

HANDELS- OCH SJÖFARTSKOMITÉN

VI

UTLÅTANDE OCH FÖRSLAG

AF DEN 11 DECEMBER 1900

ANGÅENDE BEREDANDE AF

KAPITAL FÖR REDERINÄRINGEN

SAMT

VISSA ANDRA ÅTGÄRDER TILL

SJÖFARTSNÄRINGENS HÖJANDE.

STOCKHOLM

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
1900

Innehåll.

	Sid.
Underdånig skrifvelse	7.
Utlåtande och förslag.	
Inledning	11.
A. Beredande af kapital för rederinäringen.	
Inledning	15.
Allmänna anmärkningar	17.
Beräkningar angående sjöfartens inflytande på landets ekonomiska ställning	21.
Statens medverkan befogad	23.
Förslag om en lånefond	24.
Förslag om en marinhypoteksbank	29.
<i>Sjöförsäkringsfrågan</i>	<i>34.</i>
<i>Grunder för bildandet af en marinhypoteksbank</i>	<i>43.</i>
Yttranden af sakkunnige	44.
Komiténs uttalande	48.
B. Vissa särskilda åtgärder till sjöfartsnäringens höjande.	
1. Skeppsbyggerinäringens höjande	57.
Historik	57.
<i>1888 års tulltaxa</i>	<i>57.</i>
<i>Tullkomiténs betänkande</i>	<i>58.</i>
<i>Ämbetsverkens utlåtande</i>	<i>59.</i>
<i>1889 års riksdag</i>	<i>61.</i>
<i>1890 års riksdag</i>	<i>61.</i>
<i>Sjöfartsnäringskomiténs betänkande</i>	<i>62.</i>
<i>1891 års riksdag</i>	<i>67.</i>
<i>1892 års riksdag</i>	<i>70.</i>
Gällande bestämmelser	72.
Komiténs uttalande	73.

	Sid.
2. Anläggning af skeppsdockor	80.
Bristen på skeppsdockor i Sverige	80.
Hittills vidtagna åtgärder	81.
Komiténs uttalande	82.
3. Signalstationer, m. m.	87.
Signalstationer	87.
Stormsignaler	89.
4. Reseunderstöd för studier i skeppsbyggeri	90.
Behöf af praktiska studier	90.
Letterstedtska stipendiemedlens användande	91.
5. Højandet af yrkesskickligheten för utöfvande af re-	
deriverksamhet	92.
Anmärkningar om bristande yrkesskicklighet	92.
Rederistipendier	93.
6. Sjöfartslagstiftningen	95.
Yttranden	95.
Allmänna synpunkter	96.
<i>England</i>	96.
<i>Frankrike</i>	97.
<i>De skandinaviska länderna</i>	98.
<i>1897 års nordiska sjöfartsmöte</i>	100.
<i>1899 års riksdag</i>	100.
Önskemål	101.
Komiténs uttalanden	103.
<i>Kontroll öfver fartygs sjövärdighet</i>	103.
<i>Lastlinietvång och bemanningslag</i>	103.
<i>Sakkunnige vid sjöförklarings upptagande</i>	104.
<i>Granskning af sjöförklaringar</i>	105.
<i>Rättskipningen i sjörättsmål</i>	106.
<i>Kondemnerade fartygs användande i fraktfart</i>	106.
<i>Allmän revision af sjölagen</i>	108.
7. Dispachörsinstitutionen	109.
Yttranden	109.
Gällande regler	109.
Komiténs uttalande	110.

	Sid.
8. Skeppsklarerareinstitutionen	111.
Förbud för skeppsklarerare att reda i skepp	111.
Yttranden	111.
Komiténs uttalande	112.

Reservationer.

1. Angående beredande af kapital för rederinäringen, af herrar
 Brodin, Melin och Rettig 115.
2. Angående skeppsbyggerinäringens höjande, af herr Brodin 125.

Bilagor.

- A. Protokoll vid komiténs sammanträde den 13 februari 1900 135.
 jämte bilagor 177.
- B. Formulär till Lloyd's sjöförsäkringspolice 1899 194.
 jämte bilaga 196.

TILL KONUNGEN.

Till Eders Kungl. Maj:t får härmed den af Eders Kungl. Maj:t den 1 juli 1898 i nåder tillsatta komité för behandling af vissa sjöfartsnäringen och den utrikes handeln rörande frågor

i underdånighet öfverlämna sitt betänkande n:r VI, innefattande utlåtande och förslag angående

A. *Beredande af kapital för rederinäringen; samt*

B. *Vissa särskilda åtgärder till sjöfartsnäringsens höjande, nämligen i fråga om*

1) *Skeppsbyggerinäringens höjande;*

2) *Anläggning af skeppsdockor;*

3) *Signalstationer, m. m.;*

4) *Reseunderstöd för studier i skeppsbyggeri;*

5) *Höjandet af yrkesskickligheten för utöfvande af rederiverksamhet;*

6) *Sjöfartslagstiftningen;*

7) *Dispachörsinstitutionen; samt*

8) *Skeppsklarerareinstitutionen;*

varande vid betänkandet fogade reservationer, angående beredande af kapital för rederinäringen, af undertecknade Brodin, Melin och Rettig; äfvensom angående skeppsbyggerinäringens höjande, af undertecknad Brodin.

Vid betänkandet äro, i fråga om det under A. omnämnda ärende, fogade dels stenografiskt protokoll, hållet vid ett för hörande af tillkallade sakkunnige anordnad sammanträde, jämte därtill hörande bilagor, dels formulär till Lloyd's sjöförsäkringspolice af år 1899.

Under hänvisning till sina föregående betänkanden n:r I—V, får komitén härmed i underdånighet anmäla, att komitén afslutat den del af sitt uppdrag, som afser sjöfartsnäringsens höjande och beredandet af lättnader för densamma.

Stockholm den 11 december 1900.

Underdånigst

STAFFAN CEDERSCHIÖLD.

O. A. BRODIN.

AXEL JOHNSON.

OLOF MELIN.

JOHN RETTIG.

G. O. WALLENBERG.

WILH. R. WILLBORG.

Adolf Berencreutz.

UTLÅTANDE OCH FÖRSLAG.

Det första ledet i det komitén lämnade nådiga uppdrag af såg den svenska sjöfartsnärings främjande och beredandet af lättnader för densamma. Denna del af uppdraget har sysselsatt komitén i delarne II—IV af dess betänkande och, jämte frågan om den utrikes handeln, i delarne I och V. I det nu förevarande utlåtandet har komitén sammanfört de öfriga åtgärder, som synts komitén leda till de i uppdraget med afseende å sjöfarten uppställda målen. Främst sätter komitén här frågan om beredandet af kapital för rederinäringsen, hvarefter den öfvergår till att framlägga sina åsikter och sina förslag i andra hithörande ämnen, hvilkas betydelse icke heller får underskattas. Hit höra frågorna om skeppsbyggerinäringsen höjande, anläggning af skeppsdockor och signalstationer m. m., höjande af yrkesskickligheten hos skeppsbyggare och redare, sjöfartslagstiftningen samt dispachörs- och skeppsklarerareinstitutionerna.

A.

Beredande af
kapital
för rederinäringen.

I de yttranden, som till komitén inkommit från handels- och sjöfartsnämnder, föreningar och enskilde och för hvilka redogörelse är lämnad i *Bihang III*, »*Åsikter och önskemål*», har såsom en af de förnämsta orsakerna därtill, att den svenska sjöfartsnäringsen ej vunnit den utveckling, hvartill vårt lands läge och tillgångar borde gifva anledning, med stor samstämmighet framhållits bristen på lätt tillgängligt kapital för näringsens tidsenliga bedrifvande. Det har anförts, hurusom vid den vändpunkt på handelssjöfartens område, som kännetecknas af öfvergången från segel till ånga, af träfartygens utbytande mot sådana af järn, vårt land ej kunnat följa den snabba utvecklingen i vissa andra länder. Vårt lands kapital hade tagits i anspråk för andra ändamål; det hade sökt placering framför allt i den vid samma tid snabbt uppblomstrande tillverkningsindustrin och i de omfattande järnvägsanläggningar, som, samtidigt påbörjade, numera frambragts.

Då det gäller att bringa upp den materiel, hvarmed näringen bör utöfvas, till relativ jämnhöjd med behovet, åtminstone inom den nationella sjöfarten, har man att taga hänsyn till denna efterblifvenhet från en tid, då de andra ländernas sjöfart tog hastigt uppsving, och det inses lätt, att näringen svårligen kan utan ett särskildt kraftigt handtag återvinna hvad som förlorats i tid och tillfällen att deltaga i den internationella fraktmarknaden. — Hvad det först gäller är då att finna, hvilket handtag här vore det verksammaste, och därvid erbjuder sig närmast såsom medel tillförseln af kapital, då brist på sådant just vållat efterblifvenheten.

En af de angelägnaste åtgärderna för utveckling af den svenska sjöfartsnäringsen har sålunda ansetts vara, att kapital tillföres denna näring i sådan utsträckning, att det blir möjligt

att i fraktmarknaden insätta tillräckligt stora och med tidsenliga inrättningar utrustade fartyg, som äro i stånd att framgångsrikt upptaga den utländska konkurrensen.

Till realiserande af krafven på tillräckligt kapital erbjuda sig åter flera utvägar, och skilda förslag hafva också i de afgifna yttrandena framkommit. Man har sålunda dels velat påkalla statens mellankomst för anskaffande af lånemedel eller för tillhandahållande af understöd, dels velat särskildt genom lag om inteckning i fartyg egga det enskilda kapitalet att ställa sig i näringsens tjänst.

Såsom stöd för yrkandet, att lån af statsmedel borde på billiga villkor hållas sjöfartsnäringen tillhanda, har anförts, bland annat, att jordbruksnäringen erhåller dylikt stöd i form af odlingslån, lån för myrutdikningar m. m. och industrin genom lån ur manufakturförlagslånefonden, samt att stora belopp af statsmedel i form af lån på billiga villkor jämväl ställts till enskilda järnvägsföretags disposition. Från flera håll har förordats, att för tillgodoseende af sjöfartsnäringsens behof en lånefond borde bildas, vare sig genom särskilda af Riksdagen anvisade anslag, genom öferskott på tullinkomsterna eller annorledes. Man har i yttrandena äfven föreslagit inrättandet af en maritim statsbank, som borde lämna fördelaktiga lån för nya, företrädesvis i Sverige byggda ångare, emot säkerhet af fartygets assurancespolice. I ett yttrande hänvisas på beredandet af möjlighet för delägare i rederiaktiebolag att i statens eller enskilda penninge-inrättningar på rimliga villkor belåna aktier och på sådant sätt uppdrifva medel till vidgad verksamhet (Bih. III, s. 77).

Angående frågan om det enskilda kapitalets ledande i förvarande riktning genom möjliggörande och underlättande af lån mot inteckning i fartyg har komitén redan den 28 november 1898 afgifvit utlåtande. Införandet af detta rättsinstitut, genom hvilket upplåningen för sjöfartsnäringsens ändamål skulle erhålla en ordnad form, torde vara att anse såsom synnerligen angeläget för näringsens utveckling vid hvarje form för kapitaltillförsel.

Innan komitén går att afgifva yttrande rörande de sätt för fyllande af det för sjöfartsnäringen erforderliga kapitalbehovet, som synas komitén närmast böra komma i öfvervägande, må här förutskickas några anmärkningar angående förutsättningarna för sjöfartens utveckling så väl hos oss som i främmande länder, särskildt med hänsyn till dess kapitalbehof.

Den mening, hvilken kanske till stor del just genom den uppmärksamhet, som vid komiténs tillblifvande började riktas på sjöfartsnäringen, numera synes råda i vårt land därom, att denna näring bör kunna höjas, denna mening synes komitén vara grundad på giltiga skäl. De för närvarande goda utsikterna för näringen hafva utan tvifvel i hög grad bidragit att stärka denna åskådning, men det finnes också af sakens egen natur härflytande skäl för denna mening, och dessa skäl äga gifvetvis än större beviskraft.

Bland dessa skäl till tron på sjöfartens framtid i vårt land träda oss främst till mötes de, som kunna hämtas af landets läge, vår kustbefolknings naturliga anlag och de förutsättningar, som särskildt tillgången på erforderliga råmaterialier på detta fält måste anses lämna oss för den moderna skeppsbyggnaden med hvad därtill hörer. Såsom ett komplement härtill sluter sig den omständigheten, att behovet af skeppsrums, om också järnvägs- och ångfärjeförbindelser, där dessa kunna ersätta handelsfartygen, verka i motsatt riktning, dock måste med varu- bytets tilltagande, importens såväl som exportens, göra sig i allt högre grad gällande.

Ser man på de absoluta tal, som beteckna ökningen af världsflottans tonnage, skulle man emellertid lätt kunna få den föreställningen, att gränsen för skeppsrumsbehovet snart skulle nås, men ställer man denna ökning i relation till produktionens och industrins utveckling å de områden, som kräfva sjöväga varu- byte, finner man, att det finnes utsikter till användande af ett vida större tonnage och ett tonnage, som synes komma att behöfva successive ökas under den framtid, hvarmed man öfverhufvud nu kan räkna. Att dock hädanefter, likasom hittills vid olika tillfällen inträffat, sjöfartens utveckling kan för någon tid komma att hämmas eller till och med aflösas af perioder af

tillbakagång, är något, som denna näring har gemensamt med hvarje annan mänsklig verksamhetsgren. Men i folkmängdens tillväxt och den stigande kulturens stadigt ökade behof af alster och produkter, som måste till följd af världstrakternas olika industriella förutsättningar bytas länderna emellan, har man trygghet för att sjötransportmedel måste i stigande grad behöfvas. Och det råder här äfven ett ömsesidighetsförhållande, som gör saken än säkrare. Ty tillgången på skeppsrum verkar lika lifvande på den sjöväga handeln, som denna framkallar skeppsrum.

Det nämndes att utvecklingen, i sin helhet sedd, understundom träffats af ett bakslag. Men äfven detta är icke alltid en nödvändighet. Där, såsom i England, sjöfarten haft till förutsättning och underlag ett fritt och högt uppdrifvet utbyte mellan moderlandet och ett redan tidigt skapat kolonialvälde, kan man svårigen tala om ens någon temporär tillbakagång af nämnvärd varaktighet i sjöfartsnäringsens utveckling, frånsedt naturligtvis påverkan af politiska förvecklingar.

Äfven förhållandet med Hollands sjöfart under tiden före brytandet af dess sjömakt gifver oss ett liknande exempel.

För dessa länder, som med sina flottor behärskade hafven, voro de grundsatser, som slog ut i det engelska prohibitivsystemet beträffande sjöfarten och hos oss omsattes i produktplakatet från år 1724, förklarliga, men för andra länder, ej minst vårt, voro de onaturliga. Under tider af nationell blomstring, fred och goda finanser kunde väl äfven för vår sjöfart under produktplakatets egid erbjudas en ganska omfattande, delvis genom särskilda anordningar understödd verksamhet, som ej dröjde att gifva sjöfarten en kraftig utveckling, men rubbades dessa förhållanden, — och de politiska förhållandena påverkade då ej mindre än nu de ekonomiska, — var det också med ett slag slut med varubytet och till följd däraf med fartygens användande.

Sedan inemot och vid midten af 1800-talet produktplakatets grundsatser frångåtts, och det fria varubyttets principer brutit sig igenom och stadfästas i handels- och sjöfartstraktater, som gjorde varubytet mellan länderna oberoende af varans produktionsort och fartygens flagga, blef förhållandet ett annat. Sjöfarten besörjes nu under de friaste former, och de gamla grund-

satserna finnas blott kvar i afseende å kustfarten (le cabotage), hvilken, där ej uttryckligt undantag medgifvits, i regel förbehållits åt den inhemska flaggan. Af denna sjöfartens internationella ställning har blifvit en naturlig följd, att de länder, som därför lämpa sig och därför äga tillbörliga förutsättningar, komma att företrädesvis besörja den sjöväga varuförseln, hvilket endast innebär en följdriktig tillämpning på detta område af den allmänna regeln om arbetets fördelning och dess besörjande af den, som kan bäst utföra det.

Nu står fraktfarten mellan olika länder öppen äfven för andra länders fartyg än dessas. Ett svenskt fartyg kan föra spansk malm till England, lika väl som det kan ditföra svenska produkter. Sjöfarten är traktatsenligt obunden af flaggan. Här öppnar sig således ett fält, fritt till täflan för en hvar, som vill och kan begagna det, och den, som har den bästa blicken och de bästa materiella förutsättningarna, drager däraf den största vinsten.

Det är af synnerlig vikt, att denna omständighet vinner tillbörligt beaktande. En utvecklad handelsflotta bör under nuvarande förhållanden alltid kunna påräkna sysselsättning, just till följd af sjöfartens frihet att kunna söka sådan i olika delar af världen och dess däraf härflytande relativa oberoende af konjunkturerna i hemlandet. Vål kan härigenom stundom förekomma, att fraktmarknaden på något håll öfverfylls med tonnage och att frakterna nedgå, men detta förhållande har visat sig vara öfvergående och har åtminstone i de fall, där sjöfarten på ett klokt sätt bedrifves, icke föranlett större förluster. Det finnes icke bättre föredöme i afseende å utnyttjande af denna sjöfartens internationella karaktär, hvarom här talats, än vårt broderland Norges. De norska fartygen gå i fraktfart på de mest skilda delar af jordklotet, och endast ett ringa fåtal är hänvisadt till den egna fraktmarknaden. I Norge träffar man blicken för och insikten om sättet för sjöfartens bedrifvande, och där finnes det nödiga personliga materialet. Fartygen ägas ofta af rederier, hvilkas kapital samlats tillhopa från många håll och fördelas i många små lotter. Det lediga kapitalet, sparkapitalet från de breda lagren, söker sig gärna till rederinäringen; den kommer att hvila på en bred och nationell grund, och det fattas den

aldrig ekonomiskt underlag. Hvad i den inhemska tillgången brister, fylles också ofta — hvad för öfrigt icke är att anbefalla — af utländskt, företrädesvis engelskt, kapital.

Gå vi så åter till Sveriges sjöfart, har redan uttalats den mening, att här finnas åtskilliga naturliga förutsättningar för dess blomstring utan konstlade åtgärder. Af dessa ha några redan berörts; om väckandet af intresse för sjöfarten och om utbildningen af det personliga materialet för densamma har komitén redan annorstädes yttrat sig, eller kommer den att senare uttala sig (se sid. 92—94). Om de förutsättningar för utveckling, som ligga i nödvändigheten att tillse, att ej olämplig grund för skeppsafgiftstaxeringen eller höga afgifter i hemlandet trycka våra fartyg, har komitén uttalat sig i betänkandena IV. Skeppsmätningen och V. Sjöfartsafgifter. Hvad det nu gäller är att tillse, huru den nödiga materiella förutsättning för sjöfarten, som består i tillförseln af kapital till densamma, skall kunna på lämpligaste sätt förverkligas. Häruti hafva vi brustit och brista ännu. Tillgång på kapital fattas icke blott för mindre rederier, utan också, hvad som är för den stora sjöfarten än viktigare, för utvecklingen af storrederier med fartyg i tillräckligt antal, för att det regelbundna, internationella handelsutbytets kraf kunna tillfredsställas. Ett kapitalstarkt rederi, som kan i fraktmarknaden insätta ett större antal fartyg, står i en helt annan ställning än ett, som endast kan förfoga öfver ett fåtal. Och då en väsentlig del af de med rörelsens bedrivande förenade kostnader — såsom för administration, aflöning och den för ett deltagande i den internationella sjöfarten så viktiga representationen på olika platser — icke växer i förhållande till rörelsens omfattning, kommer därigenom det större rederiet, som fördelar dessa gemensamma kostnader på ett större antal kölar, i ett vida gynnsammare läge än det rederi, som endast förfogar öfver några få fartyg. En sammanslutning till större rederiföretag hämmas hos oss framför allt genom bristen på kapital. Svårigheten att sammanbringa sådant utgör ett af hindren för den svenska sjöfartsnäringsens idkare att uppträda under enahanda förhållanden som de utländska konkurrenterna.

Erfarenheten gifver emellertid vid handen, att man, äfven utan större kapitaltillgång inom landet, kan ernå ett uppsving inom sjöfartsnäringen. Det skulle i sådant fall gälla att söka för ändamålet förmå utländskt kapital att intressera sig i de fartyg, som gå under landets flagga, hvarigenom en del svenska fartyg eller parter i svenska fartyg komme att, inom den begränsning sjölagen tillåter — det får här icke förutsättas, att denna begränsning eluderas — ägas af utländingar. Men då häraf, förutom andra olägenheter, alltid uppkommer den, att högst väsentliga delar af den uppkomna vinsten gå ur landet, är detta en nödfallsvägg, som helst bör undvikas och, där så kan ske, motarbetas. Beredandet inom landet af kapitaltillgång för sjöfarten är sålunda, enligt komiténs förmenande, en af de faktorer, af hvilka sjöfartens utveckling företrädesvis beror.

Vid bedömandet af huruvida åtgärder — och i så fall hvilka — må böra från statens sida vidtagas för tillgodoseende af denna faktor för sjöfartens utveckling, är det emellertid af vikt att känna, hvilken nytta genom en ökad sjöfartsrörelse skulle beredas nationen. Det kan naturligtvis härvid icke ifrågakomma att ingå på en detaljerad undersökning angående alla de verkningar, som däraf skulle följa, såsom ökad arbetsförtjänst, ökad användning af landets egna produkter, ökad export och vidgade direkta affärsförbindelser, hvilka påverkas af sjöförbindelsen, ökad prestige i politiskt afseende med mera.

Dessa verkningar, hvilka delvis å andra ställen redan framhållits, äro så påfallande, att de icke behöfva mer än nämnas för att till fullo beaktas. De äro utan tvifvel af så djup innebörd, att allmänt erkännes, att en vändning till det bättre skulle föranleda en gynnsammare ekönomisk ställning för vårt land gent emot utlandet. Inom komitén hafva i dessa afseenden anställt beräkningar, hvilka torde här kunna återgifvas, dock med reservation för af olika konjunktioner beroende fluktuationer.

Dessa beräkningar lyda som följer:

Utgår man från de siffror, som angifva svenskt ångbåtstonnage, *Beräkningar angående sjöfartens inflytande på landets ekonomiska ställning.* voro enligt kommerskollegiets berättelse för år 1898 i utrikes sjöfart sysselsatta ångfartyg om sammanlagdt 215,898 registerton. Om dead-weight-tonnaget kan anses förhålla sig till registertonaget som

1,8 till 1, kommer den i utrikes sjöfart sysselsatta svenska ångbåtsflottan att representera 388,616 d.w.-ton. För att utröna kapitalvärdet af detta tonnage torde man ej kunna bringa till användning någon annan siffra än den, som i England under normala förhållanden användes för den storlek af fartyg, med hvilken vår fraktfart i allmänhet besörjes, eller 8 £ per dead-weight-ton, och på detta sätt kommer man till ett kapitalvärde af 3,108,928 £ eller i rundt tal 56,5 millioner kronor.

Med detta kapital har, enligt kommerskollegiets nyss åberopade berättelse, under år 1898 intjänats 33,105,994 kronor eller i rundt tal 33,1 millioner kronor.

Denna siffra angifver emellertid icke det belopp, som kommit vårt land till godo genom utrikes sjöfart, utan den måste minskas med:

Värdet af från utlandet inköpta stenkol, approximativt beräknadt till 1 £ per registerton eller i rundt tal	kr. 3,9 mill.
I utlandet erlagda afgifter till stat, kommun, för klareringar och dylikt efter 10 kronor per reg.-ton	» 2,2 »
Utgifter i utlandet för proviant och dylikt efter 5 kronor per reg.-ton	» 1,1 »
Den del af aflöningarna, som af besättningen utgifves i utlandet och hvilken, om aflöningarnas totalbelopp uppskattas till 10 kronor per reg.-ton, kan beräknas till $\frac{1}{5}$ af detta belopp eller i rundt tal	» 0,4 »
Lastnings- och lossningskostnader i utlandet, efter 14 kronor per reg.-ton	» 3,0 »
Summa	kr. 10,6 mill.
Minskas bruttofrakternas sammanlagda belopp	kr. 33,1 mill.
med nyss anförda utgifter, som falla utom landets gränser, ...	» 10,6 »
kommer återstoden	kr. 22,5 mill.
att representera den tillgång, den utrikes sjöfarten tillför vårt land. Detta belopp motsvarar ej mindre än 39,8 % af det kapi-	

talvärde, som ligger i den i utländsk sjöfart sysselsatta ångbåtsflottan, hvilket procenttal dock naturligtvis icke betecknar den för rederierna å sjöfarten uppkomna vinst.

Om däremot intet svenskt ångbåtstonnage användes i vår utrikes sjöfart, utan denna ombesörjdes uteslutande af utländska fartyg, skulle en högst betydlig försämring i förhållandet inträda. För att approximativt beräkna denna försämring har man att från bruttofrakternas nyss angifna totalsumma, 33,1 millioner kronor, afdraga de belopp, som komme att till landet inflyta från de utländska fartyg, hvilka enligt antagandet skulle ersätta de svenska. Hit är att räkna:

Afgifter till svenska hamnar, beräknade till hälften af de svenska fartygens afgifter i utländska hamnar, eller	kr. 1,1 mill.
Utgifter för proviant och dylikt	» 1,1 »
Aflöningar, som stanna i vårt land	» 0,4 »
Lastnings- och lossningskostnader	» 3,0 »
Summa kr. 5,6 mill.	

Skillnaden mellan de angifna summorna, eller 27,5 millioner kronor, betecknar sålunda det belopp, hvarmed vår handelsbalans enligt förestående approximativa beräkning skulle försämras, därest det svenska ångbåtstonnage, som för närvarande är sysselsatt i utrikes sjöfart, utbyttes mot utländskt.

Med hänsyn till det högst väsentliga inflytande, som sjö- *Statens medverkan befogad.* fartens utveckling måste anses komma att utöfva på landets ekonomiska ställning i dess helhet, finner komitén fullt fog för att, utöfver de åtgärder, som komitén i sina föregående utlåtanden föreslagit till lättnad i de sjöfarten påhvilande afgifterna med mera, påkalla statens direkta medverkan för sjöfartens höjande genom att råda bot mot bristen på kapital för ändamålet. Komitén har visserligen redan beaktat behovet af kapitaltillförsel till sjöfarten särskildt i sitt utlåtande om inteckning i fartyg. Detta rättsinstitut är en nödvändig förutsättning, för att den enskilde fartygsägaren skall kunna begagna sin egendom såsom säkerhet för lån för idkande eller utvidgande af den

rörelse, som med egendomen drifves. För närvarande kan, fränsedt belåning af aktier i rederiaktiebolag, fartyg icke användas såsom säkerhet för lån, utan att fartyget till långifvaren öfverlätas såsom pant, och i detta fall kan låntagaren hindras från fritt bruk af fartyget. Men komitén har icke ansett, att det är tillräckligt att åvägabringa och lagfästa den form, under hvilken lån kunna upptagas, utan har funnit det af hufvudsaklig vikt, att staten vidtager åtgärder för tillhandahållande af medel, från hvilka lån mot säkerhet i fartyg kunde erhållas.

Därom att kapital bör tillföras sjöfartsnäringen och att staten härvid bör träda emellan, har komitén varit enig. Däremot hafva skilda åsikter framträdt, då det gällt att angifva, under hvilken form denna statens mellankomst lämpligast bör äga rum. Utan att närmare beröra de skiftande åsikter, som härom framkommit under komiténs ganska långvariga öfverläggningar i denna angelägenhet, skall komitén här endast redogöra för de två hufvudmeningar, hvilka slutligen kommit att stå gent emot hvarandra. Dessa hafva gällt tvänne förslag, hvilka i sin allmänhet afse, det ena, att af statsmedel skulle afsättas en lånefond, från hvilken amorteringslån skulle utlämnas till sjöfartsnäringsens idkare, och det andra inrättandet af en marinhypoteksbank efter hufvudsakligen samma mönster som Allmänna hypoteksbanken.

Båda förslagen förutsätta, att fartygen ställas såsom säkerhet för upplånade medel, och af detta skäl har nödvändigheten att genom särskilda garantier öka den säkerhet, som inteckning i fartyg kan i och för sig erbjuda, gjort sig å båda hållen starkt gällande. Ty äfven om inteckning i fartyg hos oss införes, kommer fartygshypoteket icke att innebära full säkerhet för långifvaren, med mindre fartyget är försäkradt dels för sjöfara, dels för annan skada och förlust, som ej täckes af vanlig assuranspolice för sjöfara.

Utgående från detta förhållande, hafva lånefondsförslaget upphofsman, komiténs ledamot herr Brodin, och hans anhängare åberopat hufvudsakligen följande:

Förslag om en
lånefond.

I Sverige funnes inga sjöassuransbolag eller ömsesidiga assuransföreningar, som tecknade dylik försäkring, och det vore därför nödigt, att åtgärder vidtoges, så att äfven andra risker än

sådana, som inbegrepes i vanlig sjöassurans, kunde genom försäkring täckas.

Såsom bekant omfattade vanlig sjöassurans hos oss endast en del af de risker, som kunde drabba redare och fartyg, under det att en hel del förluster — de så kallade tysta förbehållen — ej ersattes af försäkringsgifvaren. I utlandet däremot finnes ömsesidiga föreningar mellan redare, hvilka föreningar åtog sig åtskilliga af de risker, som ej täcktes af vanlig assurans å kasko och frakt, sådana som:

ansvar för lif och personlig skada;

ansvar till tredje man — fartygets egen last däri inbegripen — för sådana fel eller försummelser från befälhafvarens, besättingens eller agents sida, som komme att drabba fartyg eller frakt och icke vore förorsakade af kollision;

omkostnader och utgifter i anledning däraf, att sådant ansvar, som under föregående två punkter nämnes, göres gällande mot fartyg eller försäkradt fartygs rederi;

omkostnader för processer i fall af tvist rörande frakt, liggedagspenningar med mera.

De enskilda sjöförsäkringsbolagen vore i Sverige för få och genom sina affärers begränsning antagligen ur stånd att teckna försäkring för dylika risker. Af de inhemska sjöförsäkringsbolagen behölles nämligen endast relativt små belopp på hvarje köl, under det att återstoden reassurerades i utländska bolag. Äfven om de svenska bolagen vore villiga att åtaga sig här ifrågavarande risker, som ej innefattas i vanlig sjöförsäkring, finnes föga utsikt för att de utländska försäkringsbolagen skulle åtaga sig reassurans däraf. Ty detta vore ett nytt slag af försäkring, som för dessa bolag vore främmande, och det kunde ej beräknas, att de få försäkringar, som ifrågakomme, skulle lämna nödig ersättning.

Det återstode sålunda endast, att ett ömsesidigt försäkringsbolag mellan redare inrättades. Ett sådant bolag vore dock utan tvifvel ganska svårt att få till stand, enär dels endast ett fatal svenska fartyg kunde beräknas komma att ingå i en dylik förening, dels svårigheter skulle vållas genom den stora olikheten i riskerna. De svenska angfartyg, som ginge i allmän fraktfart,

vore hufvudsakligen mindre och äldre sådana, under det att de ångfartyg, som komme att tillföras vår handelsflotta genom nybyggnad, antagligen skulle komma att blifva af betydligt större dräktighet och modernare typ. Härigenom blefve risken på vissa kölar för stor, och äfven i detta fall fordrades således reassurans. Och i ett dylikt ömsesidigt assurancesbolag måste risken på vanligt sätt begränsas till visst belopp utöfver de vanliga premierna, hvilket åter förorsakade en obetäckt risk.

Äfven under antagande, att en dylik ömsesidig assurancesförening komme till stånd, kvarstode ändock faran för förluster, som kunde uppkomma genom redares tillskyndande och hvilka icke syntes kunna täckas genom assurances, såsom till exempel genom bortfraktande af fartyg att användas såsom blokadbrytare, genom beslags läggande å fartyg för redares andra förbindelser, genom brytande af certepartier m. fl. risker, som icke syntes kunna täckas genom assurances.

En ytterligare faktor, som invercade hindrande för att det maritima hypoteket skulle kunna anses såsom god realsäkerhet, vore den stora fluktuationen i fartygspris. Under dåliga frakt-tider nedginge fartygsprisen, vid lifligare fraktkonjunktioner kunde åter samma pris högst betydligt stegras. Salunda vore prisen på våren 1900 15 à 20 % högre än ett år tidigare.

Teoretiskt sedt, komme det maritima hypoteket alltid att medföra större eller mindre risker och kunde icke i och för sig innebära samma realsäkerhet som fastighetsinteckning. Äfven om det maritima hypoteket kunde blifva en betydelsefull förstärkning af den personliga krediten, så att insiktsfulla redare, som åtnjöte förtroende, kunde utan svårighet få lån mot inteckning i fartyg, så vore dock detta hypotek icke tillräckligt tryggande för att ligga till grund för obligationslån, åtminstone under nuvarande förhållanden, då man saknade erfarenhet om det maritima hypoteket och om möjligheten att bilda försäkringsföreningar för täckande af sådana risker, som ej innefattades i vanlig sjöassurans. Den föreslagna hypoteksbanken måste sålunda för att hafva full säkerhet fordra, jämte inteckningen, särskilda garantier eller ytterligare säkerhet, och välkända redare kunde sannolikt med mindre omständigheter och till bil-

ligare pris erhålla lån hos andra bankinrättningar. Att så ej kunde ske, vore åtminstone icke visadt, och kunde ej håller, innan inteckningslagen trädte i tillämpning, ådagaläggas. Men däremot kunde man förutse, att lånen hos vanliga bankinrättningar blefve lika dyra eller dyrare än lån mot nu använda primasäkerhet, fastighetsinteckningar och dylikt; och det vore af denna grund och för att underlätta lånetillgången och den för denna lånegren säregna säkerhetspröfningen, hvilken fordrade fackinsikter, som från detta håll förordades, att staten måtte ställa till disposition en lånefond. Ur denna borde redare kunna erhålla amorteringslån mot till exempel 4 procents ränta att amorteras inom 10 år. På annat sätt skulle lån mot hypoteken i fråga icke kunna erhållas för så billigt pris, och låntagaren vore i dylikt fall fri från vidare tillskott, då han däremot såsom delägare i den föreslagna hypoteksbanken måste ikläda sig vidare ansvar eller skyldighet att göra ytterligare tillskott utöfver ränta och amortering. För staten skulle den sålunda ifrågakämda utlåningen icke håller innebära någon uppoffring, enär staten plägar erhålla sina egna lån för billigare pris än 4 procent. Det borde vara en skyldighet för staten och ligga i dess intresse att genom billiga lån befordra rederiverksamheten, på samma sätt som staten lämnade låneunderstöd till enskilda järnvägsanläggningar och genom odlingslån och lån ur manufakturförlagslånefonden uppmuntrade jordbruket och industrin. Om rederinäringen till en början understöddes genom dylika billiga amorteringslån och efterfrågan blefve större, än staten vore villig att tillmötesgå, då vore tiden inne att taga under ompröfning frågan om bildande af en marinhypoteksbank, som under sådana förhållanden kunde etableras med betydligt större utsikter till framgång. En sådan bank kunde då börja sin verksamhet antingen genom att öfvertaga de lån, som af staten förut utlämnats, eller ock oberoende af den föregående lånerörelsen; men banken kunde i hvarje fall tillgodogöra sig den erfarenhet, som redan vunnits angående behöfvat af dylika lån samt angående det maritima hypoteket i öfrigt och den säkerhet, det visat sig innebära.

På grund häraf har från nu ifrågavarande håll föreslagits, att komitén måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om proposition

till Riksdagen därom, att en lånefond må afsättas, för att redare må af denna fond erhålla amorteringslån på billiga villkor, med iakttagande af hufvudsakligen följande allmänna bestämmelser:

1:o.

Sagda lånefond bestämmes till 5,000,000 kronor att vara disponibel från början af år 1902, men bör fonden sedermera efter behof ökas till 10,000,000 kronor.

2:o.

Lånen utlämnas i form af amorteringslån, löpande med 4 procent årlig ränta och högst 10 års amorteringstid.

Aktier i rederiaktiebolag kunna belånas till det belopp, för hvilket vederbörande granskande myndighet anser dem lämna full säkerhet, och böra därvid läggas till grund dels gällande marknadspris, dels ifrågavarande rederis skötsel och ekonomiska ställning.

Sedan lag om inteckning i fartyg antagits, må lån mot sådan inteckning lämnas intill fartygets halfva värde, enligt uppskattning af sakkunnige besiktningsmän, utsedde af vederbörande myndighet.

Vid lån mot inteckning lämnas som säkerhet första inteckning i fartyget jämte försäkringspolicer. Skulle försäkringspolicerna ej vara så affattade, att de anses kunna lämna full säkerhet, kan vederbörande myndighet, som pröfvar säkerheten, påfordra garanti eller ytterligare säkerhet.

3:o.

Här ofvan omförmälda lånefond handhafves och förvaltas af statskontoret.

Då det ej kan antagas, att statskontoret skall kunna bedöma hypotekens värde, tillsättes ett sakkunnigt råd af 5 personer, hvilka utses på sätt af Kungl. Maj:t och Riksdagen bestämmes.

Detta sakkunniga råd föreslår, efter vederbörlig utredning och värdering, det lånebelopp, som i hvarje föreliggande fall bör beviljas, hvarefter statskontoret utlämnar lånet och sedermera uppbär ränta och annuiteter.

Omformälda råd låter genom tre sakkunnige besiktningsmän undersöka och besiktiga de fartyg, hvarå lån sökas; och med ledning af dessas besiktningsutlåtande samt förefintliga assurancespolicer och möjligen ytterligare behöflig säkerhet föreslås den lånesumma, som bör beviljas.

4:o.

För det sakkunniga rådet och besiktningsmännen utfärdar Kungl. Maj:t de instruktioner, som anses erforderliga.

Det andra förslaget, som framlagts till komiténs bedömande af komiténs ledamot herr Wallenberg, innebär, såsom förut antydts, inrättandet af en marinhypoteksbank efter hufvudsakligen samma grunder som Allmänna hypoteksbanken. Den nya banken skulle liksom lånefonden vara så att säga ett korollarium till det förslag om införande af »lag om inteckning i fartyg», som af komitén blifvit framlagdt. Den skulle vara den institution, som med sakkunskap kunde pröfva maritima hypotek och därigenom i väsentlig mån häfva de svårigheter, som de sakkunnige bankmännen vid behandling af frågan om inteckning i fartyg framhållit såsom hindrande åtminstone under en öfvergångsperiod. Där skulle fartygsinteckningar intill 50 procent af det efter behörig granskning fastställda kaskovärdet kunna belånas. Institutionen, som skulle bevilja dels fasta lån till omkring 30 procent af kaskovärdet, dels afbetalningslån därutöver, skulle äga att, med dessa hypotek som underlag, utfärda räntebärande obligationer. För att emellertid gifva dessa obligationer den första klassens natur, som skulle förskaffa dem rimliga räntevillkor, borde såsom en grundfond, i likhet med hvad som skett för Allmänna hypoteksbanken, till hvilken för ändamålet öfverlämnats ett belopp af trettio millioner kronor i af staten utgifna

**Förslag om en
marinhypoteks-
bank.**

obligationer, på enahanda villkor af Riksdagen ställas till disposition tio millioner kronor i sådana obligationer. Då emellertid ett institut, som utfärdade obligationer med maritima hypotek såsom underlag, åtminstone till en början icke skulle kunna vinna samma grad af förtroende som ett institut, hvilket utfärdade obligationer, grundade på fastighetsinteckning, vore det önskligt och lämpligt, att den ifrågavarande marinhypoteksbanken än ytterligare stärktes i syfte att för densamma erhålla den bästa möjliga kredit. Detta kunde åvägabringas genom bildandet af en delcrederefond, till hvilken årligen af statsmedel afsattes omkring 600,000 kronor, hvilket belopp i rundt tal motsvarar totalsumman af de under senare tider årligen inflytande lastpenningarna.

Genom denna åtgärd skulle Riksdagen åstadkomma ett medel att betrygga den svenska sjöfartens framtida utveckling. Nationalekonomiskt sedt, vore en dylik lösning ytterst önskvärd, på grund däraf att den icke behöfde kräfva ett ansträngande af den inhemska penningemarknaden, alldenstund den ifrågavarande bankens obligationer genom institutets solida fondering och enligt förslagsställarens mening allt jämt växande kraft borde vara begärliga papper på den utländska penningemarknaden.

Förslagsställaren har uppställt ett räkneexempel och därvid använt siffror, hvilka synas ådagalägga, att det icke vore oupphinneligt att inom en tid af 10 år ernå en ökning i landets ångbåtstonnage af omkring 400,000 registerton, motsvarande ett kapitalvärde af cirka 100,000,000 kronor. Detta belopp skulle förmedelst en hypoteksbank kunna under en tid af 10 år placeras i sjöfartsnäringen på följande sätt:

a) genom belåning af inteckningar i nu förefintligt, till cirka 80,000,000 kronor värderadt tonnage, (inclusive de under de sista två åren inköpta och nybyggda ångarne)	kr.	25,000,000
b) genom belåning af inteckningar i nyan-skaffadt tonnage	»	50,000,000
c) genom placering af medel från allmänna penningemarknaden medelst teckning af aktier i hittills varande och nyuppkomna rederiföretag....	»	25,000,000
Summa	kr.	100,000,000

På sådant sätt skulle från den allmänna penningemarknaden för hvar och ett af de 10 åren endast tagas 2,500,000 kronor, ett belopp, som ingalunda borde vara afskräckande, isynnerhet vid en jämförelse med hvad som skett under de senaste åren, då minst 10 à 12 millioner för sjöfartens ändamål blifvit från den allmänna marknaden disponerade.

Marinhypoteksbanken skulle i enlighet med detta exempel efter 10 år, fransedt amorteringar, häfta i en obligationsskuld å 75,000,000 kronor, för hvilka emellertid vore hypotiserade dels cirka 30 % af värdet af den hittills varande handelsflottan, dels 50 % af den nyanskaffades värde.

Institutionens soliditet framginge genom en granskning, huru dess ställning skulle vara, för den händelse omständigheterna föranledde fordringsägarna att efter den nämnda tidens förlopp öfvertaga samtliga hypotek.

Den nuvarande handelsflottan, som antagits äga ett värde af 80,000,000 kronor, men som hypotiserats för 25,000,000 kronor, kunde anses efter 10 år hafva undergått en värdoförminskning af 40 % och således då representera ett värde af kr. 48,000,000

Den under årens lopp nyanskaffade flottan, som antagits äga ett värde af 100,000,000 kronor, men som hypotiserats för halfva beloppet, kunde antagas hafva undergått enahanda värdoförminskning och således representera ett värde af » 60,000,000

Härtill borde läggas dels de af staten lämnade obligationerna..... » 10,000,000

dels det ackumulerade belopp, hvar till statens årliga bidrag jämte ränta kunde efter 10 år uppgå, minst..... » 10,000,000

Således funnes sammanlagdt..... kr. 128,000,000 såsom en samlad säkerhet, i tonnage och värdepapper, för de af banken utfärdade obligationerna.

Det vore under sådana förhållanden icke tvifvel underkastadt, att dessa skulle hänföras till första klassens papper och således betinga en ganska låg ränta, som måhända under normala förhållanden borde kunna beräknas till 4 à 5 %.

För att betäcka förvaltningskostnader m. m. borde under de första åren få disponeras behöfligt belopp af de medel, som lämnades af statsverket, men för täckandet af dessa omkostnader borde sedermera i allmänhet en marginal mellan in- och utlåningen af 1 % vara tillräcklig. Sjöfartsnäringsen skulle således kunna påräkna behöfligt kapital till en ränta af 5 à 6 %.

Det vore nämligen att märka, att ändamålet med en dylik bank ingalunda skulle vara att göra penningemedlen räntebärande eller att därmed drifva bankverksamhet i vanlig bemärkelse (credit mobilier-rörelse), eller att på något sätt förhindra enskilde eller andra banker att använda sina medel för sjöfartsnäringsen, utan förslaget åsyftade endast att för denna näring på ett ordnad och väl organiseradt sätt bereda behöfliga penningemedel och att därvid, såvidt möjligt, skona den inhemska penningemarknaden.

I de stora näringsidkande länderna hade man i alla afseenden fullföljt den princip, som i allmänhet låge till grund för bankverksamhet och bolagsbildande, nämligen att genom uppsamlande af penningetillgångar från alla samhällslager under behörig kontroll och sakkunskap göra dem användbara för storindustri och andra näringar. Hvad särskildt anginge de näringar, som berörde världsmarknaden, erfordrade dessa i regel ofantligt kapital, och sammanbringandet af detta utgjorde just bankverksamhetens konst och hela innebörd. Det hade därvid alltmer blifvit nödvändigt att gå utöfver det egna landets gränser och anlita den internationella penningemarknaden. Då ett statslån skulle upptagas, komme det därför numera aldrig i fråga, att en dylik operation inskränkte sig till det egna landet, utan subskriptionen därå utsträcktes till andra länders penningemarknader. På samma sätt skedde i de stora länderna, då något i förhållande till den inhemska marknaden stort företag skulle åvägabringas. De amerikanska järnvägarna, den sibiriska järnvägen, det stora nordiska telegrafsällskapet, de stora transatlantiska ångfartygsbolagen uppbyros redan under sin första tillvaro af den internationella penningemarknaden. Man hade ej velat utsätta det egna landets penningeresurser för en så stor ansträngning och därmed på andra områden åstadkomma rubbningar, hvilka i många fall kunde

vara ödesdigra. Hos oss hade man hittills i allmänhet ej följt ifrågavarande regel. Företagen hade ej håller varit af så betydande omfattning, att man direkt tvungits därtill. Emellertid hade industrins kraftiga utveckling under det senaste årtiondet föranledt, att de tillgängliga rörelsemedlen blifvit alltför knappa, och det kunde vara fråga om huruvida icke en sammanslutning inom en eller annan af våra större industrier, i syfte att för förlagsbehovet bereda en bredare bas än den inhemska penningemarknaden, kunde vara af behovet påkallad. För andra näringar och industrier hade detta måhända gjort sig mindre gällande därför, att deras utöfvande i högre grad ingått i den dagliga verksamheten och berört vidsträcktare kretsar än exempelvis sjöfarten. Men hvad angår sjöfarten, som på grund af vissa orsaker — framför allt kapitaltillgångarnas användande för andra näringar och för landtkommunikationerna — icke hittills hos oss utvecklats i den grad, som vårt läge, våra naturliga resurser och våra traditioner bort bjuda, syntes det blifva en tvingande nödvändighet, om denna näring skulle kunna uppräckas, att man såsom en första åtgärd försäkrade sig om de finansiella förutsättningarna och på ett klokt sätt framlade en finansplan för att därmed möjliggöra en fortgående utveckling.

Ett institut sådant som den föreslagna marinhypoteksbanken skulle, menar förslagsställaren, åt sjöfartsnäringen gifva en kontinuerlig utveckling därigenom, att de, som ville drifva sjöfartsrörelsen såsom en tidsenlig affär, utrustad med moderna ekonomiska hjälpmedel, erhöle en möjlighet till utvidgning af sin rörelse, hvilken de för närvarande icke ägde. Men därjämte syntes en dylik åtgärd just nu vara synnerligen lämplig, på den grund att i vissa landsdelar, exempelvis Skåne, sjöfartsnäringen utvecklats i så raskt tempo, att den behöft stora försträckningar från bankinstituten, hvilket under tryckta penningetider och under eventuellt inträffande nedgående fraktmarknad skulle kunna föranleda uppsägningar. Men detta skulle åter kunna verka hämmande på den vidare utvecklingen och till och med i vissa fall kunna föranleda svåra bakslag. Institutionen skulle därför fylla ett stort värf genom att förhindra ett afbrott i sjöfartsnäringens jämna utveck-

ling, och den skulle utan allt tvifvel därjämte bereda betydliga lättnader för den inhemska penningemarknaden.

Ett stöd åt sjöfartsnäringen på ofvan antydt sätt och i en omfattning, som icke på något sätt skulle kunna hänföras till onaturlig forcering, skulle äfven för framtiden bereda en jämn och lugn tillväxt i denna viktiga och för oss naturliga förvärfsgren och borde därjämte hafva till följd, att sjöfartsnäringen i vårt land mera skulle komma att bedrivas såsom ett yrke. Den hade hittills alltför mycket bedrifvits såsom en bisak, såsom en sysselsättning vid sidan af andra göromål för köpmän och andra personer, som funne det lämpligt att, på sätt förr skett, reda för ett eller annat fartyg. Men det vore icke så, den moderna sjöfartsnäringen borde bedrivas. Den erfordrade helt andra förutsättningar, träget arbete, stor rörlighet och kännedom om snart sagdt hela jordens handelsförhållanden. En ändring härutinnan syntes emellertid aldrig kunna ernås, med mindre än att möjlighet att bereda kapitaltillgångar förefunnnes, ty de dugligaste krafterna ägnade sig icke åt en näring, som, i saknad af erforderliga hjälpkällor, aldrig kunde komma till full blomstring.

Sjöförsäkringsfrågan.

En af de viktigaste frågor, som framställt sig till lösning, då det gällt, att bereda praktisk användning för det maritima hypoteket, har, efter hvad förut antydts, afsett möjligheten att genom särskilda åtgärder stärka detta hypotek, att omgärda det med sådana ytterligare garantier, att pantnehafvarens rätt blefve fullt skyddad. Den första fordran, som i detta hänseende måste uppställas, är att det fartyg, i hvilket inteckning medgifves, skall vara försäkradt för sjöfara. Men där sådan försäkring skett i öfverensstämmelse med den allmänna svenska sjöförsäkringsplanen, kvarstår dock det förhållandet, att denna försäkring ingalunda medför täckning för alla risker. I det praktiska lifvet förekomma fall, då redare drabbas af förluster, som icke ersättas af den vanliga sjöassuransen. Men i samma mån som sådana obetäckta risker äro för handen, i samma mån minskas också den säkerhet, som det maritima hypoteket kan anses innebära. För en maritim hypoteksbank, som hufvudsakligen skulle operera med säkerheter af här ifrågavarande slag, måste det sålunda ställa sig som en

af de främsta uppgifterna att vinna skydd mot dessa extra risker, som icke ingå i den vanliga sjöförsäkringen.

En utredning rörande denna fråga har, med ledning af den erfarenhet, som vunnits i det främsta sjöfartsidkande landet, England, framlagts af den komiténs ledamot, som särskildt gjort sig till målsman för inrättandet af en maritim hypoteksbank.*) Denna utredning, som här nedan i hufvudsak återgifves, har afsett att ådagalägga, dels huruvida möjlighet finnes att försäkra *alla* tänkbara risker, dels ock hvilken kostnad en dylik försäkring skulle betinga.

Grundbestämmelserna rörande den engelska sjöassuransen återfinnas i nio särskilda författningar, men hvarken någon enskild af dessa eller alla tillsammans bilda en fullständig lag angående sjöförsäkring. Tvärtom förhåller det sig i detta fall såsom ofta nog i den engelska rättsskipningen så, att det egentliga rättesnöret utgöres af en serie utaf domstolarna gjorda tillämpningar af författningarnas grundbestämmelser. Hvad som här är normerande är sålunda en talrik samling prejudikat, genom hvilka domstolarne fastslagit, hvilka risker skola anses vara täckta genom en sjöassuranspolice, hvars affattning i detta afseende icke är tillräckligt tydlig. I själfva verket har det i England kommit att gestalta sig så, att den risk eller fara, som kan uppstå för en redare, icke täckes genom en, utan först genom flere policer, och

*) Hos firman Clarkson & Co i London, hvilken, förutom en hela världen omfattande skeppsmäklarerörelse, äfven har en afdelning för afslutande af sjöassuranser, inhämtade hr Wallenberg de tekniska detaljerna af det engelska sjöförsäkringsväsendet, såsom de te sig för sjöfartsnäringens män. För att därjämte få frågan belyst från juridiskt håll trädde hr Wallenberg äfven i förbindelse med Mr Ince, i firman Ince, Colt & Ince, och erhöi, sedan af svenska och norska generalkonsulatet konstaterats, att Mr Ince åtnjöt anseende såsom särskildt hemmastadd i sjöförsäkringspörsmål, biträde för uppsättande af protokoll af vid generalkonsulatet anstälde e. o. kontoristen på konsulsstaten Georg Thunberg. Det protokoll, som blef uppsatt under sammanträdet mellan Mr Ince och hr Wallenberg och hvarvid äfven assuransmäklaren Mr Sutherland hos firman Clarkson var närvarande, blef sedermera genomgånget af Mr Ince och af honom attesteradt, och har utgjort källan för de upplysningar, som lämnats rörande sjöförsäkringsfrågorna i England. På särskildt framställd fråga konstaterade Mr Ince, att de engelska policerna, såväl den allmänna efter Lloydmodellen som den särskilda af »protection & indemnity»-klubbarne utgifna, vore så klara och koncisa, att tvister om deras tydning sällan uppstå, och att rättegångar om dem numera ytterst sällan förekomma.

den engelska assuransmetoden kommer sålunda, i stort sedt, att arbeta på hufvudsakligen tre afdelningar.

Den första och grundläggande är den, som uppbär hufvudparten af ansvaret för uppkommen skada och förlust och som innehålles i *Lloyd's eller liknande police*. Dessa policer angifva de risker, som genom dem täckas, äfvensom vissa åtgärder, som från redarens sida äro att iakttaga; de innehålla vidare uppgift å kostnaden eller premiesatsen för den åtagna risken samt å de risker, som icke inneslutas inom försäkringsbrevfets räckvidd.

Vid försäkring, som meddelas af Lloyd's, den äldsta och viktigaste försäkringsanstalten, täckas sålunda enligt 1899 års police (Bil. B., sid. 194—198), följande risker:

I. Förlust eller skada å assureradt fartyg med undantag af sådan partiell skada, som icke uppgår till 3 % af fartygets värde (»memorandum clause»). Äfven sådan skada ersättes emellertid, om den uppstår därigenom, att försäkradt fartyg strandar, sjunker, brinner eller kolliderar med annat fartyg.

II a. Tre fjärdedelar af det ansvarsbelopp — hvilket belopp icke må öfverstiga värdet af det försäkrade fartyget (skrof och maskin) — för hvilket fartyg kan komma att häfta på grund af skada eller förlust, som vid kollision tillfogats annat fartyg (last, frakt och omkostnader).

II b. Tre fjärdedelar af kostnader, som försäkringstagaren med försäkringsgifvarens samtycke åsankat sig såsom svarande i krafmal beträffande skada, omnämnd under II a.

III. Förlust eller skada å assureradt fartyg (skrof och maskin), uppkommen genom försummelse af befälhafvare, styrmän, besättning eller lotsar, eller genom explosion, pannexplosion, axelbrott, eller genom doldt fel hos skrof eller maskin, förutsatt att sådan förlust eller skada icke härrör af vårdslöshet af ägare eller korrespondentredare (»the negligence clause»).

Anm. Ersättning för skada enligt denna klausul är underkastad samma inskränkning, som angifves under I.

IV. Gemensamt haveri och bärgningskostnad.

V. Utgifter, som äro att hänföra under »sue and labour clause», hvilken täcker kostnader, som uppkomma utöfver totalförlust, om abandonnering blifvit försäkringsgifvarne erbjuden.

Däremot äro i polisen följande förluster undantagna:

I. Skada å assureradt fartyg, hvilken icke uppgår till 3 % af fartygets värde och som uppkommer annorledes än därigenom, att fartyget strandar, sjunker, brinner eller kolliderar med annat fartyg.

II. Följande förluster vid fall af kollision:

a. En fjärdedel af den ansvarsskyldighet, som åligger assureradt *fartyg* (skrof och maskin) på grund af skada eller förlust, som tillfogas annat fartyg, dess last eller frakt.

b. En fjärdedel af de kostnader, som med försäkringsgifvarens samtycke för försäkringstagaren uppstå för att svara i kramål om skada, omnämnd under II a.

c. Kostnad, som med laga myndighet kan åläggas den assurerade för undanskaffande af hinder i farled, för skada å hamnar, broar, stennurar eller lastkajer eller liknande byggnader, äfven då sådant skett efter kollision med annat fartyg.

d. Ansvarsskyldighet för lasten eller för de förbindelser, som åligga det försäkrade fartyget, eller för förlust af lif eller för kroppsskada.

En annan afdelning af den engelska sjöförsäkringsverksamheten, hvilken afser att täcka sådana risker, som icke innefattas i Lloyd's eller liknande policer, uppbäres af särskildt upprättade ömsesidighetsföreningar, s. k. »*protection and indemnity associations*», af hvilka i England finnes ett stort antal.

Bildandet af dessa föreningar (»associations») började omkring år 1860, men af åtskilliga skäl misslyckades i början många af dem. Under de senare åren hafva svårigheterna upphört, och föreningarna hafva utvidgat sin verksamhet, så att de motsvara de olika fordringar, som måste ställas på dem. På grund af den ökade tillslutningen af fartygsägarne i allmänhet till dessa föreningar och det betydliga tonnage, på hvilket skadeersättningarna därigenom fördelas, äro kostnaderna ej stora, och under årens lopp hafva gällande bestämmelser ständigt modifierats i riktning att gifva medlemmarne fullt skydd mot ansvar eller ersättning, härrörande från deras skeppsredareverksamhet.

Bland de risker, som täckas genom dessa associationer inom deras »*protection and indemnity class*», må följande nämnas.

a) Förlust vid räddning af människolif, förlust af människolif eller kroppsskada å person, som medföres ombord såsom passagerare, eller som går ombord å eller som eljest vistas på eller invid en ångare, tillhörande associationen.

b) Förlust af människolif eller kroppsskada, uppkommen under arbete med lasten.

c) Sjukhus-, läkare-, begrafnings- eller andra omkostnader i sammanhang med förlust af lif, kroppsskada eller sjukdom hos befälhafvare eller sjöman eller till följd däraf, att befälhafvare eller sjöman på grund af sjukdom blifvit för tillfället förd från medlem tillhörig ångare.

Anm. Ersättning för sjukdom lämnas endast, då kostnaden öfverstiger 10 £ i hvarje hamn, skolande medlem således själf bestrida de första 10 £.

d) Förlust af lif eller kroppsskada å annan person genom oriktig navigering eller genom annan försummelse eller vårdslöshet.

e) En fjärdedel af förlust eller skada, som genom oriktig navigering tillfogas annat fartyg, egendom eller varor, eller annat föremål af hvarje slag, ombord å annat fartyg.

f) Förlust eller skada, som genom oriktig navigering åsamkas egendom, varor eller kajer, vågbrytare eller annat rörligt eller fast föremål af hvad slag det vara må, vare sig sådant befinner sig ombord å den försäkrade ångaren eller icke.

g) Lastens andel i gemensamt haveri och /eller speciella kostnader, som på annat sätt icke kunna återvinnas.

h) Kostnader eller umgälder för att lyfta eller förflytta vraket af assurerad ångare, då sådan förflyttning är nödtvungen och kostnaderna på annat sätt icke kunna återvinnas.

i) Annat kraf uppkommet i sammanhang med lastning, fortskaffande, lossning eller aflämnande af egendom eller varor, hvilket har sin grund i andra orsaker än oriktig navigering (»improper navigation»), skolande denna bestämmelse afse att ömsesidigt skydda och godtgöra medlemmarne för förlust, som uppkommer genom försummelse eller fel af deras tjänstepersonal eller agenter.

j) Förlust eller skada å hvarje ångare och af medlem hafda utgifter, som uppkomma vid förlust, skada, kapning eller beslagtagning af ångare, då risken icke täckes af annan police.

k) Annan fordran (»claim»), förlust eller skada, som kan drabba rederiverksamheten.

Ann. Fordran enligt klausulerna i, j och k godtgöres under förutsättning, att utgifterna för hvarje resa uppgå till 40 £ för en ångare å minst 800 netto registerton och till 1 sh. pr netto registerton för ångare af lägre tonnage, däri ej inberäknade rättgångskostnader, och med iakttagande däraf att af hvarje fordran, öfverstigande denna norm, endast öfverskottet utöfver denna gräns ersättes.

Om tvist uppstår mellan medlemmar och styrelsen med afseende på föreningens förpliktelse på grund af framställda anspråk, skall tvisten afgöras af generalförsamlingen, som sammankallas af styrelsen, varande det af majoriteten fattade beslutet utan appell.

Hvad angår de kostnader, som uppstå för medlemmar i »protection and indemnity associations», hafva, enligt årsberättelsen för år 1899 för en af de ledande föreningarna, de ersättningar, som på grund af anspråk (»claims») jämlikt klausulerna a—k (»indemnity and protection clauses») under de tre senaste åren utbetalats inom denna förening, med tillägg af styrelse- och kontorskostnader, i medeltal per år utgjort $10\frac{1}{2}$ pence (79 öre) per ton gross register.

Inom detta slag af associationer finnes vanligen, förutom »protection and indemnity class», därjämte en »freight, demurrage and defence class» (frakt, liggedagsersättning och domstolsskydd).

I denna klass täckas följande risker, för så vidt de icke innefattas under »protection and indemnity class»:

I. Genomdrifvande medelst laga åtgärder eller på annat sätt af hvarje behörigt anspråk, som berör

a) frakt, faute frakt, liggedagar, uppehåll (genom myndigheter), bärgningar eller bidrag vid gemensamt haveri;

b) skadestånd för brytande af maritimt eller annat kontrakt, uppgjort med hänsyn till eller i förhållande till något inskrifvet fartyg;

c) förlust eller eljest förekommande fordran under något slag af sjöförsäkringspolice, uppgjord med hänsyn till något inskrifvet fartyg eller del däraf;

d) uppkommen skada, hvars belopp understiger 3 %-gränsen eller som icke täckes af de vanliga policerna å skrof och maskin.

II. Bevakandet af medlems berättigade intressen, vare sig denne är kårande eller svarande, vid åtal, process, skiljedom eller annan åtgärd, utom då medlem redan förut är skyddad i sådant hänseende genom någon annan police.

III. Godtgörelse till medlem för gäldandet af kostnad, som kan drabba honom till följd af fordran för förlust, uppkommen genom uppehållande (»detention») i kollisionsmål af inskrifvet fartyg.

IV. Inhämtande och lämnande af upplysningar beträffande redares intressen i allmänhet och juridiska upplysningar åt medlemmar i alla angelägenheter, som beröra redareverksamheten.

Den beräknade kostnaden per år i denna klass är för hvarje fartyg 10 £, men den verkliga kostnaden för de två senaste åren har enligt den ofvannämnda associationens berättelse endast uppgått till £ 5. 2. 0.

Ännu en form af engelsk sjöförsäkringverksamhet återstår att påpeka. Många redare täcka risker för skada, utesluten genom »the memorandum clause», i ömsesidighetsföreningar, kallade »small damage clubs». De risker, för hvilka medlemmar af dessa klubbar söka skydd och godtgörelse, äro i allmänhet följande:

a) Förlust vid enskildt haveri, hvilken härrör från sådan risk, som täckes genom en vanlig Lloyd's eller Club police — inbegripet sådana risker, som äro att hänföra under »the Inchmaree» eller »the negligence clause» — men som icke nå minimigränsen (3 %).

b) Kostnad för besättningens aflöning och kosthåll, under det fartyg i haveri repareras.

c) Kostnad för besättningens aflöning och kosthåll, under det fartyg är strandadt.

d) Förlust genom skada å fartygs skrof och/eller maskin etc. under pågående lastning och/eller lossning, — som icke härrör af befälhafvarens och/eller besättningens försummelse, i hvilket fall förlusten täckes genom klausul a) — när icke naturlig

slitning är anledning till sådan skada och under förutsättning, att ersättning ej erhålles på grund af »protection and indemnity» eller annan police.

e) Förlust genom skada å fartygs skrof och/eller maskin etc. genom köld, då den icke förorsakas af befälhafvares och/eller besättnings vårdslöshet, i hvilket fall förlusten täckes genom klausul a).

Det vanliga afdraget af $\frac{1}{3}$ »nytt för gammalt» — »the Inchmaree clause» — å arbetskostnader och materiel, använd vid reparation å havererad fartyg och som upptages i haveriräkningen att gäldas af redare, afsäga sig vanligen assuradörerna i fråga om fartyg af måttlig ålder, men då bestämmelse om sådant afdrag påyrkas, särskildt beträffande gamla ångare, bruka somliga skeppsredare täcka denna risk i ömsesidighetsföreningar, kallade »*Thirds clubs*».

Styrkan hos en institution, afsedd att upptaga dylika extra risker, måste naturligtvis i hög grad vara beroende af att ett tillräckligt antal fartyg ingått i densamma, så att därigenom riskerna blifva fördelade på ett stort antal kölar. Hos oss kunde man, enligt förslagsställarens mening, säkerligen icke på länge hoppas att få en dylik institution till stånd, och vår handelslagstiftning lämnade icke, särskildt på grund däraf, att handelsdomstolar saknades, något lämpligt arbetsfält för en dylik institution af svenskt ursprung. Däremot vore det icke uteslutet, att man i framtiden skulle kunna komma därhän. Men institutionens egenskap att vara svensk vore på det hela taget mindre afsevärd än den omständigheten, att ett stort antal fartyg tillhörde densamma. Det låge då nära till hands att uppställa den frågan, huruvida icke för svenska fartyg kunde ernås samma fördelar som för engelska därigenom, att svenska redare inginge i engelska klubbar och där täckte de extra risker, som icke för närvarande kunde täckas hos oss. För att vinna utredning i detta afseende har förslagsställaren hänvänt sig till chefen för en af de främsta protection and indemnity-klubbarne i England med anmodan att, efter tagen kännedom om innehållet af den allmänna svenska sjöförsäkringsplanen, lämna upp-

lysning om huruvida svenska ångfartyg, försäkrade efter denna plan, kunde erhålla extra tackning för därutöfver uppkommande risker äfvensom om priset därför. Såsom svar på dessa frågor har lämnats det besked, att intet hinder föreläge för svenska ångfartyg, assurerade efter sjöförsäkringsplanen, att inträda i den ifrågavarande klubben, samt att svenska fartyg på grund af tekniska skäl, såsom bättre statistik hvad olyckshändelser beträffar och noggrannare underhåll, torde kunna intagas på fördelaktigare villkor än engelska. Premiekostnaden skulle kunna beräknas till $\frac{3}{4}$ af kostnaden för de engelska fartygen.*)

Såsom en slutlig sammanfattning af sina ofvan omförmälda undersökningar rörande assurancesfrågan uppställer förslagsställaren följande satser:

hvarje uppkommande risk för det maritima hypoteket, äfven den minsta, kan försäkras;

kostnaden för dylik försäkring är jämförelsevis obetydlig; i den engelska klubb, med hvilken förslagsställaren satt sig i förbindelse, öfverstiger den icke $\frac{1}{4}$ % per år;

de risker, för hvilka extra tackning behöfves, hafva i praktiken visat sig särdeles minimala.

Med afseende på de svenska sjöförsäkringsbolagens verksamhet och i förhållandet mellan dem och de svenska rederierna behöfde ingen annan ändring ske, än att all sådan risk, som faktiskt icke ersättes af de svenska bolagen, blefve på annat håll täckt, så att de facto all risk för pantinnehafvaren upphörde. För en marinhypoteksbank, som hade till ändamål att anskaffa medel för sjöfarten och som vid fartygens belåning måste fästa det största afseende vid att all risk vore täckt, hade en dylik anordning den största betydelse. Förslagsställaren ansåge det för den skull vara lämpligt, att en särskild afdelning inom marinhypoteksbanken hade till åliggande att förmedla tackningen af dessa extra risker. Därmed vunnes den fördelen, att den, som

*) Det var af Mr Holman, chef för »the West of England protection & indemnity association», som hr Wallenberg förskaffade sig upplysningar, hvilka afgåfvos, sedan en till engelska språket verkställd öfversättning af allmänna svenska sjöförsäkringsplanen blifvit företedd. Ifrågavarande klubb omfattar 1,200 fartyg med ett tonnage af c:a 1,600,000 ton och torde vara den största i England.

mest vore intresserad, finge till åliggande att tillse, att alla behöriga former fylldes, hvarjämte detta mellanhandskap för banken beredde tillfälle att utöfva den vidsträcktaste kontroll öfver att de solidaste och bästa protection and indemnity-klubbar användes. Det vore ock troligt, att, om banken företrädde ett samlat stort tonnage, den skulle vara i tillfälle att bereda svenska redare bättre villkor, än dessa kunde erhålla, om de uppträdde isolerade hvar för sig.

Det förslag angående inrättande af en marinhypoteksbank, som med stöd af den i det föregående anförda motiveringen blifvit framlagdt för komitén, är närmare formuleradt i följande punkter:

En marinhypoteksbank inrättas, med rätt för densamma att utfärda räntebärande obligationer. Riksdagen ställer till bankens disposition såsom grundfond på samma sätt och under samma villkor, som skett för Allmänna hypoteksbanken, 10,000,000 kronor af statens obligationer. Riksdagen anvisar därjämte till banken ett årligt belopp, motsvarande för hvarje år de under det näst föregående året influtna lastpenningarna, hvilket belopp uppföres i en s. k. delcrederefond. Grundfonden får icke användas under andra villkor, än som är föreskrifvet för Allmänna hypoteksbanken. Delcrederefonden må däremot anlitas för täckande af uppkomna förluster genom kapitalrabatter eller genom bankens verksamhet, men i intet fall för att lämna rederier direkta understöd eller subventioner. Bankverksamheten ledes af en styrelse, bestående af en ordförande, en vice ordförande och fem andra ledamöter. Ordföranden utses af Konungen, vice ordföranden af fullmäktige i riksgäldskontoret och öfrige fem ledamöter af en valkorporation, bestående af redare i riket för minst 1,000 gross registerton, ägande dessa att vid val afgifva en röst för hvarje tusental gross registerton. Verkställande direktören väljes utom styrelsen och aflönas så, att han icke behöfver sysselsätta sig med andra angelägenheter. Vid banken inrättas *två afdelningar*, den ena af teknisk natur, för att med full sakkunskap kunna underkasta de fartyg inspektion, som skola belånas eller äro belånade, den andra för att omhänderhafva alla till assuransen hörande angelägenheter och därvid draga försorg därom, att täck-

Grunder för bildandet af en marinhypoteksbank.

ning beredes för alla risker för fartyg, som äro i banken belånade. I regeln må endast ångare belånas och å dem endast hälften af det värde, till hvilket de blifvit genom bankens tekniska byrå uppskattade. Marinhypoteksbanken skall underkastas samma art af kontroll, som för Allmänna hypoteksbanken är föreskrifven, och skall träda i verksamhet den 1 januari 1902.

Förslagsställaren anser, att därest, på sätt komitén förordat, lag om inteckning i fartyg blefve antagen, denna lag skulle för marinhypoteksbanken vara ett godt stöd, men dock icke oundgängligen nödvändig för densamma. Detta vore ådaga-lagdt genom erfarenheten från England. Där belånades numera de flesta fartyg endast på grund af assuranspolicerna, emedan man funnit dessa vara så säkra och betryggande, att långifvarens rätt därmed vore tillgodosedd. Men särskildt i ett afseende hade lagen om inteckning i fartyg för marinhypoteksbanken stor betydelse, nämligen till skydd mot oärlighet och för att förekomma, att ett belånadt fartyg i utlandet försålles och pantinnehafvarens rätt därigenom förfördelades.

Yttranden af sak-
kunnige.

Då komitén, som ansett behovet af särskilda åtgärder för beredande af erforderligt kapital för sjöfartsnäringen vara oafvisligt, haft att välja mellan de olika praktiska utvägar, som för vinnande af detta mål må kunna stå till buds, har komitén låtit sig angeläget vara att, med stöd af komitén lämnadt nådigt be-myndigande, tillkalla och höra sakkunnige och för ämnet intres-serade personer, hvilka ansåges kunna lämna upplysningar i denna fråga. Det har varit till bankmännens och assuradörernas kretsar, som komitén haft att i detta afseende hänvända sig. Efter det till en början frågan blifvit utförligt debatterad inom komitén samt, på grund af hvad under denna diskussion förekommit, ett särskildt frågeformulär, upptagande de spörsmål, som ansetts främst spela in vid bedömandet, blifvit utarbetadt, har komitén, med öfverlämnande af detta frågeformulär jämte en del andra till ärendet hörande handlingar, anmodat numera framlidne banko-

fullmäktigen m. m. J. W. Arnberg, bankdirektören H. T. Frölander, bankdirektören m. m. Frih. C. J. Langenskiöld, filosofie doktorn m. m. Ph. Leman, direktören m. m. Axel Appelberg, direktören m. m. Gustaf Rödbom och e. o. kontoristen på konsulsstaten G. Thunberg att samråda med komitén i detta ämne och uttala sin mening om de inom komitén väckta förslag.

Herr Arnberg förklarade sig emellertid hindrad att vid sammanträdet närvara, hvarefter och då den af komitén utsedde förste suppleanten, bankdirektören m. m. L. Fraenckel, var från hufvudstaden frånvarande, andre suppleanten, vice häradshöfdingen m. m. Marcus Wallenberg inkallades. Vid sammanträdet, som afhölls den 13 februari 1900, fördes stenografiskt protokoll, som är i tryck vidfogadt detta utlåtande (Bil. A, sid. 135 o. f.).

Af de uttalanden, som vid detta sammanträde afgåfvos, framgår, att de sakkunnige enstämmt ansett, att våra inhemska kreditanstalter icke skulle kunna, åtminstone med sin nuvarande organisation, anskaffa lån för rederirörelsen i så stor utsträckning, som af komitén ansetts nödvändig. Två af de hörda bankmännen hafva ansett, att statens mellankomst härvid vore nödvändig, under det att från ett tredje håll den framställda frågan besvarats mera tvekande.

Rörande sättet för statens mellankomst har full enighet rådt därom, att försträckning från riksbanken icke borde ifrågakomma. Riksbankens uppgift vore en helt annan: att upprätthålla myntvärdet och att vara bankernas bank. Äfven vore att beakta, att riksbanken redan förut hade i sina afbetalningslån en rörelsegren, som ur bankteknisk synpunkt måste anses vara förkastlig.

Ej håller herr Brodins förslag, som afsett, att af statsmedel skulle anvisas en lånefond, ur hvilken redare skulle kunna erhålla lån mot antaglig säkerhet af inteckning i fartyg eller af annat hypotek, har vunnit understöd af de sakkunnige. Det har ansetts, att en dylik åtgärd allenast vore ett palliativ, enär fonden icke skulle kunna göras tillräckligt stor och dess betydelse för sjöfartens utveckling alltså snart skulle upphöra. Måhända skulle denna fond icke håller komma att förvaltas med tillräcklig sakkännedom, och sannolikt skulle äfven i detta fall komma att visa sig samma olägenhet som beträffande manufak-

turförlagslånefonden, nämligen att medel icke skulle finnas att tillgå, just när de som bäst behöfdes.

Hvad åter angår den föreslagna marinhypoteksbanken, har det ansetts, att denna idé vore utförbar och att institutionen skulle kunna fylla den uppgift, som förelades densamma. Förräntningen af bankens medel har ansetts icke erbjuda någon svårighet, därest bankens styrelse icke upptog större lån utan att undersöka utsikterna för placeringen. En af de sakkunnige har, utan att för öfrigt göra någon invändning mot själfva idén, uttalat en viss farhåga för lämpligheten af att, i fråga om ett så nytt företag som detta, staten genast skulle taga saken om hand, innan det med någon grad af tillförlitlighet kunde bedömas, huruvida de af banken utfärdade obligationerna kunde finna god placering.

I försäkringsfrågan hafva de tillkallade assuradörerna uttalat tvifvel om möjligheten att här i landet kunna åstadkomma en försäkringsinrättning, som vore i stånd att täcka de risker, hvilka icke omfattas af våra vanliga policer. Man kunde nämligen hos oss icke framställa en tillräckligt stor serie af ångare, på hvilken riskerna kunde fördelas. Om än erfarenheten från England hade ådagalagt, att dessa extra risker vore i praktiken jämförelsevis sällan förekommande och därför, fördelade på ett så stort tonnage, som i England betjänade sig af dylik försäkring, kräfde jämförelsevis ringa bidrag af de enskilde försäkringstagarne, så vore dock förhållandet ett helt annat i vårt eget land, där serien af ångfartyg vore ganska begränsad och där för den skull ersättandet af en dylik förlust skulle blifva vida kännbarare för dem, som i detta afseende iklädt sig ansvar.

En af de båda försäkringsmännen har i en till komitén ingifven skrift framlagt ett särskildt förslag till försäkringsfrågans lösning (se sid. 191). Han anser de vanliga kaskopolicerna vara tillfyllestgörande säkerhet för belåning af det maritima hypoteket under följande villkor:

att belåningen endast gäller stal- eller järnångare, som innehar högsta klass i norska Veritas, franska Veritas eller engelska Lloyd's eller som är underkastad årlig besiktning af svensk förening eller svenskt bolag, som försäkrar ångare, samt att klassen under lånetiden uppehålls, vid äfventyr af lånets uppsägning;

att belåningen endast gäller ångare af högst 15 års ålder, att lånebeloppet ej må öfverskrida resp. 50, 33 och 25 % af försäkringsvärdet för ångare om högst 5, 10 och 15 års ålder resp. samt att amorteringsskyldigheten ökas i förhållande till fartygets ålder, så att lånet är till fullo guldset, då fartyget uppnått en ålder af 15 år;

att dylika lån omfatta en serie af minst fyra ångare om lägst 1,000 brutto reg. ton, samt att af dessa ångare endast en är af specialtyp, under det att de öfriga skola vara byggda för allmän fraktfart;

att belåningen, som skall grunda sig på inteckning i hvar och en af de försäkrade ångarne i dess helhet, dock skall i afseende å betalningsskyldigheten gälla »en för alla och alla för en» samt att, om en eller annan af dessa ångare utgår i följd af totalförlust eller kondemnation och serien därigenom nedgår under fyra ångare, lånet skall anses uppsagdt och inflytande ersättning för totalförlusten utbetalas till långifvaren i afräkning på lånesumman;

att i sistnämnda fall, för lånets bibehållande, ny ansökan måste ingifvas, hvilken dock bör beviljas endast under villkor, att genom nybyggnad eller köp serien genast höjes till fyra ångare, i hvilket fall den inkasserade totalförlustersättningen åter bör utjämnas; samt

att vid eventuell försäljning af någon ångare i en serie öfver fyra stycken lånet bör pro rata nedsättas och att, därest genom försäljning en serie nedgår under fyra ångare, samma regler gälla, som i närmast föregående två punkter äro för dylikt fall angifna.

En sådan serieförsäkring vore, enligt denne assuradörs mening, mera lämplig för våra förhållanden än anlitande af de engelska protection and indemnity-klubbarne, enär dessas verksamhet vanligen omfattade endast ett år i sänder och för öfrigt vore afpassad efter engelska förhållanden. Däremot vore protection and indemnity-policer tillsammans med svensk kaskopolice särdeles lämpliga för stärkande af marinhypoteket i fråga om en eller ett par ångare i sådana fall, då enskilde lånegifvare eller banker utlämnat lån mot årlig förnyelse.

**Komiténs ut-
talande.**

Vid bedömandet af de skilda hufvudförslag, som framställt sig till komiténs bepröfvande, nämligen dels om anvisande af en lånefond för utlämnande af lån till sjöfartsnäringsens idkare, dels om inrättande af en marinhypoteksbank, har komitén ansett det afsedda ändamålet kunna befordras på en hvar af de sålunda anvisade vägarna. Genom lånefonden, helst öfverhöjd till 10,000,000 kronor, skulle vår flotta onekligen kunna vinna en ganska aktningvärd tillväxt. Det handtag, som ligger i omsättande af dessa medel i nya fartyg, måste erkännas vara kraftigt, och vikten af den ökning det representerar kan icke underkännas. Det kan också ifrågasättas, om icke anvisandet af en sådan fond vore ur statens synpunkt tillrädligt, helst intet hindrade att, om erfarenheten visade, att fonden till fullo utnyttjades, utan att staten lede förlust af denna sin låneverksamhet, ytterligare öka den. Något hinder härför finnes principiellt icke. Men å andra sidan har gjorts gällande, att det vore ett än kraftigare och än mera ändamålsenligt medel att redan från början inrätta sig efter den utveckling man förutsätter, och alltså redan nu tillgripa den anordning, som äfven lånefondens anhängare ställa fram såsom en eventuell framtidsutsikt, en af staten fonderad och understödd marinhypoteksbank. Härutinnan hafva åsikterna skarpt divergerat; de hafva icke kunnat sammanjämkas, och det har blifvit komiténs flertal, som, med stöd jämväl af de tillkallade sakkunniges uttalanden, omfattat den senare åsikten. Komitén såsom sådan har därför funnit sig böra understödja förslaget om inrättande af en marinhypoteksbank.

Jämväl hvad angår bankens organisation biträder komitén i hufvudsak det framlagda förslaget.

Till grundfond för denna marinhypoteksbank torde sålunda böra lämnas ett belopp af 10,000,000 kronor i af staten utgifna obligationer, uppsägbara från långifvarens sida. Banken bör jämväl äga att själf utgifva tryckta eller graverade, till innehafvaren ställda, på viss årlig afbetalning eller på uppsägning lydande, räntebärande obligationer. I den mån behof af lånemedel gör sig gällande, skall det tillkomma marinhypoteksbanken att ombesörja den erforderliga upplåningen mot de obligationer, som banken äger att utfärda. För att bereda banken ökad soliditet

och därmed lånegifvarne, obligationsinnehafvarne, ytterligare säkerhet, bör staten ställa till bankens disposition, jämte grundfonden, ett arligt belopp af 600,000 kronor, som uppföres i en delcrederefond.

Rörande användningen af dessa fonder torde böra, i ungefärlig öfverensstämmelse med hvad som skett i fråga om Allmänna hypoteksbanken, stadgas följande:

Såsom säkerhet för de förbindelser, som banken genom utgifna obligationer eller annorledes sig iklädt, skola anses och i sådant afseende kunna användas: först de förskrifningar med åtföljande säkerhet i fartyg, som låntagarne till banken afgifvit, därefter delcrederefonden samt bankens öfriga tillgångar och slutligen grundfonden under nedan angifna villkor.

De till grundfond öfverlämnade statsobligationerna må icke anlitas till anskaffande af medel för bankens utlåningar, utan endast i följande tvänne fall kunna genom deras försäljning till större eller mindre del, efter behof, användas, nämligen:

1. i händelse sådant i den ordning, som nyss är sagd, vid bankens utredning för infriande af bankens förbindelser oundvikligen erfordras, och

2. då i följd af uraktlåten eller fördröjd inbetalning af hvad låntagarne böra för undfangna lån erlägga eller af annan anledning banken saknar egna, för tillfället användbara tillgångar till fullgörande af sina förbindelser mot sina långifvare.

I de under mom. 2 omförmälda fall må de grundfonden tillhöriga obligationer till större eller mindre del äfven kunna af marinhypoteksbanken pantsättas; äliggande banken i hvarje händelse att genast underrätta riksgäldskontoret om obligationernas användande, på det att öfverenskommelse mellan riksgäldskontoret och marinhypoteksbanken må kunna träffas angående återinköp af ett mot försalda obligationer svarande belopp samt den riksgäldskontoret i sådant fall tillkommande ränta eller ock angående pantsatta obligationers inlösen.

Delcrederefonden må, på sätt förut är antydt, kunna användas för täckande af förluster, som uppkommit genom bankens verksamhet, men icke för subventionering af rederier.

Den rätt att deltaga i bankens förvaltning, hvilken på grund af det ifrågasatta statsunderstödet bör tillkomma staten, synes bäst kunna tillgodoses därigenom att, i öfverensstämmelse med det ursprungliga förslaget, styrelsens ordförande utses af Kungl. Maj:t och dess vice ordförande af fullmäktige i riksgäldskontoret. Styrelsen bör i öfrigt utgöras af fem ledamöter, som utses af en valkorporation, bestående af verkställande direktörerna i sådana svenska rederiaktiebolag, hufvudredarne i sådana svenska rederier och de enskilda svenska redare, som reda för minst 1,000 gross registerton, med rätt för väljarne att afgifva en röst för hvarje fullt tusental gross registerton. Denna valkorporation torde böra vid bankens konstituerande sammankallas genom kommerskollegiets försorg och därefter af bankens styrelse.

Komitén anser det ej ändamålsenligt att för styrelsens ledamöter uppställa några bestämda kvalifikationsvillkor, liksom ej håller att utesluta ledamot af styrelsen från befogenhet att bekläda direktörsplatsen, och komiténs här nedan intagna hemställan är ock affattad i enlighet med denna komiténs åsikt.

Det är tydligt, att en lånerörelse med marinhypoteket som grundval måste kräfva icke blott allmän erfarenhet i bankfrågor, utan äfven speciell kännedom beträffande sjöfarts- och skeppsbyggerinäringarna samt sjöförsäkringsväsendet. För att dessa olika kraf skola kunna tillgodoses, bör, enligt komiténs åsikt, den ifragaställda marinhypoteksbanken också organiseras på ett från öfriga penningeförvaltande inrättningar afvikande och mot marinhypoteksbankens speciella uppgift svarande sätt. Detta synes lämpligast kunna ske därigenom, att, på sätt förslagsställaren ifrågasatt, vid banken inrättas två särskilda afdelningar för olika grenar af bankens verksamhet. Det skulle salunda äligga den ena afdelningen att omhänderhafva sjöfartstekniska frågor och särskildt att underkasta fartyg, som vore eller ifrågasatts att blifva föremål för belåning, en fullt sakkunnig inspektion för utrönande däraf, huruvida fartygen erbjöde full säkerhet för lånebeloppet, under det att den andra afdelningen skulle handlägga försäkringsfrågorna och därvid tillse, att alla med marinhypoteket förbundna risker blefve, i den utsträckning sadant finnes praktiskt kunna ske, genom försäkring betäckta.

I främsta rummet torde visserligen ångfartyg böra blifva föremål för belåning. Komitén, som i ett föregående utlåtande framhållit vikten däraf, att den svenska segelflottan må kunna upprätthållas, särskildt med hänsyn till sjömanskapets utbildning, anser emellertid, att segelfartyg icke böra vara uteslutna från belåning, och hemställer därför i det följande, att i allmänhet fartyg af järn eller stål må kunna i banken belånas.

Vid bestämmande af det lånebelopp, som må kunna lämnas mot säkerhet i ett fartyg, gäller det först att fastställa fartygets värde, och bör detta vara en af de uppgifter, som skola åligga bankens tekniska afdelning. Sedan salunda fartyget blifvit värderadt, synes lån böra kunna lämnas intill hälften af det uppskattade värdet. Genom att på dylikt sätt begränsa lånebeloppet vinnes äfven garanti mot öfverspekulation, i det att ett rederi, som vill anlita banken för belåning af ett fartyg, nödgas från annat håll anskaffa medel till lika stort belopp, som kan från banken erhållas.

Med afsende å det understöd, som enligt förslaget skulle lämnas banken från statens sida, bör det vara angeläget, att staten får icke allenast insätta ledamöter i bankens styrelse utan äfven deltaga i granskningen af dess förvaltning. Komitén anser för den skull, att bankens styrelse och förvaltning bör granskas af trenne revisorer, af hvilka två utses af fullmäktige i riksgäldskontoret och den tredje af den valkorporation, som, enligt hvad förut yttrats, skulle utse fem ledamöter i bankens styrelse.

På grund af det salunda anförda hemställer komitén,

att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen inrättandet af en marinhypoteksbank, på hufvudsakligen följande grunder:

1. att banken skall äga rätt att utfärda tryckta eller graverade, till innehafvaren ställda, räntebärande obligationer;

2. att Riksdagen sasom grundfond och under hufvudsakligen samma villkor, som skett för Allmänna hypoteksbanken, ställer till marinhypoteks-

bankens disposition ett belopp af 10,000,000 kronor i statens obligationer;

3. att Riksdagen anvisar ett årligt belopp af 600,000 kronor att förskottsvis utbetalas och uppföras i en delcrederefond för banken;

4. att grundfonden icke må användas under andra förhållanden, än som föreskrifvits för Allmänna hypoteksbanken;

5. att däremot delcrederefonden må anlitas för täckande af förluster, uppkomna genom bankens verksamhet, men icke för subvention åt rederier;

6. att bankverksamheten ledes af en styrelse, bestående af en ordförande, en vice ordförande och ytterligare fem ledamöter; skolandet ordföranden utses af Konungen, vice ordföranden af fullmäktige i riksgäldskontoret och de öfriga ledamöterna af en valkorporation, bestående af verkställande direktörerna i sådana svenska rederiaktiebolag, hufvudredarne i sådana svenska rederier och de enskilda svenska redare, som reda för minst 1,000 gross registerton, hvarvid en röst beräknas för hvarje fullt tusental gross registerton;

7. att styrelsen inom eller utom sig utser en verkställande direktör, som aflönas så, att han icke nödgas sysselsätta sig med andra angelägenheter;

8. att vid banken inrättas tvänne afdelningar, en teknisk, hvilken bör vara i stånd att med full sakkunskap underkasta de fartyg inspektion, som skola belånas eller redan äro belånade, och en för att omhänderhafva alla till assuransen hörande angelägenheter;

9. att endast fartyg af järn eller stål må i banken belånas och att lånesumman icke må öfverskrida hälften af det värde, till hvilket fartyget blifvit af bankens tekniska afdelning uppskattadt; samt

10. att bankens styrelse och förvaltning skall årligen granskas af tre revisorer, af hvilka två utses af fullmäktige i riksgäldskontoret och den tredje af den i punkt 6. omförmälda valkorporation af skeppsredare.

Reservation af herrar Brodin, Melin och Rettig (sid. 115 o. f.).



B.

Vissa särskilda åtgärder

till

sjöfartsnäringens höjande.

1. Skeppsbyggerinäringens höjande.

I äldre tider skyddades den inhemska skeppsbyggerinäringen därigenom, att fartyg och båtar voro till införsel antingen alldeles förbjudna eller belagda med höga tullar. Samtidigt voro emellertid jämväl de flesta för skeppsbyggnad nödiga materialier och skeppsinventarier likaledes antingen till införsel förbjudna eller åsatta betydliga införseltullar. Först genom *kungl. kungörelsen den 9 november 1838* upphäfdes införselförbuden och medgafs nedsättning i tullavgifterna för åtskilliga för skeppsbyggnad och fartygs utrustning nödiga materialier, hvarjämte restitution af erlagd tull för vissa fall beviljades. Ytterligare nedsättning i tullavgifter och ökad möjlighet till tullrestitution medgåfvos under de följande åren, till dess genom *tulltaxan af den 18 december 1857* stadgades, att utländska fartyg och båtar med tillbehör skulle vara alldeles fria från tull. Samtidigt bestämdes, att ägare af fartyg, som vid svenskt skeppsvarf nybyggdes, skulle vara berättigad att, sedan fartyget kommit i fullfärdigt skick och sådant blifvit inför generaltullstyrelsen styrkt, tillgodonjuta restitution af erlagda införselavgifter för de materialier och skeppsförnödenheter, som visades vara använda till fartygets byggnad, tackling och utredning samt för sådant ändamål från utrikes ort införda. Detta stadgande om restitution utsträcktes år 1868 att gälla jämväl i fråga om fartygs reparation. År 1871 upphäfdes tullen å flertalet skeppsinventarier, i sammanhang hvarmed stadgandet om restitution inskränktes till artiklarne segel och segelduk, som fortfarande voro tullbelagda.

Genom den tulltaxa, som utfärdades *den 18 juni 1888*, att *1888 års tulltaxa*, lända till efterrättelse från och med den 1 juli samma år, upphäfdes emellertid den allmänna tullfriheten för fartyg. Fartyg

Historik.

och båtar, med tillbehör, af järn äfvensom ångfartyg af trä belades nu med en tull, motsvarande 10 procent af värdet. På samma gång belades ock de viktigaste materialier till skeppsbyggnad ånyo med tull.

Det dröjde emellertid icke länge, förrän yrkanden framkommo om ändringar i hvad sålunda blifvit stadgad. I yttrandet, som till kommerskollegium afgåfvos i anledning af Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1888, genom hvilken Riksdagen anhållit om en undersökning af den svenska sjöfartsnäringsens tillstånd, uttalades tämligen enhälligt den åsikten, att, därest tullar å fartyg samt utrustnings- och provianteringsartiklar komme att bibehållas, borde, vid byggandet af fartyg, afsedda att säljas till utlandet eller att sysselsättas i den utländska fraktfarten, beviljas restitution, motsvarande gällande tullsatser å de till byggnaden använda materialier, äfvensom jämväl gifvas tullrestitution för inventarier, utredningspersedlar och proviant, som användes på till främmande ort afgående fartyg, hvilket vore bestämdt att sysselsättas i utrikes fraktfart.

Tullkomiténs betänkande.

Den år 1888 förordnade *tullkomitén*, som genom nådig remiss fått sig anbefalldt att taga de sålunda föreslagna tullrestitutionerna i öfvervägande, yttrade i sitt *den 9 april 1889* i detta ärende afgifna betänkande, bland annat, att de vid 1888 års riksdag åsatta tullar å materialier för fartygs byggnad, såsom plåt, stång- och fasonjärn, och å fartygs utrustningspersedlar, väl icke kunde anses medföra någon olägenhet i fråga om fartyg, som byggdes för den inhemska sjöfarten, då till dessa i allmänhet användes svenska materialier, men däremot vore till men för de skeppsvarf, som byggde fartyg för utländsk räkning, och för de redare, som låte bygga fartyg för den utländska fraktfarten. Billighet och omtanke om den svenska sjöfartsnärigen fordrade därför, att i de senare fallen godtgörelse genom tullrestitution bereddes för de ökade prisen å byggnadsmaterialier; och ansåg komitén detta vara det lämpligaste och verksamaste sättet att upphjälpa sjöfartsnärigen. Restitution borde, enligt tullkomiténs mening, däremot icke erhållas för provianteringsartiklar.

Lämpligaste formen för tullrestitution vid fartygs nybyggnad vore, efter tullkomiténs förmenande, att lämna den i form af

fix godtgörelse för ton; och borde därvid, för att af svenska fartyg endast sådana, som ginge i utländsk fraktfart, måtte erhålla tullrestitution, för rätten därtill fordras ett visst minimitotal.

Tullkomitén föreslog för den skull en ändring i tulltaxe-underrättelserna i syfte, att innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad, där fartyg byggas, skulle vid nybyggnad af ångfartyg om 500 tons bruttodräktighet eller därutöfver samt af segelfartyg om 300 tons bruttodräktighet eller därutöfver, sedan inför generaltullstyrelsen blifvit styrkt, att fartyget kommit i fullfärdigt skick, erhålla godtgörelse för hvarje ton af fartygets bruttodräktighet med följande belopp, nämligen

för fartyg af järn och stål	16 kronor
» » med träbordläggning på spant af järn eller stål, s. k. komposit	10 »
» » af trä	3 »

Då fartyg byggdes för utländsk räkning eller såsom nytt såldes till utlandet, skulle, enligt komiténs förslag, dylik godtgörelse lämnas utan afseende på fartygets storlek.

Vid reparation eller förbyggnad af utländska fartyg af hvilken storlek som helst eller af inhemska fartyg af nyssnämnda storlekar skulle, sedan inför generaltullstyrelsen blifvit styrkt, att fartygets förbyggnad eller reparation blifvit afslutad, restitution af erlagd införseltull erhållas för de materialier och skeppsförnödenheter, icke hänförliga till husgerådssaker eller proviant, dem innehafvare af skeppsvarf eller verkstad genom behöriga intyg visat hafva varit till fartygets reparation eller förbyggnad använda och för sådant ändamål från utlandet införda.

Från tullkomiténs flertal voro tvänne ledamöter skiljaktiga, hvilka ansågo, att tullrestitutionen borde utgå under samma form, nämligen såsom en verklig restitution af erlagda afgifter, så väl vid nybyggnad af fartyg som vid förbyggnad och reparation.

Genom nådig remiss den 12 april 1889 infordrades gemen- *Ämbetsverkens ut-*
samt utlåtande i frågan af *kommerskollegium och generaltull-*
styrelsen, hvilka ämbetsverk, efter att hafva lämnat så väl handels- *låtande.*
och sjöfartsnämnderna i riket som för saken intresserade skeppsbyggare och skeppsredare tillfälle att framlägga sina åsikter, i utlåtande den 22 oktober samma år uttalade, bland annat, att det låge

i sakens natur, att de genom tullafgifter framkallade ökade pris a vissa fartyg och fartygsmaterialier försvårade möjligheten för den för Sverige lika naturliga som viktiga sjöfartsnärings att på fraktmarknaden uthärda täflan med andra nationers och alltså verkade hämmande på näringsens därpå beroende bestånd och uppblomstring, samt att för den skull uppmärksamheten borde riktas på åstadkommande af all den lättnad, som genom tullrestitution kunde och rättvisligen borde sjöfartsnärings beredas. Den af tullkomitén i fråga om nybyggnad föreslagna godtgörelse, som skulle utgå med visst, på förhand bestämdt belopp per bruttoton för vissa fartyg, skulle emellertid, enligt ämbetsverkens åsikt, kunna komma att utgöra en, om också dold premie från tullmedlen för tillgodogörandet af materialier, för hvilka i verkligheten motsvarande tullafgift icke kommit tullkassan till godo.

Med fäst afseende på oegentligheten af en sådan för vår tullägstiftning främmande premiering, hvilken också från sakkunnigt håll ansetts näppeligen skola komma att i någon afsevärd mån gagna den näring, för hvars understödjande den dock egentligen skulle bringas till stånd, utan fast hållre hufvudsakligen komma varfven eller verkstäderna och andra näringar till godo, samt med hänsyn därjämte till, bland annat, faran därpå, att genom ett dylikt prejudikat antagligen skulle framkallas anspråk från åtskilliga andra näringar på liknande understöd, ansågo ämbetsverken, med anslutning till de af reservanterna inom tullkomitén uttalade åsikter, sig icke kunna tillstyrka bifall till tullkomiténs förslag, utan hemställde, att godtgörelse för tullafgifterna å de vid fartygs nybyggnad använda materialier icke måtte utgå i annan form än den dittills hos oss tillämpade, nämligen såsom restitution i vanlig ordning af för materialierna bevisligen erlagda sådana umgälder, i likhet med hvad af tullkomitén enhälligt föreslagits vid fråga om förbyggnad eller reparation af fartyg.

Beträffande tullkomiténs förslag, att byggnadsgodtgörelse eller tullrestitution för svenska fartyg skulle erhållas allenast för ångfartyg om 500 tons bruttodräktighet eller därutöfver samt för segelfartyg om 300 tons bruttodräktighet eller mera, kunde ämbetsverken, i likhet med vissa handels- och sjöfartsnämnder och andra, som i ärendet uttalat sig, icke finna de skäl, som till stöd

för den sålunda föreslagna inskränkningen beträffande svenska fartyg andragits, äga giltighet. Då nämligen alla utländska fartyg af hvilken storlek och beskaffenhet som helst ägde rätt till fri konkurrens med svenska fartyg i fraktfarten till och från Sverige, under det att därjämte vissa främmande länders fartyg på grund af gällande traktater ägde rätt till samma konkurrens beträffande fraktfarten inrikes orter emellan, af hvilken sistnämnda rättighet de äfven begagnade sig, ansåge ämbetsverken svenska och utländska fartyg böra i förevarande afseende likställas, men en minimigräns af t. ex. 40 ton för fartygens storlek i hvarje fall böra bestämmas. Ämbetsverken föreslogo för den skull, att restitution af erlagd tull för materialier och förnödenheter till fartygs nybyggnad, förbyggnad eller reparation, med undantag för husgerådssaker och proviant, måtte få åtnjutas för alla sådana så väl svenska som utländska fartyg, hvilka hade en afgiftspliktig dräktighet öfver 40 ton.

Emellertid hvilade frågan icke vid riksdagen. Redan vid ^{1889 års riksdag.} 1889 års riksdag blef, på grund af en inom Andra kammaren af herr Brodin väckt motion, § 8 i tulltaxeunderrättelserna sålunda ändrad, att vid reparation och förbyggnad af utländska fartyg af hvilken storlek som helst samt af inhemska ångfartyg om minst 500 tons bruttodräktighet eller inhemska segelfartyg om minst 300 tons bruttodräktighet restitution skulle erhållas af erlagd införseltull för sådana därvid använda materialier och skeppsförnödenheter, hvilka icke vore hänförliga till husgerådssaker eller proviant.

Vid 1890 års riksdag framställdes af samme motionär ännu ^{1890 års riksdag.} längre gäende yrkanden. Motionären hemställde nämligen, att tullen å såväl fartyg som materialier och utredningspersedlar, hvilka vore afsedda för byggande eller reparation af fartyg, måtte upphävas samt att tillämpningen af detta beslut måtte genast träda i kraft. Bevillningsutskottet hemställde emellertid om afslag å dessa motioner, och utskottets hemställan blef af Riksdagen bifallen.

Äfven i annan form förekom ärendet till behandling vid 1890 års riksdag, i det att en motionär i Första kammaren, numera framlidne Grefve Fr. Strömfelt, såsom sitt upptog det af

tullkomitén framlagda förslaget angående införande af byggnadspremier för fartyg.

Motionen tillstyrktes af bevillningsutskottet, men med den förändring, att den för rätt till byggnadsgodtgörelse föreslagna minimidräktigheten af 300 bruttoton för svenskt segelfartyg af utskottet nedsattes till 200 bruttoton. Härvid hade utskottet hufvudsakligen tagit hänsyn därtill, att de fartyg, som ombesörjde den utrikes fraktfarten på Östersjö- och närmaste Nordsjöhamnar, mestadels utgjordes af segelfartyg, understigande 300 tons bruttodräktighet. Detta förslag förföll emellertid på grund af Andra kammarens afslag å bevillningsutskottets hemställan.

Afslaget grundades hufvudsakligen på de af kommerskollegium och generaltullstyrelsen redan angifna skäl. Därjämte anfördes, att byggnadspremierna skulle innebära ett direkt understöd af svenska staten för fartygs försäljning till utlandet, hvarigenom de utländska redarne skulle sättas i tillfälle att för billigare pris förskaffa sig fartyg från Sverige, hvilka fartyg sedermera skulle kunna med så mycket större framgång i den allmänna fraktmarknaden konkurrera med våra inhemska redares.

*Sjöfartsnärings-
komiténs be-
tänkande.*

Sjöfartsnäringskomitén, som fått sig alagdt att vid fullgörandet af sitt uppdrag taga i öfvervägande jämväl den af tullkomitén behandlade frågan om tullrestitution, föreslog i sitt den 12 september 1890 afgifna utlatande införandet af sjöfartspremier såsom ett, enligt komiténs förmenande, långt verksammare understöd för den svenska sjöfartsnäringen, än som skulle komma densamma till del genom byggnadspremier för i Sverige nybyggda fartyg. Huruvida dylika byggnadspremier komme att lända svenska redare till någon fördel, blefve alltid osäkert; och all garanti för att desamma skulle bidraga till den svenska sjöfartens utveckling saknades, då intet hinder kunde möta att fartygen, sedan byggnadsgodtgörelsen uppburits, försåldes till utlandet. Genom sjöfartspremier kunde, enligt komiténs förslag, vederbörande redare i de fall, som vore värda något egentligt afseende, erhålla godtgörelse för tullen å fartyg, och i ännu högre grad borde dessa premier ersätta den förhöjning i pris, de införda tullarna å materialier för fartygs byggnad och utrustning mände medföra för i Sverige byggda fartyg. Denna

godtgörelse skulle dock erhållas, endast om fartygen ginge i utrikes fraktfart. Om äfven till fartyg för inrikes fart användes och i allmänhet måste användas här i landet tillverkade materialier, hindrade detta dock icke, att det i vissa fall kunde vara nödvändigt eller åtminstone fördelaktigt att till sådana fartyg begagna utländska materialier och persedlar. För dessa fall syntes det komitén till skeppsbyggeriets och sjöfartsnäringens fromma böra medgifvas restitution af för sådana artiklar erlagd tull. Då ångfartyg af 350 tons afgiftspliktig dräktighet och däröfver samt segelfartyg om 150 tons dylik dräktighet och däröfver skulle, enligt komiténs förslag, vara till sjöfartspremier berättigade, och då fartyg af denna storlek väl i allmänhet i större eller mindre utsträckning användes för utrikes fart, ansåg komitén, att denna rätt till restitution endast borde medgifvas för svenska fartyg *under* ofvannämnda storlekar. Med anslutning i öfrigt till ämbetsverkens utlåtande hemställde därför sjöfartsnäringskomitén, under förutsättning att dess förslag om sjöfartspremier blefve godkändt,

att restitution af erlagd tull för materialier och förnödenheter till fartygs förbyggnad eller reparation, med undantag för husgerådssaker och proviant, måtte åtnjutas för så väl svenska som utländska fartyg, hvilka hade en afgiftspliktig dräktighet af mer än 40 ton; samt

att enahanda förmån måtte äga rum vid nybyggnad af fartyg af nämnda storlek, om de byggdes för utländsk räkning eller såsom nybyggda såldes till utlandet, samt om de byggdes för svensk räkning, därest de understege, ångfartyg 350 tons afgiftspliktig dräktighet och segelfartyg 150 tons dylik dräktighet.

Den rätt till tullrestitution, hvarom komitén, under förutsättning att dess förslag angående sjöfartspremier blefve antaget, sålunda hemställt, vore emellertid under motsatt förutsättning, enligt hvad komitén framhöll, uppenbarligen icke till fyllest för att bereda sjöfartsnäringens och skeppsbyggeriets idkare godtgörelse för de olägenheter, de då nyligen införda tullarna å fartyg och materialier för fartygs byggande samt å fartygs utrustningspersedlar onekligen tillskyndade dem.

Många hade de klagomål varit, som från rederinäringsens målsmän framstälts öfver de införda tullarna å fartyg. Om man också icke i dessa tullar kunde söka den egentliga orsaken till vår sjöfartsnärings ringa utveckling under den senaste tiden, syntes det dock vara uppenbart, att nämnda tullar innebure ett hinder för vår rederinäring att förskaffa sig de fartyg, den behöfde, för billigt pris. Den olägenhet, detta innebure, blefve desto kännbarare, om, såsom från redarnes sida ofta erinrats, de svenska varfven och verkstäderna icke ännu kunde, åtminstone så hastigt som mången gång vore önskligt, tillgodose deras behof af fartyg. Det vore gifvet, att den, hvars fartyg genom tullumgälder blifvit fördyradt, vid täflan å den allmänna fraktmarknaden finge svårare att bestå i konkurrensen med andra, hvilka kunnat förskaffa sig sina fartyg utan att för dem behöfva vidkännas något tillägg i pris under form af tullumgälder. Från rederinäringsens synpunkt ansåg komitén därför, under den angifna förutsättningen, att sjöfartspremier icke blefve införda, det vara en oeftergifflig fordran, att tullen å fartyg helt och hållet borttoges.

Härmed skulle ock förfalla det skydd, man med nämnda tull velat lämna den svenska skeppsbyggnadsindustrin. Så mycket angelägnare blefve det då att bereda denna senare lättnader med hänsyn till tullarna å de artiklar, som för denna industri vore af nöden.

I detta afseende ansåg komitén, att den tullrestitution, som enligt gällande lagstiftning redan kunde erhållas, borde, i synnerhet under den antagna förutsättningen, medgifvas beträffande alla fartyg af större afgiftspliktig dräktighet än 40 ton och i lika utsträckning gälla så väl svenska som utländska fartyg.

Hvad anginge de af tullkomitén föreslagna byggnadspremierna, hade hos oss, i olikhet med hvad förhållandet vore i Frankrike, där år 1881 premiering kommit till användning, denna fråga hufvudsakligen betraktats ur den synpunkten, att sådana premier vore en lämplig form för tullrestitution. Det kunde, ansåg komitén, icke förnekas, att byggnadspremier i sådant afseende hade ett afgjort företräde genom lättheten och enkelheten vid deras tillämpning. Den anmärkning, man mot dem

gjort, att de enligt sin natur skulle utgå, äfven om icke utländskt, utan inhemskt material användts och således någon tullavgift icke influtit, fann komitén icke böra tillmätas någon afgörande vikt, då ju gifvet vore, att, om de åsatta tullarna ledde till åsyftad verkan, en prisstegring skulle framkallas å de här i landet tillverkade materialerna och således fartygsbyggarne, då de finge vidkännas en sådan prisstegring, kunde anses vara likaså berättigade till godtgörelse, som därest de erlagt tullavgift för utifrån inköpta materialier. Komitén hade heller icke kunnat finna annat, än att systemet med byggnadspremier i det hela hade ett visst företräde framför tullrestitution under vanlig form, icke minst därutinnan, att det icke kräfde den kontroll och de omgångar, som tullrestitutionen förutsatte, och hvilka medförde kostnader och besvär så väl för industriidkare som för vederbörande ämbetsverk. Om än komitén sålunda skulle kunna biträda förslaget om byggnadspremier, kunde dock komitén icke anse detta innebära något verksamt stöd för vår sjöfartsnäring. Om komitén vidare på de af tullkomitén anförda skäl kunde finna det vara obehöfligt att medgifva byggnadspremier för fartyg af smärre dimensioner, och om gränsen därvid borde, på sätt bevillningsutskottet vid 1890 års riksdag föreslagit, sättas för segelfartyg till 200 tons bruttodräktighet och för ångfartyg till 500 tons sådan dräktighet, höll komitén emellertid före, att några bindande skäl icke funnes för att sätta denna gräns olika för fartyg, som byggdes för svensk eller utländsk räkning, utan att den borde i båda fallen vara densamma.

Då emellertid frågan om införande af byggnadspremier för fartyg redan varit föremål för svenska riksdagens behandling och därvid rönt ett afgjort motstånd, ansåg komitén sig icke böra stanna vid förslaget därom, i synnerhet då komitén äfven för sin del erkände, att flera betänkligheter mot ett dylikt system mötte. Om byggnadspremier för fartyg icke befunnes antagliga, ansåg komitén lämpligaste utvägen att bereda vårt skeppsbyggeri lättnader i de afseenden, hvarom vore fråga, vara att, liksom i Tyskland och Norge, tullfri införsel af materialier för skeppsbyggnad och utrustningspersedlar för fartyg tillåtes. En sådan frihet borde då gifvetvis finnas, äfven om berörda artiklar infördes

för fartygs förbyggnad eller reparation. Påståendet att en dylik frihet icke skulle kunna medgifvas på grund af svårigheten att öfva nödig kontroll syntes komitén icke vara hållbart, då det visat sig, att man i andra länder kunnat bevilja en sådan förmån och att någon olägenhet däraf icke försports. Skulle emellertid, emot hvad komitén trott sig kunna antaga, för dylik tullfri införsel hinder uppstålla sig, som icke låte sig undanrödjas, återstode allenast, att för materialier och utrustningspersedlar tullrestitution medgäfves. I detta afseende ville komitén erinra därom, att, för att en sådan restitution skulle vara till verkligt gagn, det vore önskligt, att densamma icke gjordes beroende af alltför stränga villkor och formaliteter, äfvensom att den industriidkare, som så önskade, kunde erhålla anstånd med tullafgifts erläggande, till dess restitutionsfrågan blifvit afgjord, under villkor, att han för tullumgälderna ställde vederhäftig borgen eller annan betryggande säkerhet. Då nämligen hithörande tullafgifter kunde stiga till ganska höga belopp, innebure tullafgiftens kontanta erläggande, äfven om restitution sedermera erhöles, både en rätt betydlig ränteförlust och en ganska kännbar minskning i den enskilde industriidkarens rörelsekapital.

Sjöfartsnäringskomitén hemställde för den skull, under förutsättning att sjöfartspremier icke blefve hos oss införda:

dels att gällande tullar å fartyg måtte upphäfvas;

dels att materialier och förnödenheter till fartygs förbyggnad eller reparation, med undantag af husgerådssaker och proviant, finge tullfritt införas;

eller, därest sådant icke kunde medgifvas,

att restitution af erlagda tullafgifter för dylika materialier och förnödenheter måtte beviljas i fråga om så väl svenska som utländska fartyg, hvilka hade en afgiftspliktig dräktighet af mer än 40 ton;

dels ock att vid nybyggnad af ångfartyg af 500 tons brutto-dräktighet eller däröfver samt af segelfartyg af 200 tons brutto-dräktighet eller därutöfver måtte beviljas godtgörelse med de af tullkomitén föreslagna belopp;

eller, därest detta icke kunde godkännas,

att materialier och förnödenheter till fartygs nybyggnad, med undantag af husgerådssaker och proviant, måtte få tullfritt införas;

eller ock slutligen, därest icke håller detta senare kunde medgifvas,

att restitution af erlagd tull för ofvannämnda materialier och förnödenheter måtte få åtnjutas beträffande så väl svenska som utländska fartyg, hvilka hade en afgiftspliktig dräktighet af mer än 40 ton.

Redan vid 1891 års riksdag blef emellertid fartygstullen af- 1891 års riksdag.
skaffad. I en inom Andra kammaren väckt motion framställdes yrkande härom af herr Brodin, med instämmande af åtta andra af kammarens ledamöter. Motionären framhöll, hurusom, sedan ifrågavarande tull blifvit åsatt, från utlandet inköpts hufvudsakligen gamla träfartyg, som på grund af sin dåliga beskaffenhet betingat ett mycket lågt pris och sålunda äfven lågt tullbelopp. Det kunde ej vara klokt att genom tullagstiftningen uppmuntra och snart sagdt tvinga dem, som redde i fartyg, till dylika inköp.

Bevillningsutskottet framhöll i sitt öfver motionen afgifna betänkande, att den svenska sjöfartsnäringen befunne sig i ett sådant läge, att en kraftig hjälp borde fortast möjligt lämnas densamma. Då nu seglationspremier utgjorde en nyhet i hela vår lagstiftning och något förslag därom i allt fall ej för det dåvarande föreläge till Riksdagens behandling samt, hvad anginge byggnadspremier, dels beaktansvärda skäl däremot blifvit af ämbetsverken anförda, dels ock ett förslag i denna riktning blifvit vid nästföregående riksdag afslaget, fann utskottet den enda utvägen vara den, som af motionären påyrkats, eller afskaffande af fartygstullen.

Emot en sådan åtgärd kunde, enligt utskottets förmenande, allenast invändas, att därmed det skydd skulle borttagas, som genom nämnda tull blifvit lämnadt den svenska skeppsbyggeriindustrin. För att gifva densamma ersättning därför föreslog emellertid utskottet, på sätt nedan förmäles, så vidsträckta restitutionsförmåner för fartygsmaterialier, att, om dessa förmåner beviljades, skeppsbyggerinäringen icke kunde, enligt hvad ut-

skottet ansåg, hafva något att mot borttagandet af fartygstullen invända.

Utskottets hemställan om afskaffande af den gällande fartygstullen, hvilken hemställan bifölls af Andra, men afslogs af Första kammaren, segrade därefter i gemensam votering.

Bestämmelsen om tullfrihet för fartyg och båtar, med tillbehör, hvilken bestämmelse infördes i tulltaxan af den 16 oktober 1891, att gälla från 1892 års ingång, har sedan dess fortfarande bestått. Vid 1895 års riksdag väcktes visserligen inom Första kammaren motion om återinförande af 10-procentstullen; men motionen blef, i enlighet med bevillningsutskottets hemställan, af Riksdagen afslagen.

Vid 1891 års riksdag framlades jämväl af herr Brodin motion därom, att materialier och utredningspersedlar, som vore afsedda för byggande eller för reparation af fartyg, måtte få tullfritt införas och att Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla, att detta beslut måtte genast tillämpas.

Bevillningsutskottet anförde, att motionärens förslag svarligen skulle kunna genomföras, särskildt med hänsyn till omöjligheten att kontrollera, att hvad som sålunda tullfritt blifvit infördt verkligen också användes till det uppgifna ändamålet. Emellertid insåge utskottet nödvändigheten af att något gjordes till aflägsnande af den fara för svår utländsk konkurrens, som genom ett bifall till förslaget om fartygstullens borttagande skulle uppstå för vår skeppbyggnadsindustri. Då det af motionären föreslagna medlet enligt utskottets mening icke kunde användas, återstode för uppnående af detta mål endast medgifvandet af rätt till erhållande af restitution af erlagda tullar för vid fartygsbyggnad använda materialier och skeppsförnödenheter.

För att göra detta medel fullt effektivt, ansåg utskottet nämnda rätt böra medgifvas i så stor utsträckning, som vore möjlig utan att blottställa statsverket för risken att gå förlustigt de tullavgifter, hvilka detsamma rätteligen borde tillkomma.

Bland de bestämmelser, som utskottet, i syfte att lämna skeppsyggerierna full ersättning, ansåge böra uti ifrågavarande stadgande inflyta, vore äfven föreskriften, att restitution skulle få åtnjutas jämväl för den råämneshörlust, som vid tillverkningen

uppkommit. Önskvärdheten af ett stadgande därom, att varfs- eller verkstadsinnehafvare skulle tillerkännas rätt till anstånd med tullafgiftens erläggande, till dess restitutionsfrågan blifvit afgjord, hade redan blifvit af sjöfartsnäringskomitén framhållen, och utskottet ansåg, att intet vore att mot det ifrågavarande medgifvandet invända, om varfs- eller verkstadsinnehafvaren för tullumgäldernas riktiga erläggande ställde af generaltullstyrelsen godkänd borgen eller annan säkerhet.

Utskottet hemställde för den skull, att i tulltaxeunderrättelserna skulle stadgas, att vid införsel af materialier och förnödenheter till fartygs nybyggnad, förbyggnad eller reparation, husgerådssaker och proviantartiklar därifrån undantagna, restitution af erlagd tull skulle åtnjutas för sådana svenska och utländska fartyg, hvilka innehade en afgiftspliktig dräktighet af öfver 40 ton. Såsom villkor för restitutionens åtnjutande borde gälla, att afsikten med de införda materialiernas och skeppsförnödenheternas användning till förberörda ändamål vid deras införsel till tullbehandling skulle skriftligen angifvas; att det fartyg, till hvilket materialierna användes, inom två år efter deras införsel till riket styrktes vara i fullfärdigt skick; att innehafvaren af eller föreståndaren för det varf eller den verkstad, där fartyget byggdes, när detta vore fullt färdigt, till generaltullstyrelsen aflämnade en af honom under edlig förpliktelse afgifven och af tvänne hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning öfver myckenheten af alla till fartyget använda olika materialier och skeppsförnödenheter, materialförlusten vid arbetet däri inberäknad, för hvilka restitution söktes, jämte under samma förpliktelse afgifven försäkran, att dessa materialier och förnödenheter vore af utländskt ursprung och att full införseltull för dem blifvit behörigen erlagd eller af generaltullstyrelsen godkänd säkerhet för densamma ställd, samt uppgift på tiden, då de till riket inkommit, och den lägenhet, med hvilken införseln skett; samt att varfs- eller verkstadsinnehafvaren skulle vara förbunden att underkasta sig all den kontroll i öfrigt, hvilken generaltullstyrelsen kunde finna skäligt föreskrifva. Varfs- eller verkstadsinnehafvare, som önskade anstånd med erläggande af tullumgälderna för här berörda materialier och skeppsförnöden-

heter, till dess frågan om dessa umgängers restitution blifvit afgjord, skulle äga, efter hos generaltullstyrelsen därom gjord anhållan, erhålla sådant anstånd, om han för tullumgängernas erläggande ställde säkerhet, som generaltullstyrelsen funne bebyggande.

Denna utskottets hemställan, som, i likhet med förslaget om fartygstullens upphäfvande, af Första kammaren afslogs, men af Andra kammaren godkändes, blef slutligen i gemensam votering bifallen. De nya stadgandena inflöto, med någon jämkning i redaktionen, i den tulltaxa, som skulle gälla till efterrättelse från 1892 års ingång.

1892 års riksdag.

En kungl. proposition, afseende, förutom vissa formella jämkningar i stadgandets lydelse, borttagande af den rättighet att erhålla anstånd med tullafgiftens erläggande, som salunda blifvit varfs- eller verkstadsinnehafvare medgifven, förekom till behandling vid 1892 års riksdag. I sitt anförande till statsrådsprotokollet yttrade härom föredragande departementschefen, att denna bestämmelse innefattade ett till förman för en enda klass af näringsidkare meddeladt undantag från den eljest undantagslösa regeln, att tullafgiften genast skall, då vara till disposition inom landet uttages från tullverket, eller, ifall tullverket äger säkerhet för tullafgiften, inom viss kortare tid därefter gäldas; och medgifvandet borde redan af denna anledning väcka betänklighet. Så mycket mera borde emellertid detta blifva förhållandet i betraktande däraf, att bestämmelser saknades, genom hvilka undantaget kunde inskränkas till att, såsom med Riksdagens beslut asyftats, gälla endast för sådana materialier och förnödenheter, som verkligen funne användning för det i momentet angifna ändamål. Departementschefen ville icke förutsätta, att någon varfs- eller verkstadsinnehafvare skulle enligt ifrågavarande författningsrum förskaffa sig anstånd med erläggande af tullafgift för sådana varor af ifrågavarande slag, hvilka han aldrig ens haft för afsikt att använda till fartygs nybyggnad, förbyggnad eller reparation, ehuru stadgandet i och för sig icke lade något hinder i vägen för ett sådant förfaringssätt, allenast varorna angäfvos såsom afsedda för dylikt ändamål; men däremot torde det väl kunna antagas inträffa, att materialier och förnödenheter,

som vid införseln varit ämnade att användas på förenämnda sätt, på grund af förändrade konjunkturer eller af annan anledning komme att annorlunda tillgodogöras. Möjligt vore visserligen att i viss mån inskränka dessa fall genom föreskrift om böter eller annan menlig påföljd; men dels vore det fara för att en sådan föreskrift skulle komma att möta vissa svårigheter vid tillämpningen, och dels innebure medgifvandet i och för sig en betänkelig nyhet i tullagstiftningen, lätteligen föranledande anspråk på en liknande förmån från andra näringsidkares sida till hinder för tullinkomstens jämna inflytande. Med afseende härpå och då någon större olägenhet icke gärna kunde förorsakas varfs- och verkstadsinnehafvare af den jämförelsevis obetydliga ränteförlust, som blefve den enda menliga följden af skyldigheten för dem att — i likhet med alla andra näringsidkare, hvilka införde varor i ändamål att desamma i förädladt skick återutföra — vid varornas disponerande erlagga belöpande tull, med rätt att under stadgade villkor i sinom tid restitutionsvis återbekomma densamma, ansåg departementschefen ifrågavarande bestämmelse böra uteslutas.

Den kungl. propositionen, som tillstyrktes af bevillningsutskottet, blef af Första kammaren bifallen. Andra kammaren däremot afslog propositionen, i hvad angick dess sakliga innebörd, och denna kammares mening segrade i gemensam votering. Härigenom gafs åt § 8 af tulltaxeunderrättelserna följande förändrade lydelse, som, promulgerad i *tulltaxan af den 8 juni 1892*, att gälla från och med den 21 i samma månad, sedermera bestått:

»Innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad, där fartyg af mer än 40 tons afgiftspliktig dräktighet, vare sig svenskt eller utländskt, blifvit nybygdt, förbygdt eller repareradt, vare berättigad att för därvid använda från utrikes ort införda tullpliktiga materialier och skeppsförnödenheter, som ej äro hänförliga till husgerådssaker eller proviantartiklar, restitutionsvis återbekomma den erlagda tullafgiften eller i fall, då tullafgiften icke blifvit erlagd, utan allenast, på sätt här nedan sägs, säkerhet för densamma ställts, njuta befrielse från dess gäldande, under villkor,

Gällande bestämmelser.

a) att afsikten med de införda materialiernas och skepps-förnödenheternas användning till förberörda ändamål vid deras införsel och angifning till tullbehandling skriftligen anmäles;

b) att det fartyg, till hvilket materialierna och skeppsförnödenheterna användas, inom två år efter deras införsel till riket styrkes vara i fullfärdigt skick;

c) att varfvets eller verkstadens innehafvare eller föreståndare, när fartyget är fullt färdigt, till generaltullstyrelsen aflämnar en af honom under edlig förpliktelse afgifven och af två hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning öfver myckenheten af alla till fartyget använda olika materialier och skeppsförnödenheter, materialförlusten vid arbetet däri inberäknad, för hvilka restitution af eller befrielse från tullavgift sökes, jämte under samma förpliktelse afgifven försäkran, att dessa materialier och förnödenheter äro af utländskt ursprung och att full införseltull för dem blifvit behörigen erlagd eller af generaltullstyrelsen godkänd säkerhet för densamma ställd, samt uppgift om tiden, då de till riket ankommit, och den lägenhet, med hvilken införseln skett; samt

d) att varfs- eller verkstadsinnehafvaren är förbunden att underkasta sig all den kontroll i öfrigt, hvilken generaltullstyrelsen kan finna skäligt föreskrifva.

Varfs- eller verkstadsinnehafvare, som önskar anstånd med erläggande af tullavgiften för materialier och skeppsförnödenheter, som i detta mom. afses, till dess frågan, huruvida befrielse från avgiften må njutas, blifvit afgjord, kan, efter hos generaltullstyrelsen därom gjord anhållan, erhålla sådant anstånd, om han för samma avgift ställer säkerhet, som generaltullstyrelsen finner betryggande; skolande angående tullverkets rätt att, efter utgången af den tid, för hvilken anstånd med tullavgiftens erläggande beviljats, af sådan säkerhet göra sig betäckt för belöpande tullavgift i tillämpliga delar gälla de i § 31 tullstadgan meddelade föreskrifter.

2. De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt, från utrikes ort atervändande fartyg under resan blifvit försedt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.»

Efter att sålunda hafva redogjort för tillkomsten af den på detta område för närvarande gällande lagstiftning, äfvensom för de olika uttalanden, som från komitéer, ämbetsverk och inom Riksdagen framkommit, går komitén att afgifva sitt eget yttrande i frågan.

Vid behandlingen af ämnet har komitén, med stöd af det komitén gifna bemyndigande att tillkalla och höra sakkunnige och för ämnet intresserade personer, hvilka ansåges kunna lämna upplysningar rörande de frågor, som komme att utgöra föremål för komiténs behandling, till samråd med komitén kallat chefen för Bergsunds mekaniska verkstad, öfveringenjören m. m. W. Jacobsen, och chefen för Finnboda slip, ingenjören m. m. Kurt von Schmalensee, och hafva dessa vid sammanträde med komitén den 26 april 1900 framlagt sina åsikter i frågan.

Under det att därvid olika meningar uttalats rörande lämpligheten af byggnadspremiers anvisande, samt ett fullständigt upphäfvande af tullen å materialier och skeppsförnödenheter mera framställt såsom ett önskemål än som ett förslag, hvars snara genomförande vore möjligt att åstadkomma, har full enstämmighet rådt därom, att en utsträckt tullrestitution samt vidgade lättnader vid restitutionens erhållande vore nödvändiga förutsättningar för skeppsbyggerinäringens höjande och utveckling. För ernående af detta syftemål har jämnväl föreslagits införande af ett partiellt frilager särskildt för detta slags artiklar.

Hvad angår förslaget om byggnadspremiers införande, hvilket förslag intagit ett framstående rum under frågans tidigare behandling, har komitén icke velat förorda denna åtgärd, då den hvarken funnit exemplen i detta afseende från andra länder mana till efterföljd eller kunnat underlåta att taga hänsyn till de vägande skäl, som vid föregående tillfällen andragits mot en sådan anordning. Komitén inskränker sig för den skull till en granskning af gällande tullagstiftning, i hvad densamma har afseende på den föreliggande frågan.

Det har anmärkts, att den enligt § 8 tulltaxeunderrättelserna medgifna restitution af tullafgifter för utrikes ifrån införda tullpliktiga materialier och skeppsförnödenheter icke fullt motsvarade ändamålet, i det att dels restitutionens åtnjutande vore

förknippad med alltför många svårigheter, dels medgifvandet vore alltför inskränkt så väl till personen eller firman, som vore därtill berättigad, som till materialiernas art och tiden, hvarinom fartyget skulle vara färdigbyggt, dels ock vederbörande i allt fall, om han ej såsom innehafvare af skeppsvarf eller mekanisk verkstad erhöle anstånd med tullafgiftens erläggande enligt mom. 1, sista stycket, af sagda paragraf, hade att under byggnadstiden vidkännas ränta å de penningar, hvarmed han förskjutit tullafgiften. Det har, på sätt ock af den anförda historiken framgår, med anledning häraf yrkats, att fullständig tullfrihet för materialier och förnödenheter till fartygsbyggnad borde aflösa restitutionsrättigheten, eller åtminstone att denna måtte fullföljas och i tillämpningen underlättas så mycket som med tulllagstiftningens effektivitet vore förenligt. Under förutsättning af garanti för att införda, nu tullpliktiga materialier m. m. för fartygs byggnad verkligen blefve för detta ändamål använda, vore uppenbarligen icke något att invända mot att för desamma hållre medgäfvos tullfrihet än restitution. Men om man ej vill för denna industri införa kreditupplagsrätt enligt danskt mönster, hvilket man näppeligen kan hos oss förvänta, lär den nödiga garantin ej stå att vinna utan att åtminstone för skeppsbyggerierna medgifva partiell frilagersrätt, hvaraf skulle följa, att verksamheten förlades inom de tulltekniskt strängt afskilda områden, som denna rätt förutsätter. Då komitén i annat sammanhang på det bestämdaste framhåller behovet af frilagers- och frihamnsinstitutionernas införande i vårt land, är det tydligt, att denna sistnämnda utväg har komiténs stora sympatier, men dels vägar komitén, sedan Kungl. Maj:ts till innevarande års riksdag aflåtna proposition om införande af frilager genom kamrarnes skiljaktiga beslut förfallit, ej i detta fall bygga på ett förestående införande af ifrågavarande institution, dels vore för öfrigt ej därigenom skeppsbyggeriets behof af materialier utan pålagd tull i hvarje fall tillgodosedt, ty det vore ej alltid gifvet, att den, som sysslade med fartygs byggnad och reparation, funne det för sig lämpligt att anordna ett så stort frilagersområde, som verksamheten skulle kräfvat, och att stadga detta såsom ett villkor för att kunna undgå tull för skeppsbyggnadsmaterialierna kan gifvetvis

icke sättas i fråga. Fränses således möjligheten af tullfrihets medgifvande i detta fall och frilagersrätten, kvarstår behöfvet af restitution af erlagd tull för här ifrågavarande materialier och förnödenheter, och det är äfven komiténs asikt, att detta medgifvande bör, så långt omständigheterna kräfva och utan olägenhet ske kan, utsträckas och lättas.

I detta afseende anser komitén åtskilliga viktiga ändringar i § 8 tulltaxeunderrättelserna vara att förordas.

För det första synes intet berättigadt skäl tala för medgifvandets inskränkning till innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad. Det kan inträffa, att ett fartyg, som är i behof af reparation, kan få denna utförd af annan än den, som kan betecknas med någon af sagda benämningar, men i detta fall skulle den, som verkställde arbetet, vara förhindrad att få restitution af den för materialierna erlagda tullen. Komitén anser medgifvandet böra generaliseras, så att en hvar, som här i riket verkställer det i sagda författningsrum afsedda arbetet, äger åtnjuta den där medgifna rättigheten.

Vidare synes det innebära en obillighet att, under det att, enligt gällande tulltaxa, alla tillbehör till från utlandet införda fartyg äro tullfria, restitution icke medgifves af tull, som erlagts för husgerådssaker, som anbringas i här nybyggda eller reparerade fartyg. Med hänsyn till den nödvändiga kontrollen lärer väl restitution icke kunna i detta afseende utan hvarje begränsning medgifvas; men något hinder bör dock icke ur denna synpunkt möta mot att rättigheten till restitution utsträcket att gälla för sådana, till husgerådssaker nu hänfödda artiklar för fartygs inredning och utrustning, om hvilkas användande för fartyget tvifvel ej kan rada. Så är fallet med till exempel tyg till beklädnad af väggar och fasta soffor i hytter och salonger; väggfasta speglar; fasta bord och stolar; balanslampor; fasta tvättfat med mera dylikt. Med andra ord, komitén anser det böra uttryckligen stadgas, att till sådana skeppsförnödenheter, hvarför restitution må åtnjutas, hänföras *»sådana i fartyget fast anbragta husgerådssaker, hvilka antingen icke kunna med bibehållen användbarhet därifrån skiljas eller ock genom särskild, på varaktigt sätt åstadkommen beteckning iro tydligen utmärkta såsom för fartyget*

uteslutande afsedda.» Däremot har i den nuvarande affattningen influtit ordet »proviantartiklar», om hvilkas användande vid fartygs byggnad eller reparation man svårigen kan tala. Ordet kan saklöst utgå såsom varande här utan all betydelse.

Ytterligare har anmärkts, att ej oväsentlig olägenhet förorsakas därigenom, att för rättighet till restitutionens åtnjutande fordras, det afsikten med de införda varornas användning alltid skall angifvas redan vid deras införsel, hvaraf följer att gods från nederlag ej kan för ändamålet användas med bibehållen rätt till tullrestitution, med mindre redan vid godsets införsel sådant varit bestämdt och angifvet. Då denna anmärkning synes hafva fog för sig och någon olägenhet näppeligen bör kunna följa af en ändring i detta förhållande, anser komitén bestämmelsen i mom. 1 litt. a) böra ändras sålunda, att afsikten med artiklarnas användning skall skriftligen anmälas vid deras angifning till förtullning.

Det har vidare klagats öfver att den tid, hvarinom enligt mom. 1 litt. b) fartyget skall vara färdigt, vore otillräcklig för restitutionens åtnjutande. Med afseende särskildt å den längre tid, som måste åtgå för färdigbyggandet af de stora fartyg, som numera ifrågakomma, biträder komitén denna anmärkning, helst någon afsevärd olägenhet för tullverket icke synes böra följa därpå, att tiden utsträcket, så att fartyget, till hvilket artiklarna användts, hinner fullbordas, äfven om arbetet därmed ej forceras. Tiden synes komitén lämpligen böra utsträckas till tre år efter artiklarnas angifning till förtullning.

Af hvad komitén föreslår rörande restitution för husgeråds-saker lärers böra påkallas ett tillägg i mom. 1 litt. c) därom att, hvad angår sådana artiklar, vederbörande skall till generaltullstyrelsen aflämna, förutom öfriga, redan nu föreskrifna handlingar, bevis af tullförvaltning, att de *»beträffande sådana artiklar för den medgifna förmånen stadgade särskilda villkor vid verkställd besiktning funnits vara för handen.»*

Det har ifrågasatts, att den i mom. 1, sista stycket, för innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad öppnade möjligheten att under vissa omständigheter erhålla anstånd med erläggande af tullafgift för här afsedda artiklar borde kunna, då medgifvandet här i allt fall icke är ovillkorligt utan afgörandet ligger i generaltull-

styrelsens hand, utan risk generaliseras på sätt ofvan föreslagits i afseende å restitutionsrättighetens åtnjutande. Komitén har dock icke velat framställa förslag härom, då det icke kan nekas, att därigenom skulle öppnas möjlighet för industriidkare i en mångfald olika grenar att åtnjuta anstånd med erläggande af tullafgift för artiklar, som aldrig komme till användning vid fartygsbyggnad och kanske icke ens varit afsedda att komma till sådan användning.

Slutligen har komitén, som nedan gör särskild framställning i syfte, att behofvet i Sverige af lämpliga skeppsdockor må varda tillgodosedt, fäst sin uppmärksamhet därvid, att i det närmaste samma skäl, som tala för medgifvande af restitution i fråga om materialier med mera till fartygs byggnad och reparation, göra sig gällande med afseende å materialier och förnödenheter för byggande och reparation af skeppsdockor äfvensom dockportar, pontoner och slipar. Komitén föreslår därför, att i ett nytt moment, som lämpligen bör inskjutas mellan de nuvarande båda momenten, måtte stadgas, att enahanda förmån, som i mom. 1 sägs, må under där nämnda villkor tillkomma *»den, som här i riket vare sig för svensk eller utländsk räkning verkställt nybyggnad, förbyggnad eller reparation af skeppsdocka, dockport, ponton eller slip.»*

Komitén föreslår alltså,

att § 8 af tulltaxeunderrättelserna måtte erhålla följande ändrade lydelse:

1. Den som här i riket verkställt nybyggnad, förbyggnad eller reparation af fartyg af mer än 40 tons afgiftspliktig dräktighet, vare sig svenskt eller utländskt, äge att för därvid använda, från utrikes ort införda tullpliktiga materialier och skeppsförnödenheter, däribland inbegripna sådana i fartyget fast anbragta husgeradssaker, hvilka antingen icke kunna med bibehållen användbarhet därifrån skiljas eller ock genom särskild, på varaktigt sätt åstadkommen beteckning äro tydligen utmärkta såsom för fartyget uteslutande afsedda, restitutionvis återbekomma den erlagda tullafgiften eller i det fall att, enligt medgifvande, som här nedan

sägs, tullavgiften icke blifvit erlagd, utan allenast säkerhet för densamma ställts, njuta befrielse från dess gäldande, under villkor:

a) att afsikten med de införda artiklarnas användning till förberörda ändamål vid deras angifning till förtullning skriftligen anmäles;

b) att det fartyg, till hvilket artiklarna användas, inom tre år från dagen för deras angifning till förtullning styrkes vara i fullfärdigt skick;

c) att den, som verkställt nybyggnaden, förbyggnaden eller reparationen, när fartyget är fullt färdigt, till generaltullstyrelsen aflämnar en af honom under edlig förpliktelse afgifven och af två hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning öfver myckenheten och beskaffenheten af alla till fartyget använda olika artiklar, materialförlusten vid arbetet däri inberäknad, för hvilka restitution af eller befrielse från tullavgift sökes, jämte under samma förpliktelse afgifven försäkran, att dessa artiklar äro af utländskt ursprung och att full införseltull för dem blifvit behörigen erlagd eller af generaltullstyrelsen godkänd säkerhet för densamma ställd, samt uppgift ej mindre om dagen, då de angifvits till förtullning, än äfven därom, huruvida sådan angifning skett från nederlag eller från transitupplag eller direkte och i sistnämnda fall jämväl om den lägenhet, med hvilken införseln skett; skolande, hvad husgerådssaker angår, dessutom aflämnas bevis af tullförvaltning, att de här ofvan beträffande sådana artiklar för den medgifna förmånen stadgade särskilda villkor vid verkställd besiktning funnits vara för handen; samt

d) att den, som verkställer nybyggnaden, förbyggnaden eller reparationen, är förbunden att underkasta sig all den kontroll i öfrigt, hvilken generaltullstyrelsen kan finna skäligt föreskrifva.

Verkställes nybyggnaden, förbyggnaden eller reparationen af innehafvare af skeppsvarf eller mekanisk verkstad, och önskar denne anstånd med erläggande af tullavgift för artiklar, som i detta mom. afses, till dess frågan, huruvida befrielse från avgiften må njutas, blifvit afgjord, kan han, efter därom hos generaltullstyrelsen gjord anhållan, erhålla sådant anstånd, om för samma avgift ställes säkerhet, som generaltullstyrelsen finner betryggande; skolande angående tullverkets rätt att, efter utgången af den tid, för hvilken anstånd med tullavgiftens erläggande beviljats, af sådan säkerhet göra sig betäckt för belöpande tullavgift i tillämpliga delar gälla de i § 31 tullstadgan meddelade föreskrifter.

2. Enahanda förmån, som i mom. 1 sägs, tillkommer under där nämnda villkor äfven den, som här i riket för vare sig svensk eller utländsk räkning verkställt nybyggnad, förbyggnad eller reparation af skeppsdocka, dockport, ponton eller slip.

3. De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt från utrikes ort återkommande fartyg under resan blifvit försedt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.

Reservation af herr Brodin (sid. 125 o. f.).

2. Anläggning af skeppsdockor.

*Bristen på skepps-
dockor i Sverige.*

Till frågan om skeppsbyggeriet höra åtgärder i sjöfartens intresse för beredande af möjlighet till fartygs reparation inom landet. I detta afseende saknar Sverige nödiga förutsättningar, särskildt så vidt angår större moderna fartyg, i det nämligen här i landet icke finnas tillräckligt stora dockor. Därtill kommer, att de dockor, som finnas, i allmänhet äro så anlitade, att, äfven om deras dimensioner medgifva fartygens dockning, dessa dock af brist på plats alltför länge få afvakta sin tur. Dockningspriset hålles slutligen alltför högt, hvadan arbetet både hastigare och billigare kan blifva verkställdt i utlandet, exempelvis Danmark, Tyskland och England. En af komiténs ledamöter har sålunda måst, dels på grund af dockornas otillräckliga dimensioner, dels med hänsyn till dockningskostnaderna, årligen låta docka sina fartyg i Hull eller Rotterdam. Att ett sådant förhållande är till olägenhet ej blott för våra redare utan ock för sjöfarten på Sverige, vare sig den ombesörjes af svenska eller främmande fartyg, synes obestridligt.

Så väl på grund af statens allmänna plikt att främja för landet viktiga näringsgrenar som med hänsyn till det gagn, inrättandet af tidsenliga dockor på skilda orter af vår vidsträckta kust skulle erbjuda kronans fartyg, vill det synas komitén, som här föreläge ett område, på hvilket staten borde komma de enskilda eller kommunerna till hjälp. Komitén har för denna åsikt funnit stöd jämväl i de uttalanden, som inför komitén afgifvits af de för skeppsbyggerifrågans utredning tillkallade sakkunnige, hvilka enstämmt förordat statsunderstöd för anläggande af tidsenliga dockor och slipar. Statens skyldighet att här träda emellan har också redan erkänts, i det att staten dels medverkat vid anläggningen af Beckholmsdockorna, dels lämnat ansevärliga anslag till Lindholmens docka invid Göteborg.

Enligt *kungl. bref* den 23 juli 1847 anvisades nämligen af handels- och sjöfartsfondens medel ett belopp af 150,000 riksdaler banko för anläggande å Beckholmen af tvänne reparationsdockor under villkor, *dels* att dessa dockor framgent underhölles af Stockholms grosshandelssocietet och skeppsrederier mot rättighet för dem att, enligt af Kungl. Maj:t fastställd taxa, uppbära afgift för alla fartyg, hvilka begagnade dockorna, med undantag af kronans fartyg, som skulle vara för afgift fria, *dels* ock att grosshandelssocietetens och skeppsrederiernas deputerade med vederbörande jordinnehafvare öfverenskomme om inlösen af jordrymd till anläggningen. Sedermera fastställdes, genom *kungl. bref* den 7 mars 1854, tiden för kronofartygs uppehållande i dockorna, utan afgift för dessas begagnande, till fjorton dygn hvarje gång, äfvensom sammanräknadt för flera fartyg till sex veckor årligen för hvardera dockan, med iakttagande att, därest dockorna i längre tid för sådana fartyg begagnades, enahanda afgift för dem komme att erläggas, som enligt fastställd taxa för enskildas fartyg utginge.

Frågan om statens rätt i afseende på Beckholmsdockorna var på 1870-talet föremål för långvariga förhandlingar, som dock ej ledde till något resultat.

År 1872 ingafs nämligen till Kungl. Maj:t en ansökning af deputerade för Stockholms grosshandelssocietet och skeppsrederier att få aflösa de rättigheter och förmåner, som vore kronan i afseende å Beckholmsdockorna förbehållna; och ansågo deputerade, med afseende å det bidrag, staten lämnat vid dockornas anläggning, samt det gagn, kronan sedermera haft af deras afgiftsfria begagnande, lösesumman kunna bestämmas till 75,000 riksdaler riksmünt. Ärendet förekom sedermera till behandling vid *riksdagarna åren 1873—1875*, då förslag var å bane att använda lösesumman för Beckholmsdockorna sasom bidrag till kostnaderna för en dockbyggnad vid flottans station i Stockholm.

Under frågans handläggning vid 1873 års riksdag upplystes bland annat, att grosshandelssocieteten och skeppsrederierna till företaget utgifvit ett sammanlagdt belopp af omkring 70,000 riksdaler banko, inberäknadt den del af fastighetsköpeskillingen, som ansetts böra läggas på kostnaderna för dockorna.

Riksdagen, som ansåg, att den af grosshandelssocieteten och skeppsrederierna erbjudna lösesumman icke motsvarade de rättigheter, kronan i afseende å Beckholmen ägde, fastställde emellertid lösenbeloppet till 150,000 kronor. Häröfver hörde, förklarade sig grosshandelssocieteten och skeppsrederierna icke kunna, utan allt för stor uppoffring, erlagga den äskade lösesumman på annat sätt än genom årliga afbetalningar, och föreslogo i sådant afseende, att under en tid af tjugufem år skulle till kronan erläggas 6,000 kronor årligen, med rätt för kronan att, intill dess lösesumman blifvit slutligt gulden, under sammanlagdt två månader om året, mot utgörande af dockningskostnad och half dockavgift, begagna två af dockorna å Beckholmen vid tillfällen, då kronans egen docka icke vore tillräcklig eller användbar. Denna framställning lämnades emellertid vid 1875 års riksdag utan afseende.

Statens understödjande af skeppsdockan å Lindholmen infaller under en senare period.

Enligt *kungl. bref den 4 november 1881* erhöll Motala mekaniska verkstads aktiebolag till nämnda skeppsdocka, som då tillhörde bolaget, ett statsbidrag utan återbetalningsskyldighet å 90,000 kronor från handels- och sjöfartsfonden.

Sedan därefter Lindholmens docka öfvergått i Lindholmens verkstads aktiebolags ägo, blef, i anledning af en *kungl. proposition*, vid *1898 års riksdag* beslutet, att på extra stat skulle anvisas ett belopp af 137,000 kronor att användas för utvidgande, på i propositionen närmare angifvet sätt, af den ifrågavarande skeppsdockan, under villkor att å flottans fartyg medgäfves förmånsrätt till dockans begagnande framför enskilda äfven i det fall, att dessa blifvit tidigare anmälda, så snart det allmännas behof sådant kräfde; att afgiften för intagning i dockan af kronans fartyg skulle utgå enligt en af *Kungl. Maj:t* fastställd taxa; samt att bolaget lämnade sådan säkerhet, som af *Kungl. Maj:t* kunde godkännas, för att nyssnämnda företrädesrätt jämväl för framtiden skulle blifva gällande.

**Komiténs
uttalande.**

De två dockanläggningar, till hvilka staten sålunda medverkat, kunna emellertid icke anses motsvara behofvet. Beckholmsdockorna äro alldeles otillräckliga, och den nuvarande dockan i Göteborg,

hvilken kan upptaga större fartyg, gör naturligtvis i detta afseende icke tillfyllest för hela västra och södra Sverige, hvartill kommer, att norr om Stockholm icke finnes någon enda docka.

Komitén anser, att i första rummet i Stockholm och Malmö samt därefter, i den mån omständigheterna sådant medgifva, företrädesvis å den plats norr om Stockholm, som pröfvas mest lämplig, böra inrättas dockor af sådana dimensioner, att däri kunna intagas stora, moderna fartyg. Beträffande behovet af docka norr om Stockholm är det gifvet, att dennas dimensioner böra vara sådana, att de medgifva dockning af fartyg, som trafikera Norrlands hamnar, och dessa fartyg äro, som bekant, i allmänhet af större dimensioner. Härtill kommer det förhållandet, att för våra pansarbåtar måste fordras tillfälle till dockning i Norrland, och denna omständighet medverkar kraftigt därtill, att komitén anser sig kunna redan nu göra hemställa beträffande anordnandet af en större docka äfven norr om Stockholm.

Hvad dockornas typ angår, synes det komitén likgiltigt, om de byggas fasta eller flytande.

För bedömande af de dimensioner, som för dockorna skulle erfordras, för att dessa må motsvara de kraf, som från svenska fartygs sida redan nu ställas på anläggningar af ifrågavarande slag, meddelas här följande uppgift på svenska handelsflottans för närvarande tre största fartygs dimensioner, angifna i engelska fot och i meter.

A. Ångare om 7,500 tons död vikt:

Längd mellan stävarne	405'	= 123,5 m.
Totallängd, omkring	417'	= 127,2 »
Bredd	52' 6"	= 16,0 »
Djupgående på jämn köl, lastad	22'	= 6,7 »

B. Ångare om 6,700 tons död vikt:

Längd mellan stävarne	388' 3"	= 118,4 m.
Totallängd	400' 3"	= 122,1 »
Bredd	52'	= 15,9 »
Djupgående på jämn köl, lastad	20' 6"	= 6,3 »

C. Ångare om 5,500 tons död vikt.

Totallängd	356' 0" = 108,6 m.
Bredd	48' = 14,6 »
Djupgående på jämn köl, lastad.....	20' 1" = 6,1 »

Emellertid måste beaktas, att dessa dimensioner icke kunna läggas till grund för dockornas storlek, då fartyg af än större dimensioner säkerligen inom kort komma att tillföras den svenska handelsflottan. För öfrigt är det ur flera synpunkter angeläget, att äfven utländska fartyg af sådana dimensioner — och dylika fartyg byggas redan nu — kunna här repareras. Man bör således helst räkna med vida större mått än de angifna och i detta afseende lägga till grund förhållandena i framtiden och vid den tid, då dockorna verkligen komma till utförande.

Såsom upplysning i ämnet meddelas här nedan följande, ur handlingarna rörande en af stadsfullmäktige i Malmö hos Kungl. Maj:t gjord ansökning om statsbidrag till anläggande af en ny docka i Malmö hämtade upplysningar rörande dimensionerna på dels de nya dockbyggnaderna i Köpenhamn, Helsingör och Karlskrona, dels den ifragasatta dockan i Malmö.

1:o.) Den nya torrdockan vid Burmeisters & Wains skeppsvarf i Köpenhamn:

Längd i dagen	143,00 meter.
Längd i bottnen.....	128,00 »
Bredd i dagen	23,00 »
Bredd i bottnen.....	13,50 »
Djup på docktröskeln	7,06 »

2:o.) Den nya torrdockan i Helsingör:

Längd i dagen	112,00 meter.
Längd i bottnen.....	107,40 »
Bredd i dagen	20,80 »
Bredd i bottnen.....	11,60 »
Djup på docktröskeln	5,50 »

3:o.) Den under byggnad varande nya torrdockan i Karlskrona.

Längd i dagen	119,00	meter.
Längd i bottnen	116,00	»
Bredd i dagen	25,50	»
Bredd i bottnen	20,80	»
Djup på docktröskeln	7,50	»

4:o.) Den ifrågasatta dockan i Malmö:

Längd i dagen	119,00	meter.
Längd i bottnen	114,20	»
Bredd i dagen	25,50	»
Bredd i bottnen	15,90	»
Djup på docktröskeln	7,25	»

Redan på grund af nuvarande förhållanden anser sig komitén kunna uppställa det önskemålet, att dockorna erhålla en längd af ungefär 150 meter, en bredd i portöppningen af ungefär 20 meter och ett djup på tröskeln af ungefär 6 meter.

Beträffande omfånget af statens hjälp för åstadkommande af här omhandlade viktiga anläggningar, synes det med fog kunna ifrågasättas att, därest af kommun eller enskilde för ändamålet tillsköttes hälften af den beräknade kostnaden, staten fyllde den andra hälften, hvarvid gifvetvis borde åt staten inrymmas dels det företräde till dockning för kronans fartyg, som från flottans sida anses nödigt, dels rätt att fastställa taxa för fartygens dockning och de regler för dockningen, som må påkallas.

Komitén uttalar alltså önskvärdheten däraf,

att i första rummet i Stockholm och Malmö, samt därefter, i den mån omständigheterna sådant medgifva, företrädesvis a den plats norr om Stockholm, som pröfvas mest lämplig, inrättas dockor af sådana dimensioner, att däri kunna intagas stora, moderna fartyg;

samt hemställer,

dels att, därest sådana dockor, som ofvan åsyftas, åstadkommas, staten må understödja företaget medelst anslag utan återbetalningsskyldighet, under villkor att dockorna, vare sig de byggas fasta eller flytande, erhålla ungefär

150 meters längd,

20 meters bredd i portöppningen och

6 meters djup på tröskeln,

och i hvarje fall de dimensioner, som påkallas med hänsyn till förhållandena vid tiden för dockornas utförande;

dels ock att, beträffande med statsunderstöd åstadkomna dockor, af Kungl. Maj:t må fastställas taxa å afgifter för begagnande af desamma samt utfärdas öfriga erforderliga föreskrifter.

3. Signalstationer, m. m.

I enlighet med hvad i yttrandena (Bih. III, sid. 52) från en- *Signalstationer.*
skildt håll framhållits, har komitén funnit sig böra fästa uppmärksamheten på det gagn, sjöfartsrörelsen och handeln hämta af signalstationer, hvilka upptaga rapporter af förbipasserande fartyg. Den af särskilda komiterade år 1895—96 utarbetade plan för säkerhetsanstalter för sjöfarten,* hvilken är afsedd att ligga till grund för utvecklingen på detta område, upptager af sådana signalstationer allenast en vid Understen (nordost om Grisslehamn), hvilken skulle stå »i telegrafisk förbindelse med det svenska telegrafnätet och medelst hvilken passerande fartyg, utan att afbryta sin färd, skulle kunna afsända eller mottaga meddelanden till eller från sina rederier, befraktare, lastemottagare m. fl.»

En annan plats, där signalstation ansetts synnerligen behöflig, är emellertid Helsingborg. Frågan om anläggande därstädes af en dylik station är ock af gammalt datum, och förslag i denna riktning hafva vid olika tillfällen framkommit. Senast har ärendet blifvit framfördt af stadsfullmäktige i Helsingborg, som i en till Kungl. Maj:t ingifven skrift af den 27 april 1900, med förklarande att Helsingborgs stad erbjöde sig att för stationen kostnadsfritt upplåta nyttjanderätt till erforderligt område vid därvarande hamn, hemställt, att för statens räkning måtte i Helsingborg anläggas och upprätthållas signalstation för sjöfarten och att Kungl. Maj:t måtte ur handels- och sjöfartsfonden eller annan därför disponibel tillgång anvisa nödiga medel till stationens anläggande och skötsel.

Rörande denna ansökning har marinförvaltningen i utlåtande af den 8 sistlidne maj anført, att ämbetsverket ansåge ifråga-

* Se handels- och sjöfartskomiténs utlåtande V. Sjöfartsavgifter, sid. 34.

varande signalstation, som säkerligen skulle blifva af mycket stor betydelse för sjöfarten, dock icke kunna lända flottan till den nytta, att medel för ändamålet borde från femte hufvudtiteln anvisas.

Genom nådig remiss anbefalldt att i detta ärende afgifva underdånigt utlåtande, har kommerskollegium den 9 sistförflutna juni tillstyrkt, att Kungl. Maj:t täcktes, under vissa närmare angifna villkor, från handels- och sjöfartsfonden för ändamålet anvisa dels till bestridande af anläggningskostnaden ett belopp af 6,000 kronor, dels ock till uppehållandet af verksamheten vid inrättningen ett belopp af 3,000 kronor om året.

Ärendet har ytterligare remitterats till lotsstyrelsen, som i utlåtande den 17 oktober 1900 tillstyrkt förslaget och tillika framhållit önskvärdheten däraf, att med signalstationen i Helsingborg kombinerades en signaleringsutpost vid Kullen.

Det är dessa stationer, den i Helsingborg och den vid Understen, som komitén anser vara främst af behovet påkallade.

Såsom stöd för inrättandet af signalstationer torde komitén få hänvisa därtill, att Danmark, hvars signalsystem för lifräddning och bärgning, särskildt utefter Jutlands västkust, på senaste tiden vunnit en mönstergill utveckling; äfven står ganska högt i fråga om signalstationer för upptagande af rapporter från förbiseglande fartyg.

I Danmark finnas sådana stationer inrättade i sammanhang med Hanstholms, Hirshals', Skagens, Fornæs' och Hammerens fyrar äfvensom sedan den 1 december 1900 å Kronborgpynten vid Helsingör. Dessa stationer lyda under »Ministeriet for offentlige Arbejder» och närmast under »Telegrafvæsenet». Tjänstgöringen vid stationerna besörjes af fyrmästaren, som därför uppbär ett årligt arvode af 1,000 kronor, med skyldighet att själf bestrida utgifterna för erforderligt biträde. Sådant lämnas dels af fyrpersonalen, dels — vid de tre förstnämnda stationerna, som samtidigt äro allmänna telegrafstationer — af telegrafbiträdet. Kostnaden för anläggning af signalstation utgör 3,000 kronor, oberäknadt utgifterna för telegrafapparater. Därtill kommer för årligt underhåll, såsom till flaggor, målning af master m. m., ett belopp af 200 å 300 kronor.

I detta sammanhang anser sig komitén tillika böra framföra sjöfarandes önskan om anordnande af stormsignaler på lämpliga platser, särskildt på västkusten. *Stormsignaler.*

Anordningar för stormsignaler hafva förut funnits i Danmark, men numera äro sådana signaler icke längre där anordnade. En utredning i ämnet synes emellertid komitén påkallad.

Det kan icke tillhöra komitén att framlägga detaljerade planer och kostnadsförslag till de omförmälda signalstationerna eller att utreda frågan om stormsignaler, ty därtill saknar komitén den erforderliga tekniska sakkunskapen. I dessa ämnen hemställer alltså komitén allenast,

1) att åtgärder måtte vidtagas för utveckling af signalsystemet till upptagande af rapporter från förbipasserande fartyg, hvarvid komitén såsom lämpliga stationer i första rummet vill framhålla Helsingborg och Understen; samt

2) att utredning måtte åvägabringas beträffande anordnandet af stormsignaler å vissa platser på Sveriges kust.

4. Reseunderstöd för studier i skeppsbyggeri.

Behof af praktiska studier.

Komitén, som ofvan föreslagit åtgärder för det svenska skeppsbyggeriets höjande och utveckling, har beaktat, att det måste vara en angelägenhet för staten, som ju sörjer för eller understödjer fackundervisningen inom åtskilliga andra verksamhetsgrenar, att äfven i tillräckligt mått lämna sitt bistånd för höjande af den praktiska yrkesskickligheten inom skeppsbyggeriet. Den teoretiska undervisning, som i detta fack lämnas vid våra större tekniska läroanstalter, är icke till fyllest; det måste vara angeläget för den unge skeppsbyggaren att inhämta erfarenhet om huru arbetet praktiskt bedrivs på de stora skeppsbyggerierna i Tyskland, England eller Amerika, där den nyaste tekniken kommer till användning. För skeppsbyggeriets lyftande i vårt land fordras skeppsbyggare, hvilka stå på höjden af sin tids skeppsbyggnadskonst.

Det, som hittills gjorts i detta syfte, har varit föga afsevärdt.

Till reseunderstöd åt bildade tekniker, som icke ägna sig åt bergshandteringen, har sedan länge varit uppfördt anslag å sjätte, numera å sjunde hufvudtitelns stat. Anslaget ökades år 1894 från 5,000 till 10,000 kronor, med hvilket belopp det sedan dess utgått. Det är enligt ett särskildt förklarande förutsedt, att äfven de, som ärna ägna sig åt skeppsbyggeri, skola kunna af anslaget erhålla del, och någon gång har också denna yrkesgren blifvit från anslaget tillgodosedd. Emellertid lär anslaget icke kunna vara tillräckligt för att jämte fyllande af de anspråk, som från andra lika berättigade håll ställas på detsamma, i regel lämna möjlighet att understödja behöriga sökande äfven inom skeppsbyggerifacket.

Komitén hemställer alltså,

att af anslaget till reseunderstöd åt bildade tekniker, som icke ägna sig åt bergshandteringen, reseunderstöd måtte i större utsträckning än hittills skett tilldelas personer, som önska i främmande länder utbilda sig för skeppsbyggeriverksamhet, samt att, då detta anslag måste anses vara för ändamålet otillräckligt, åtgärder måtte vidtagas för dess höjande i förevarande syfte.

I detta sammanhang vill dock komitén också öfverföra, att af Letterstedtska stipendiemedlen en viss, om ock ganska begränsad del kan komma skeppsbyggerinäringens idkare till godo. Det af generalkonsul Letterstedt genom testamente af den 22 oktober 1860 instiftade resestipendiet skall nämligen hvart sjätte år tilldelas »någon, som idkar tekniska eller ingenjörstudier, hvaribland må nämnas byggnadskonst och särskildt skeppsbyggeri.»

*Letterstedtska
stipendiemedlens
användande.*

Komitén har icke att i afseende å användningen af denna stipendiefond göra någon hemställan, men har velat fästa uppmärksamheten å den säkerligen föga kända utväg till erhållande af resestipendium för studier i skeppsbyggeri, som här bör stå vederbörande öppen.

5. Höjandet af yrkesskickligheten för utöfvande af rederiverksamhet.

*Anmärkingar om
bristande yrkes-
skicklighet.*

I yttrandena till komitén har från flera håll uppmärksamheten blifvit fast på angelägenheten däraf, att redare och de, som i främmande hamnar vårda redarnes intressen, befälhafvarne, besitta den kännedom om villkoren och sättet för rederirörelsens yrkesmässiga bedrifvande, som måste anses såsom en nödvändig förutsättning för en framgångsrik täflan med redare för konkurrerande nationers fartyg. Uttalanden härom hafva utgått från korporationer, hvilkas åsikter i ämnet måste tillerkännas en välgående betydelse. (Bih. III, sid. 30—32.)

Komitén måste gifva anmärkarne rätt däri, att det sätt, hvarpå rederirörelse i allmänhet bedrifvits i Sverige, där den oftare idkats såsom binäring till en köpmans affär än såsom själfständigt yrke, icke varit ägnadt att uppfostra en duglig, handlingskraftig och målmedveten redarestam med insikter i den internationella sjöfartens förutsättningar och de växlande faser, denna efter skiftande konjunkturer framter. Det duger icke längre, att redaren på sitt kontor sköter fartygsaffärerna som detaljaffär, allt eftersom han af befraktare uppsökes; han måste, om rederirörelsen i och för sig skall icke blott bära sig men utvecklas till ett omfattande och vinstgifvande företag, ägna sig däråt med energi och sakkunskap; han måste följa med utvecklingen på fartygsteknikens område, och han måste skaffa sig befälhafvare, som hafva kännedom också om rederiaffärer, så att de icke ikläda redaren förbindelser, som ur affärssynpunkt äro förkastliga.

Insikten om en brist är första steget till dess afhjälpande, och säkerligen skall det förhållande, på hvilket uppmärksamhet här blifvit riktad, förbättras af sig själf, i den mån medvetandet om att rederiyrket fordrar sin man helt och fordrar en man med nödiga personliga förutsättningar för yrkets bedrivande tränger igenom de invanda föreställningarna. Exempel på framgång i yrket, rätt bedrifvet, skall för visso mana till efterföljd.

Komitén har emellertid sökt tillse, om icke någon åtgärd kunde vidtagas från statens sida för att påskynda spridandet bland redare och befälhafvare af yrkesskicklighet i rederirörelsen.

Rederistipendier.

Det är de stora sjöfartsidkande ländernas föredömen i detta afseende, som det gäller att här tillgodogöra oss, och det har vid sådant förhållande synts komitén företrädesvis erbjuda sig den utväg att genom reseunderstöd bereda dem, som i dessa länder önska inhämta ökad insikt om rederinäringens bedrivande, tillfälle därtill. Något särskildt anslag för ändamålet torde dock icke behövas, utan lära hållre kompetensvillkoren för studie-stipendium från ett redan befintligt anslag med likartadt föremål böra så vidgas, att af detta anslag äfven det nu föreliggande behovet kunde i förekommande fall blifva tillgodosedt. Till ändamålet erbjuder sig lämpligast anslaget till handelsstipendier, gifvetvis efter en förhöjning, vidtagen särskildt med hänsyn till detta nya, på detsamma ställda kraf och oberoende af den höjning, som af andra, anslaget närmare liggande orsaker kan påkallas. Höjningen för nu ifrågavarande syfte bör åtminstone blifva sådan, att möjlighet beredes till utdelning af två stipendier årligen å 4,000 å 5,000 kronor hvarterda. I brist af sökande skulle naturligtvis ej härigenom hindras att till andra ändamål inom anslaget afse detta i sin helhet.

För erhållande af rederistipendium borde obetingadt fordras intyg om föregående praktisk sysselsättning med rederigöromål, vare sig vid utöfvande af rederiverksamhet eller såsom befälhafvare, samt hälst äfven teoretiska förutsättningar, såsom studier å handelsinstitut eller dylikt. Den borde äga företräde till erhållande af rederistipendium, som visade sig hafva vunnit anställning å ansedt rederikontor å någon för den internationella

sjöfarten viktig plats i eller utom Europa, och borde det, i brist på dylika sökande, åläggas rederistipendiat att, om möjligt, söka vinna sådan anställning. Om berättelsers afgifvande och dylikt lära stadgandena för handelsstipendiater vara tillämpliga.

I enlighet härmed afgifver komitén förslag i sitt utlåtande VII, punkt B. 5, *Handelsstipendier*.

6. Sjöfartslagstiftningen.

Att i allmänhet afgifva utlåtande och förslag rörande behöfliga ändringar i sjölagen eller andra lagar och författningar, som afse att reglera sjöfartsnäringsens bedrifvande, har komitén icke funnit falla inom ramen för sin uppgift. Endast såvidt inom området för hithörande lagstiftning antingen saknas någon bestämmelse, hvars meddelande skulle kunna bidra till sjöfartsnäringsens eller den utrikes handels främjande eller till lättnad vid dessa näringars utöfvande, eller ock redan finnes någon bestämmelse, som måste anses tynga eller försvåra desamma och som alltså bör, om icke andra viktigare hänsyn fordra dess bibehållande, bortfalla eller förändras, har komitén ansett sjöfartslagstiftningen böra göras till föremål för behandling af komitén.

För att bjuda sjöfartsidkare i vida kretsar tillfälle att i dessa afseenden uttala sig, upptog komitén på sitt frågeformulär till handels- och sjöfartsnämnder, föreningar och enskilde frågan om hvilka anmärkningar syntes vederbörande vara att rikta emot den nuvarande lagstiftningen angående sjöfarten, dels i allmänhet, dels särskildt hvad sjöfartsafgifterna angick. I sistnämnda afseende är frågan af komitén redan behandlad i dess utlåtanden I, IV och V.

Yttranden.

Svaren på frågan i öfrigt återfinnas i den af komitén med skrifvelse af den 7 april 1900 till Kungl. Maj:t öfverlämnade redogörelse af komiténs sekreterare (Bih. III, sid. 38—53), där äfven angifvits de åtgärder till sjöfartsnäringsens höjande, som i yttrandena föreslagits på den allmänna sjöfartslagstiftningens område. Å sid. 45—53 redogöres särskildt för de svar, som inkommo på komiténs cirkulärskrifvelse till en del försäkrings-

bolag för inhämtande af deras yttranden, huruvida och i hvilka afseenden anledning till anmärkningar förekomme mot sjölagstiftningen, beträffande såväl stadgandena i 7, 8, 9 och 10 kap. sjölagen som hvad 314—321 §§ samma lag innehålla i afseende å undersökningar angående orsakerna till inträffade sjöolyckor.

På grund af de anmärkningar och förslag, som inom komitén eller i de afgifna yttrandena framburits, har komitén funnit sig böra till behandling upptaga sjöfartslagstiftningen i följande afseenden, nämligen beträffande

- kontroll öfver fartygs sjövärdighet;
- lastlinietvång och bemanningslag;
- sakkunnige vid sjöförklarings upptagande;
- granskning af sjöförklaringar;
- rättskipningen i sjörättsmål; samt
- kondemnerade fartygs användande i fraktfart;

hvarjämte berörts frågan om behovet af en allmän revision af sjölagen.

Allmänna synpunkter.

Då komitén upptagit frågan om behovet af särskild kontroll öfver svenska fartygs sjövärdighet på sitt program, har det för komitén gällt att undersöka, huruvida ur sjöfartens och handelns synpunkt åtgärder från det allmännas sida till förekommande af de olyckor och förluster, som kunna drabba person och egendom genom sjöovärdiga fartyg, må finnas nödiga eller lämpliga och alltså böra anordnas, eller huruvida man i detta afseende bör stanna vid den nu gällande lagstiftningen, som hufvudsakligen lägger ansvaret för fartygens sjövärdighet på befälhafvaren och redaren.

Med sjövärdighet afses icke blott det, att fartyget till skrof och materialier, tackling och, hvad angår ångfartyg, maskineri är utan vank, så att det kan med uthärdande af sjö och vind för sitt ändamål användas, utan också det, att fartyget är för den resa det företager behörigen utrustadt och bemannadt samt tillräckligen försedt med hvad till resan erfordras, liksom ock att det ej är för mycket eller olämpligt lastadt.

England.

Sträfvandet efter kontroll öfver fartygs sjövärdighet har, som bekant, utgått från *England*, där i början af 1870-talet Mr

Plimsoll framställde den af dåvarande förhållanden fullt berättigade fordran på lagstiftningens ingripande för att värja sjömännen från risken att segla med sjöovärdiga fartyg.

Mr Plimsolls agitation gick ut på, att staten skulle genom lagstiftning åtaga sig öfvervakandet af de åtgärder, som af redarne borde vidtagas till förekommande af sjöolyckor, och han sammanfattade sina förslag i yrkande på vissa åtgärder i afseende å fartygets behöriga bemanning, förbud mot eller inskränkning i tillåtelsen att föra däckslast, begränsning af assurancesumman för fartyget, bestämmande af viss lastlinie, hvaröfver fartygen ej skulle få nedlastas, samt obligatorisk årlig besiktning med mera. Icke ens i England hafva dessa yrkanden helt och hållet godkänts. 1876 infördes väl »*voluntary loadline*», men denna utbyttes först i Merchant Shipping Act af 1890 mot »*compulsory loadline*», utöfver hvilken intet britiskt fartyg, med undantag blott för vissa mindre kustfarare, får nedlastas. Man har vidare lagar angående däckslasts och spannmålslasts förande å fartyg. Men, hvad den periodiska, obligatoriska besiktningen angår, är denna icke ännu allmänt införd utom för fartyg, som föra passagerare. Man har inskränkt sig till att tillägga offentlig myndighet rätt att besiktiga andra handelsfartyg. Det är Board of Trade, som på grund af anförda klagomål, hvilka en hvar äger framställa, eller af annan anledning kan förordna om provisoriskt stoppande af ett fartyg, som anses »*unsafe*», och som sedermera, i händelse efter utredning omständigheterna därtill föranleda, äger påbjuda dess definitiva stoppande eller dess kvarhållande, till dess föreskrifna åtgärder vidtagits. Besiktning kan ock ske på grund af påstående under rättegång mot sjöman, som rymt eller olofligt afvikit till följd af uppgifven bristande sjövärdighet hos fartyget med mera. Därjämte har man, som bekant, i England sedan länge föreskrifter om officiella undersökningar angående sjöolyckor, och slutligen har man, ehuru först sedan 1897, lag om besättningsstorlek (Merchant shipping, Undermanning Act).

I Frankrike har man däremot tillämpat systemet med preventiv besiktning, som skall ske före lastning i fransk hamn för »*long cours*» och skall förnyas, om mer än ett år förflutit sedan föregående besiktning.

Frankrike.

*De skandinaviska
länderna.*

De stadganden i de nordiska sjölagarna, som äro gifna i det syfte, Mr Plimsoll afsåg, inskränka sig hufvudsakligast till att konstituera och inskräpa befälhafvarens, resp. redarens ansvarighet för att resan anträdes endast med ett fullt sjövärdigt fartyg och att under resan detta hålles i sjövärdigt skick. De äro således icke allenast att anse såsom preventiva, utan afse att uppnå, att fartygen ständigt skola hållas i godt stånd, vid påföljd af ansvar. I 26 § sjölagen utvecklas hvad denna ansvarighet innebär: den sträcker sig till såväl fartyget som dess utrustning, bemanning och lastning, lastens stufning med mera. 32 § stadgar befälhafvarens skyldighet att under resa hålla fartyget sjövärdigt, så vidt i hans makt står, och 292 § innehåller för befälhafvare, som utan nödvång går till sjös med sjöovärdigt fartyg, straffbestämmelser, hvilkas maxima gå upp till sex månaders fängelse eller 1,000 kronors böter, men, om skada vållas, ett års fängelse. Lika med befälhafvaren kan redare eller annan, som å hans vägnar haft befattning med fartyget och uppsätligen förledt till eller främjat förbrytelsen, straffas. Därefter mötes i 87 § stadgande om besättnings rätt att dels entledigas på grund af befälhafvares underlåtenhet att försätta fartyget i sjövärdigt skick, dels påkalla besiktning för utrönande af uppgifven sjöovärdighet. Genom sådant påkallande utan rimlig grund eller i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada utsätta sig dock sjömännen, enligt 302 §, för straff. Vidare förekomma i 317—321 §§ de stadganden, som ordna undersökningen om orsakerna till inträffade sjöolyckor, och hvilka naturligtvis genom den därigenom snart efter olyckan förebragta bevisningen och däraf följande bestraffning af den till äfventyrs felande också äro ägnade att stärka känslan af ansvar för fartygets sjövärdighet. Till stadgandena om sådan undersökning återkommer komitén nedan. För öfrigt innehåller förordningen om sjöfolks på- och afmönstring af den 4 juni 1868 i afseende å bemanningen stadgande om skyldighet för befälhafvare att, om under resa någon af besättningen afgår från fartygets tjänst, i den afgångnes ställe förhyra annan person, och slutligen kan ju hit räknas hela den lagstiftning, som går ut på att tillse, det kunnigt och kompetent befäl finnes å fartyg.

I afseende å passagerareångfartyg och utvandrarefartyg har den svenska lagstiftningen stadgat preventiv besiktning (kungl. förordningen om hvad i afseende å passagerareångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör, den 12 februari 1864, kungl. förordningen angående viss del af detta ämne den 1 juli 1898, och kungl. förordningen om hvad med afseende å utvandrars fortskaffande till främmande världsdel iakttagas bör den 4 juni 1884).

I *Norge* har man nyligen ägnat frågan om statskontroll öfver fartygs sjövärdighet en ingående behandling, och en för ändamålet tillsatt komité har efter en vidlyftig utredning föreslagit lag om statskontroll öfver fartygs sjöduglighet. Här om var äfven minoriteten enig, ehuru skiljaktig bland annat i fråga om hvilka som skulle handhafva kontrollen.

Under det att minoriteten ville öfverlämna den närmaste kontrollen till af staten anställda funktionärer, bosatta på längre eller kortare afstånd längs kusten, anslöt sig majoritetens förslag till den redan bestående sjörättsorganisationen och afsåg, att i hvarje sjörättsdistrikt skulle för kontrollens handhafvande tillsättas en skeppstillsyningsman, som genom längre tids sjöfart förvärfvat erfarenhet på detta område. Enligt majoritetens hemställan skulle det ankomma på stortinget att, efter förslag af Konungen, bestämma, att vederbörande statsdepartement bemyndigades att träffa öfverenskommelse med »det norske Veritas» om utförande af de besiktningar och utfärdande af de certifikat, som vore af nöden för utöfvande af den genom lagen anordnade kontroll öfver norska fartygs sjövärdighet, till den utsträckning, för den tid och på de villkor, som af departementet blefve stadgade.

Vidare fann sig komiténs flertal icke kunna biträda minoritetens förslag om införande af bestämmelser rörande lastlinie, och icke håller kunde enighet vinnas om bestämmelser beträffande däckslast. Däremot var man enig om föreskrifter rörande besättnings storlek i förhållande till fartygs tontal.

I *Finland* har frågan för ej länge sedan varit föremål för utredning, men den tillsatta komitén tillstyrkte icke preventiv kontroll öfver fartygs sjöduglighet, utan nöjde sig med att ordna undersökningen af orsakerna till sjöolyckor och föresla till öfver-

vakande af stadgandena inrättandet af ett sjöfartsinspektörs-
 ämbete.

1897 års nordiska
 sjöfartsmöte.

Frågan om åtgärder till tryggande af fartygs sjövärdighet
 var föremål för öfverläggning vid 1897 års nordiska sjöfartsmöte.
 Under hänvisning i öfrigt till mötesförhandlingarna må här er-
 inras, att i bemanningsfrågan höllos två föredrag, af hvilka det
 ena, särskildt representerande ett svenskt assurancesintresse, gick
 ut på tillsättande af en komité för frågans behandling och ställde
 sig tillmötesgående mot bestämmelser i ämnet, men det andra,
 det danska, innehöll yrkande om protest mot engelska lagstift-
 ningens tillämpande på främmande fartyg i engelska hamnar och
 ett afvisande af bemanningsbestämmelser såsom opraktiska för
 våra förhållanden, särskildt vid kustfarten.

Under diskussionen framhölls å ena sidan vikten af fartygs till-
 räckliga bemanning och å den andra, att något lagstiftningsbehof dock
 icke gjorde sig gällande, helst tillämpningen af lagen skulle med-
 föra olägenheter ur synpunkten af sjömans olika arbetsvärde.
 Man åberopade också här sjölagens stadganden om befälhafvarens an-
 svarighet för fartygets utrustning och bemanning samt besättningens
 rätt att begära besiktning. Mötet uppdrog åt Nordisk skeppsredare-
 förenings styrelse att bringa till de skandinaviska regeringarna
 mötets önskan, att det måtte kraftigt protesteras mot att i Eng-
 land antagna lagar angående besättningens storlek komme att
 tillämpas på främmande fartyg i engelska hamnar, en protest,
 som mötet önskade afgifven äfven från andra europeiska regerin-
 gar. Mötet förklarade också, att det ansåge besättningsstyrkans
 fastställande genom lag opraktiskt.

Äfven i lastliniefrågan ställde man sig afvisande mot sär-
 skilda lagbestämmelser, i detta hänseende anslutande sig till ut-
 talanden vid föregående sjöfartsmöten. Mötet antog en resolu-
 tion, däri mötet förklarade sig anse införandet af en lag om
 beständ lastlinie icke nödvändigt eller önskvärdt, utan fast mera
 skadligt, samt det med förtroende kunna öfverlämnas åt befäl-
 hafvarne, såsom de mest sakkunnige, att bestämma, huru fartygen
 skola lastas för att blifva på bästa sätt sjövärdiga.

1899 års riksdag.

Vid 1899 års riksdag var också frågan före på grund af en
 inom Andra kammaren af herr Johansson i Möllstorp väckt mo-

tion (n:r 18), uti hvilken motionären hemställde, att Riksdagen skulle i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utarbetande af förslag till vissa ändringar i sjölagen, äsyftande, bland annat, införande af bestämmelser rörande lastmärke samt skärpta stadganden angående däckslast och besiktning. Lagutskottet (utl. n:r 57), som såg saken ur principiell synpunkt och från redarnes sida, afstyrkte motionen, och Första kammaren biträdde utskottets hemställan, hvaremot Andra kammaren för sin del hufvudsakligen beaktade den humanitära sidan och biföll motionärens förslag. Genom kamrarnes skiljaktiga beslut kom sålunda motionen icke att leda till någon åtgärd.

Önskemål.

Om än uttalanden eller förslag framkommit om införande af en särskild kontroll öfver fartygs sjövärdighet, har man dock kanske allmänna sökt både orsaken till och botemedlet mot de öfverklagade förhållandena på en annan väg. Under framhållande att bestämmelser funnes, hvilka borde på tillfyllestgörande sätt hindra icke sjövärdiga fartygs användande, har man, med erkännande af att de icke i tillräcklig mån medfört denna verkan, funnit felet därtill ligga i ett ofullkomligt handhavande af dessa bestämmelser och bristande beifran af förseelser mot desamma. Man har härmed syftat på sättet för sjöförhørs anställande enligt 314—321 §§ sjölagen, särskildt sakkunnigeinstitutionens otillfredsställande resultat, samt det bristfälliga öfvervakandet af hithörandestadganden. Denna fråga var också föremål för behandling vid 1897 års nordiska sjöfartsmöte. Skarpa uttalanden föllo mot de sakkunnige, som enligt 314 § sjölagen skola vid upptagande af sjöförklaring närvara, medan från annat håll framhölls, att felet låge däri, att rättens ordförande, som ledde undersökningen, ej vore så bevandrad i tekniken och sjötermerna, som vore nödigt för att hålla förhöret. Botemedlet sågs från ett håll dels däri, att parterna själfva, särskildt försäkringsgifvarne, vore närvarande vid undersökningen, och dels i anställandet af sjöåklagare. Det borde i kommerskollegium finnas en person, särskildt bevandrad i dessa saker, med åliggande att, i den mån så kunde ske, närvara vid sjöförklarings afgifvande och i förekommande fall begära ny, fullständig undersökning. Hufvudsakligen syntes man fästa sig vid nödvändigheten af att de gällande bestämmelserna gjordes fullt effektiva.

I yttrandena till komitén har denna fråga rönt en liflig uppmärksamhet, och hänvisar komitén till hvad i detta afseende anföres i Bihang III, Åsikter och önskemål, sid. 38 o. f. Äfven i dessa yttranden hafva yrkanden framställts om anställandet af särskilda sjöåklagare, hvarjämte man har fordrat uppdrag åt de sakkunnige att till protokollet afgifva motiveradt yttrande. Då man velat fordra särskilda sjötekniska kunskaper hos domaren, har denna fordran ledt till kraf på specialdomstolar.

Det har vidare vid skilda tillfällen påpekats, att den granskning af sjöförklaringar, hvilken afsåges med dessas insändande till kommerskollegium, ej blefve behörigen verkställd eller kunde verkställas af denna myndighet, som likaledes saknade de därför nödiga förut-sättningarna. Nu blefve, såsom också från kommerskollegiets sida erkänts, granskningen helt formell, och syftet med sjölagens stad-ganden härutinnan vore förfeladt. Det har också endast varit på särskildt gifna anledningar kollegium vid ett par tillfällen för-ordnat om förnyade undersökningar till följd af de först hallna undersökningarnas ofullständighet. Dessa anmärkningar hafva i de till komitén inkomna yttrandena ledt till framställande af kraf därpå, att en särskild, sjötekniskt bildad tjänsteman förordnades att hos kommerskollegium granska inkommande sjöförklaringar och biträda kollegiet med andra sjötekniska frågor, alltså samma yrkande, som redan vid 1897 års sjöfartsmöte offentligen frambars och jämväl sedermera vunnit förespråkare.

Det var likväl ej ens då första gången ett sådant förslag blifvit här offentligen afgifvet. Redan den komité, som, innan det skandinaviska sjölagsarbetet började, hade att föreslå åtgärder till förekommande af olyckshändelser till sjös, hade i sitt 1877 afgifna betänkande bland annat föreslagit dels anställande af en särskild åklagare hos kommerskollegium i sjörättsärenden, dels att kollegiet själf skulle förstärkas med en eller flere i nautiskt-merkantilt hänseende teoretiskt och praktiskt bildade ledamöter, dels ock att de sakkunnige, som borde anställas vid domstolarne i sjömål, skulle under domareansvar afgifva sina yttranden.

I de utlåtanden, som kommerskollegium den 6 november och den 30 december 1879 afgaf öfver komiténs betänkande, vunno dessa förslag endast delvis kollegiets understöd.

Komiténs ut-
talanden.

Denna sammanfattning gifver klarligen vid handen, att redan den gällande lagstiftningen innehåller bestämmelser i syfte att förekomma sjöodugliga fartygs användande, och synes det äfven komitén, att de anförda missförhållandena snarare bero af sättet för lagstiftningens tillämpning och öfvervakande än af ofullständighet i eller brist på positiva stadganden.

Man torde nämligen vara enig därom, att vidare gående stadganden i syfte att införa en särskild preventiv *kontroll från statens sida öfver fartygs sjövärdighet* icke böra ifrågakomma, utan att en sådan visas vara af behovet fullt motiverad. Och komitén antager gärna att, under denna förutsättning, redarne själfve icke skulle vilja undandraga sig en dylik kontroll. Men å andra sidan är det tydligt, att vidtagandet af kontrollåtgärder, de där ej vore af omständigheterna fullt betingade, icke gärna, med hänsyn till den kostnad, den tidsförlust och det besvär, däraf skulle föranledas, kunde af redarne ses med blida ögon, liksom dylika åtgärder icke håller vore ägnade att uppmuntra de svenske befälhafvarne att fortfarande hålla den dem anförtrödda materiel i så god ordning, som de för närvarande måste erkännas göra. Nu har också förhållandet blifvit det, att våra fartyg i den allmänna fraktmarknaden äro med hänsyn till sin beskaffenhet och utrustning väl så begärliga som andra nationers; hvad befäl och besättning vidkommer, äro de snarare mer eftersökta än någon annan nations; och detta gynnsamma förhållande synes, hvad bättre är, också fullt berättigadt. Det är vidare att märka att, hvad skrof och maskiner angår, de fartyg, som tillhöra de stora klassificerings-sällskapen, Lloyd's och Veritas, — och detta torde vara de flesta af våra fartyg i allmän fraktfart — äro underkastade samma bestämmelser som de utländska fartyg, hvilka äro klassificerade i dessa sällskap.

Kontroll öfver
fartygs sjövärdig-
het.

Komitén finner, med stöd af det anförda, sig icke böra göra någon hemställan i fråga om anordnande af särskild statskontroll öfver lastfartygs sjövärdighet.

Beträffande härefter frågan om särskilda bestämmelser om *Lastlinietväng och lastlinie* och om sättet för fartygs lastning, är komitén af *Lastlinietväng och bemanningslag.* den åsikt, att en tvångslagstiftning i dessa ämnen hvarken är af

behovvet påkallad eller eljest är lämplig. Det bör vara befälhafvarens sak att bedöma, huru användandet af det under hans vård ställda fartyget skall bäst ordnas. Att underkasta befälhafvaren tvänget att härutinnan följa vissa bestämda regler är icke berättigadt. Därigenom skulle säkerligen hans ansvarighetskänsla slappas, han skulle frestas att eftersätta omtanken om fartyg och last, och resultatet skulle, efter komiténs mening, blifva motsatt det åstundade. För behovvet af en sådan tvångslagstiftning gifver ej håller erfarenheten något verkligt stöd. Lika litet kan komitén förorda ytterligare *lagstadganden om fartygs bemanning*. Uppkommen ledighet bland besättningen skall, enligt gällande lagstiftning, där så ske kan fyllas, och äfven här måste befälhafvarens omdöme och känsla för det ansvar, som påhvarar honom, anses innebära en tillfyllestgörande garanti. Dock måste det vara klart, att befälhafvarens fordran på antagandet af tillräcklig besättning ej håller af redare lämnas utan afseende. Enligt 292 § sjölagen kan en redare icke motsätta sig en sådan fordran från befälhafvarens sida utan att därmed göra sig förfallen till straff.

Om sålunda komitén ställer sig i det hela afvisande mot lagstadganden, som skulle från befälhafvaren och redaren aflyfta ansvaret för fartygens lastning och bemanning, har komitén däremot trots andra åtgärder böra redan nu vidtagas i syfte att skärpa insikten om detta ansvar och lätta beifrandet af förseelser, som hafva sjöolyckor till följd. Komitén har, på sätt den redan antydt, varit af den uppfattning, att den nu gällande lagstiftningen om ansvaret för fartygs sjövärdighet synts med hänsyn till dess tillämpning och kontrollen öfver dess iakttagande lämna åtskilligt öfrigt att önska.

*Sakkunnige vid
sjöförklarings
upptagande.*

Vid timade sjöolyckor torde *sakkunnigeinstitutionen* icke hafva motsvarat förväntningarna. Ofta sakna åtminstone protokollsutdragen hvarje antydning om det inlägg, som från de sakkunniges sida gjorts för sanningens uttalande, och dock är det denna institution, man här hänvisat på såsom ett surrogat för särskilda sjörätter med sakkunnige ledamöter. På domstolsorganisationen i sjörättsmål ingår icke komitén, men den anser sig kunna

framställa den fordran, att de sakkunnige uttala ett slutomdöme om händelsens orsaker och att detta omdöme kommer till parternas och den myndighets kännedom, som å det allmännas vägnar skall granska, om undersökningen är fullständig. Med hänsyn särskildt till stadgandet i 321 § sjölagen om dylik granskning synes det böra åläggas de sakkunnige att afgifva ett motiveradt uttalande till protokollet. Därigenom bör också bevisningen i en blifvande rättegång underlättas och olägenheterna af domarens brist på sjöteknisk sakkunskap i någon mån minskas. Då det åligger de sakkunnige att vid sjöförklarings upptagande gå rätten tillhanda, kan komitén icke föreställa sig, att ej en praktisk domare äfven under förhörets lopp låter de sakkunnige få de frågor framställda, som de finna af nöden, ett förfarande som för visso också i flera fall iakttages, då undersökning enligt 319 § verkställas af konsul.

Komitén hemställer alltså blott,

1) att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärd för sådan ändring af sjölagen, att det blefve stadgadt, att, när i sammanhang med sjöförklarings upptagande undersökning enligt 317 och 319 §§ sjölagen hålles, de därvid enligt 314 och 319 §§ samma lag tillkallade sakkunnige skola till protokollet afgifva motiveradt yttrande angående orsaken till sjöolyckan.

Hvad härefter beträffar den ofvan berörda frågan om effektiviteten af den kommerskollegium ålagda *granskningen af sjöförklaringar*, synes komitén tydligt, att ämbetsverket måste utrustas med förmåga att fullgöra denna granskning; och vill komitén förorda inrättandet inom kommerskollegium af en särskild tjänstebefattning för detta ändamål. Därigenom skulle äfven andra närliggande syften kunna tillgodoses. Hufvudgöromålet för denne tjänsteman, hvilken skulle äga praktisk utbildning i sjöväsendet, vore granskningen af sjöförklaringar; han skulle äga själf eller genom ombud bevista sjöförhör, hos kollegium föreslå ny undersöknings hållande i det i 321 § sjölagen afsedda fall; äga beifra

*Granskning af
sjöförklaringar.*

försummelser eller förseelser mot de sjöfartsförfattningar, öfver hvilka kommerskollegium äger att hålla hand; hos kollegium fästa uppmärksamhet på oegentligheter eller brister i hithörande lagstiftning samt i allmänhet tillhandagå kollegiet i sjötekniska frågor. Då man ej kan förutsätta nautisk bildning hos de kommerskollegiets tjänstemän, till hvilka dessa ärenden nu höra, och desse i allt fall äro med mångahanda andra åligganden betungade, föreställer sig komitén, att anställandet af en sådan sjötekniskt bildad person icke bör möta hinder.

Angående instruktion för denne sakkunnige, hans löneförmaner och ställning för öfrigt inom verket lärer det icke tillkomma denna komité att uttala sig.

Komitén hemställer alltså,

2) att vid kommerskollegium måtte anställas en i sjötekniska frågor sakkunnig person, med praktisk utbildning i sjöväsendet, för att verkställa den kollegiet åliggande granskning af sjöförklaringar och andra göromål, som lämpligen böra åt en person med sådan specialbildning anförtros.

*Rättskipningen i
sjörättsmål.*

I yttrandena till komitén har vidare anmärkts *rättskipningens långsamhet* i sjörättsmål (Bih. III, sid. 44). En genomgripande ändring härutinnan skulle svårligen kunna med nuvarande domstolsorganisation genomföras, utan påkalla upprättandet af specialdomstolar för sjörättsmål. Men en ändrad arbetsordning och en ökad personal skola gifvetvis verka något i detta syfte. På frågan om en sådan reform anser sig komitén icke böra ingå, hvarför den inskränker sig till att från sjöfartens synpunkt uttala sig för önskvärdheten däraf,

3) att rättskipningen i sjörättsmål måtte utöfvas med snabbhet och att tillräckliga krafter för detta ändamål må stå till buds.

*Kondemnerade
fartygs användande
i fraktfart.*

Vidare bör här omförmälas en särskild sida af frågan om åtgärder mot användande af icke sjövärdiga fartyg, nämligen frågan huru *kondemnerade fartygs användande till fraktfart*, utan

att deras sjövärdighet efter reparation blifvit styrkt, skulle kunna förekommas. Äfven detta spörsmål var före vid 1897 års sjöfartsmöte.

Enligt registreringsförordningen skall efter skedd kondemnering fartyg afföras ur registret efter anmälan af ägaren och fartygets handlingar därvid återställas till registreringsmyndigheten. För underlåtenhet af sådan anmälan är straffpåföljd stadgad. Intet hindrar att efter verkställd reparation å nyo begära registrering af ett kondemneradt fartyg. Vid registreringsanmälan skall väl fogas bevis angående fartygs byggnad eller förbyggnad, men att häri ensamt ej ligger tillräcklig garanti mot att ett icke sjövärdigt fartyg registreras är tydligt. Kommerskollegium lär emellertid, enligt hvad vid mötet meddelades, för ny registrering af ett förut kondemneradt fartyg fordra bevis om dettas sjövärdighet. Någon åtalsplikt, därest ett fall då bestämmelsen öfverträdts kommer till kommerskollegiets kännedom, har icke detta ämbetsverk, men det plägar dock i svårare fall anmäla saken till behörig beifran.

Vikten af noggranna bestämmelser till kontroll med afseende å kondemnerade fartygs återinsättande i trafiken framhölls med skärpa. Och mötet enades om en resolution, enligt hvilken genom Nordiska skeppsredareföreningens styrelse skulle hos de skandinaviska regeringarna hemställas om vidtagande af effektiva åtgärder till snarast möjliga afhjälpande af den oegentlighet, hvarom här är fråga.

Äfven om angelägenheten af ett ordnande af detta förhållande har man i yttranden till komitén uttalat sig (Bih. III, sid. 42 och 47).

Med afseende å ofvanberörda framställning af 1897 års nordiska sjöfartsmöte, och på grund af hvad vid mötet upplystes därom, att intyg om sjövärdighet numera af kommerskollegium fordras såsom villkor för ny registrering af ett kondemneradt fartyg, anser sig komitén icke behöfva i detta ämne göra någon hemställan. Dock uttalar komitén önskvärdenheten däraf,

4) att den praxis, hvarpå man sålunda lärar inslagit, lagfästes.

Allmän revision
af sjölagen.

Såsom af yttrandena framgår, har man äfven i vissa andra punkter än de nu berörda önskat en *revision af sjölagen*. Flera af dessa punkter äro för visso förtjänta af afseende. Särskildt nämner komitén bestämmelsen om numrerade konnossement, hvilken ofta kan medföra ganska afsevärda olägenheter. Då komitén emellertid trott sig icke böra taga sjölagens behof af revision i allmänhet under ompröfning, har komitén blött velat fästa uppmärksamheten på hvad härom i de till komitén inkomna yttrandena anförts, för att detta må tagas i öfvervägande i samband med den revision af sjölagen, som, så vidt man får döma af diskussionen vid 1897 års sjöfartsmöte, säkerligen torde komma att inom en ej alltför aflägsen framtid påyrkas.

7. Dispachörsinstitutionen.

För sjöfarten är dispacheväsendets behöriga handhafvande af stor vikt.

Af dispachörer finnas för närvarande i vårt land fyra, en i Stockholm, en i Göteborg, en i Hernösand och en i Malmö. Några särskilda distrikt äro ej för dem fastställda.

I yttrandena framställas af åtskilliga försäkringsbolag anmärkningar rörande dispachörsinstitutionens upprätthållande (Bih. III, sid. 47—48).

Yttranden.

Uppfattningen om denna institution synes ej vara rätt klar. Då fråga var om tillsättande af dispachör i Malmö, uttalades sålunda invändningar mot denna åtgärd, ehuru behovet af en dispachör äfven i de södra delarna af vårt land är lätt insedt. Det lärers näppeligen finnas något skäl att hålla antalet dispachörer alltför lågt, helst som det med sjöfartens utveckling är angeläget, att dispache kan erhållas på flera ställen. Vidare är det, såsom i yttrandena påpekats, af vikt, att för dispachör finnes vikarie vid fall af behof.

Rörande dispachörs verksamhet finnas i Sverige endast mycket knapphändiga stadganden. De inskränka sig hufvudsakligen därtill, att i sjölagens 213 § gifves den allmänna regel, att dispache skall här i landet upprättas af därtill förordnad tjänsteman (dispachör), och att i 214 och 264 §§ af samma lag gifvas några regler för hvad vid upprättandet af dispache skall iakttagas, hvartill komma de bestämmelser i särskilda paragrafer af samma lag, som ordna förhållandet vid dispache. För öfrigt är genom en den 19 januari 1883 utfärdad taxa bestämdt, hvilket arvode dispachör skall äga att i olika fall tillgodonjuta.

Gällande regler.

Hvad verksamheten beträffar, regleras denna till stor del af sedvänjor och prejudikat, som af de sjöfarande icke äro kända. En instruktion i ämnet, kompletterande sjölagens stadganden, vore säkerligen ett bättre rättesnöre, hvarjämte bör vara lämpligt att underkasta taxan en revision.

**Komiténs
uttalande.**

På det ifrågavarande lagstiftningsområdet skall komitén emellertid icke närmare inlåta sig; i allt fall skulle för ett förslag i ämnet fordras ett omfattande studium af sagda sedvänjor och prejudikat, hvilka först vore att sammanföra, kännedom om främmande lagstiftning i ämnet och tillgång till den af våra dispachörer inhämtade erfarenhet. I Finland har saken för ej länge sedan varit föremål för komitéarbete, men något resultat lär ännu icke hafva däraf vunnits.

På grund af hvad sålunda anförts uttalar komitén å sjöfartens vägnar önskvärdheten däraf,

att, efter sakkunnig utredning, en särskild ordning för dispachörers tillsättande och deras verksamhet varder stadgad samt taxan å arfvode för dispachörer reviderad.

8. Skeppsklarerare-institutionen.

I den nuvarande skeppsklarerareordningen af den 9 juni 1893 finnes icke stadgadt förbud för skeppsklarerare att själf reda i skepp. Det ligger dock nära till hands, att en skeppsklarerare, som tilllika är redare, skall lätt utsättas för frestelsen att tillgodose sina egna intressen framför deras, hvilka i tillit till den opartiskhet, hvarom hans officiella ställning gifver löfte, söka hans biträde. Sådant förbud fanns icke häller i den *skeppsklarerareordning af den 25 oktober 1861*, som föregick den nuvarande och hvilken trädde i stället för *förordningen för skeppsklarerare af den 11 mars 1748*. I denna sistnämnda, liksom i den därförut gällande af *den 24 augusti 1723*, var det däremot skeppsklarerare uttryckligen förbjudet att, som det hette i 1748 års förordning, antingen för egen räkning eller ock i kompani med andra reda i skepp eller fartyg, vid straff af tjänstens förlust och konfiskation af skeppsparten.

Såsom skäl för förbudets borttagande, hvilket, såsom nämnts, skedde genom 1861 års skeppsklarerareordning, anförde kommerskollegium i sitt utlåtande i ämnet af den 8 maj 1860, att ett fortfarande dylikt förbud skulle stå i strid med det genom 1846 års handelsordning meddelade stadgande, att hvarje svensk undersäte vore berättigad att reda i skepp för så väl utrikes som inrikes fart. Någon med hänsyn till de trafikerandes rätt och fördel menlig följd däraf, att rättighet att reda i fartyg blefve skeppsklarerare förunnad, kunde, enligt kollegiets tanke, icke vara att befara.

I yttrandena till komitén hafva särskildt handels- och sjöfartsnämnden och föreningarna i Gefle uttalat sig i ämnet, därvid angifvande såsom en af orsakerna till sjöfartens mindre gynn-

Förbud för skeppsklarerare att reda i skepp.

Yttranden.

samma läge, att skeppsklarerareinstitutionen måhända icke alltid gent emot den nationella sjöfarten intagit den opartiska ställning, lagstiftningen åt densamma anvisat; och från enskildt håll anmärkes, att skeppsklarerare icke borde få drifva annan affär.

**Komiténs
uttalande.**

Mot återinförandet af ett förbud, sådant som det ofvan omförmälda, talar visserligen dels det redan i kommerskollegiets utlåtande af år 1860 framhållna ingrepp i näringsfriheten, som förbudet skulle innebära, dels den omständighet, att lagen icke tvingar någon tillita skeppsklareraren, utan lämnar detta i vederbörandes eget skön; men då det allmänna gifvit sin sanktion åt institutionen genom att för dess utöfvande föreskrifva vissa former och förordna skeppsklarerare, har staten onekligen också rätt att, så vidt möjligt, omgifva institutionen med sådana garantier, att den, som lämnar sina intressen i skeppsklarerarens vård, ej utsättes för att se desamma eftersatta skeppsklarerarens egna. Det är en likartad synpunkt, som föranledt det i § 8 mäklareordningen stadgade förbudet för mäklare att idka handel. Komitén tror det därför icke böra möta någon invändning af principiell innebörd, om 1748 års förbud, i den mån så anses påkalladt, sättes i förnyad kraft. Dock synes det icke komitén behöfligt att sträcka sig längre än till förbud för skeppsklarerare att vara hufvudredare eller ensam redare för fartyg eller verkställande direktör i rederiaktiebolag, ty att, såsom i 1748 års förordning, förbjuda honom att äga del i fartyg förefaller komitén vara en obillig och onödig inkräkting i en enskild persons rätt att använda sina tillgångar.

Komitén hemställer alltså,

att Kungl. Maj:t måtte, med ändring af skeppsklarerareordningen, förordna att skeppsklarerare ej må vara hufvudredare eller ensam redare för fartyg eller verkställande direktör i rederiaktiebolag.

RESERVATIONER.

1:o. Reservation

mot komiténs utlåtande angående beredande af kapital
för rederinäringen

af herrar *Brodin, Melin* och *Rettig*.

Handels- och sjöfartskomitén har ansett önskligt, att åtgärder vidtagas, så att lånemedel för rederirörelsens utveckling kunna erhållas, under förutsättning af sådana garantier, att full säkerhet finnes för långifvaren och att öfverspekulation icke framkallas.

För realiserandet af detta syftemål föreslås inrättandet af en maritim hypoteksbank. Till denna skulle, enligt förslaget, staten lämna 10,000,000 kronor statsobligationer såsom grundfond samt dessutom bidraga med 600,000 kronor årligen till en delcrederefond. Enligt förslaget skulle vidare inom 10 års tid anskaffas och utlånas 75,000,000 kronor.

Emot komiténs förslag, att lån skulle lämnas intill hälften af fartygs uppskattade värde, få undertecknade erinra, att det maritima hypoteket i Sverige för närvarande, och intill dess att lag angående inteckning i fartyg träder i kraft, är af ringa värde. Om en sådan inteckningslag varder antagen, så måste, för att det hypotek, som därigenom införes, skall innebära full säkerhet för långifvaren, fartyget vara försäkradt dels för vanlig sjöfara, dels för annan skada och förlust, som ej täckes af assurancespolice för sjöfara.

Såsom känt är, omfattar vanlig sjöassurans endast en del af de risker, som kunna drabba redare af fartyg, då däremot en hel del förluster (de s. k. tysta förbehållen) kunna uppstå, som ej ersättas af assuradörerna. Utomlands finnas ömsesidighetsföreningar emellan redare, hvilka föreningar åtaga sig en del af de förluster, som drabba redare och ej ersättas af vanlig assurans å kasko eller frakt, till exempel:

1:o) Ansvar för lif och personlig skada.

2:o) Ansvar till tredje man — fartygets egen last häri inbegripen — för sådana fel eller försummelser från befälhavarens

eller besättningens eller agents sida, som komma fartyg eller frakt till last och som icke äro förorsakade vid kollision.

3:o) Omkostnader och utgifter i anledning af att sådant ansvar, som under 1:o och 2:o nämnas, göres gällande mot fartyg eller försäkradt fartygs rederi.

4:o) Omkostnader för processer, som måste föras för att fartyg skola erhålla frakt och liggedagspenningar m. m., då vederbörande neka uppfylla sina skyldigheter.

I Sverige finnas inga sjöassuransbolag, ej håller ömsesidiga assuransföreningar, hvilka teckna dylik försäkring, och torde det därför vara nödigt, att åtgärder vidtagas, för att de i vanlig sjöassurans icke inbegripna risker, som ett fartyg eller en redare löper, kunna täckas genom assurans.

Såsom bekant är, behållas nämligen af de assuransbolag, som teckna sjöförsäkringar, endast relativt små belopp på hvarje köl, och det öfriga reassureras. Dessa reassuranter gå i allmänhet till utländska bolag, med hvilka reassuranskontrakt äro uppgjorda. Om nu svenska bolag vore villiga att teckna assurans för här ofvan omförmälda risker, som ej innefattas i vanlig sjöförsäkring, så blefve det ett nytt slag af försäkring, hvilket vore främmande för de utländska försäkringsbolagen, som teckna reassurans. Ovisst är om dessa bolag skulle åtaga sig reassurans däraf, då denna nya försäkringsbransch skulle inverka på hela affären, utan att det kunde beräknas, att de få försäkringar, som kunde komma i fråga, skulle lämna nödig ersättning.

Återstår sålunda endast, att ett ömsesidigt försäkringsbolag mellan redare inrättas. Ett dylikt bolag torde dock vara ganska svårt att få till stånd på grund af det fåtal svenska ångfartyg, som finnas och kunna beräknas ingå i en dylik förening, hvarjämte svårigheter skulle uppstå genom den stora olikheten i riskerna. Den svenska ångbåtsflottan i allmän fraktfart består hufvudsakligen af relativt mindre och äldre fartyg, då däremot de nya, som man hoppas skulle tillkomma genom nybyggnad, antagligen skulle blifva mycket större. Härigenom blefve risken ur assuranssynpunkt på vissa kölar för stor och måste täckas genom reassurans, men hvar erhålla dylik?

De af komitén tillkallade assuradörerna hafva äfven uttalat tvifvel om möjligheten att här i landet kunna åstadkomma en försäkringsinrättning, som vore i stånd att täcka de risker, hvilka icke omfattas af våra vanliga policer. Man kunde nämligen hos oss icke framställa en tillräckligt stor serie af ångare, på hvilken riskerna kunde fördelas. Om än erfarenheten från England hade ådagalagt, att dessa extra risker vore i praktiken jämförelsevis sällan förekommande och därför, fördelade på ett så stort tonnage, som i England betjänade sig af dylik försäkring, kräfde jämförelsevis ringa bidrag af de enskilde försäkringstagarna, så vore dock förhållandet ett helt annat i vårt eget land, där serien af ångfartyg vore ganska begränsad och där för den skull ersättandet af en dylik förlust skulle blifva vida kännbarare för dem, som i detta afseende iklädt sig ansvar.

Den komiténs ledamot, som framlagt förslaget om inrättande af en maritim hypoteksbank, har sökt visa, att de s. k. Protection and Indemnity Associations i England teckna försäkring för alla risker, som vanlig sjöassuranspolice ej täcker, och att äfven svenska fartyg kunde ingå i dessa ömsesidighetsföreningar.

Häremot må erinras, att dessa ömsesidiga föreningar endast åtaga sig risker till ett visst relativt mindre belopp på hvarje köl, och ifrågasättas må, huruvida en försäkring af detta slag kan antagas vara fullt betryggande för svenska fartyg, särdeles då frågan, huruvida ersättning beviljas eller ej, kan afgöras af delägarna genom omröstning.

Emot påståendet att dessa klubbar ersätta alla risker, som kunna förekomma utöfver vanlig sjörisk, må erinras, att följande förluster, som kunna drabba en redare, antagligen icke ersättas af dessa klubbar, nämligen:

förlust på grund af öfverträdelse af utländska författningar;

förlust genom utlämnande af gods till oriktig person eller genom fel vid aflastningen;

skadad eller förlorad last, vid fall af bristande sjövärdighet, eller då skadan uppkommit genom fel eller försummelse af befäl eller besättning (utom för kollisionsfall, då skadan ersättes enligt vår kaskopolice);

förlust genom tidsbefraktare, hvilka, om de ej äro fullt solventa eller pålitliga, under befraktningstiden kunna utsätta fartygen för anspråk i utlandet, för hvilka ersättning skall utgå i fartyg och frakt. *)

Vid bedömandet af den risk, som en långifvare mot fartygs-pant står, i händelse inteckningslag kommer till stånd och den anförda åsikten om de ifrågavarande engelska policerna befinnes riktig, bör man äfven ihågkomma:

att inteckningsfordran kommer efter sådana fordringar, som angifvas i 268 § sjölagen; och om fartyget är utom svensk jurisdiktion i utländsk hamn, tillkommer förmånsrätt framför

*) I de bestämmelser, som gälla för den å sid. 42 i betänkandet omför-mälda »West of England Protection & Indemnity Association», äro vissa risker uttryckligen undantagna.

Å sid. 39 i betänkandet nämnas bland de risker, som täckas genom dessa associationer inom deras »protection and indemnity class», följande:

»k.) annan fordran (»claim»), förlust eller skada, som kan drabba rederi-verksamheten.»

I ett inom komitén föredetd prospekt från »the West of England Protection & Indemnity Association», med hvilket den å sid. 38—40 i betänkandet lämnade redogörelsen i hufvudsak öfverensstämmer, har emellertid motsvarande moment följande lydelse:

»k.) Also for claims, losses, or damages, incident to the business of shipowning, which come within the scope of the Association, always excepting for all purposes under these Rules, any losses consequent on the cancelment of any Charter-party by reason of any steamer's non-arrival at any loading port by the cancelling date, or losses in the nature of bad debts, or losses consequent upon the insolvency or fraud of agents, or any claim for loss of or damage to refrigerating chambers or machinery, or any other special fittings, or any claim for loss of or damage to refrigerated produce, unless the contracts of carriage have previously been submitted to and approved by the Committee, quarantine charges, salvage, freight, demurrage, detention, and any matters undertaken by the Freight, Demurrage and Defence Class.»

I svensk öfversättning:

Äfven fordran, förlust eller skada, som kan drabba rederiverksamheten och som faller inom associationens uppgift; skolande i alla de hänseenden, som i dessa bestämmelser åsyftas, alltid undantagas förlust till följd af upphäfvande af certeparti på grund däraf, att ångfartyg icke ankommer till lastningshamn i vederbörlig tid; förlust genom osäkra fordringar; förlust genom agents insolvens eller bedrägeri; fordran på grund af förlust af eller skada å frysrum eller maskiner eller andra speciella inrättningar; fordran på grund af förlust af eller skada å de frusna varorna, därest icke fraktaftet blifvit på förhand underställt styrelsen och godkändt af densamma; karantänsavgifter, bärgning, frakt, liggedags-ersättning, uppehållande, och i allmänhet risker, upptagna under »Freight, Demurrage and Defence Class».

inteckningar ej blott dessa fordringar, utan alla slags fordringsanspråk i utlandet, vare sig äldre eller yngre än då hypoteket lämnades, och som grunda sig på rekvisition af redare eller befälhafvare (äfven från gångna tider), och dessa fordringar uttagas till hvilket belopp som helst ur hypoteket;

att oberäkneliga förluster kunna uppstå genom fel eller misslag vid byggnad eller inköp af fartyg, hvarigenom desamma vid en ny besiktning kunna befinnas underhaltiga och hvarigenom deras värde högst betydligt minskas, så att fartygen under vissa konjunkturer äro osäljbara;

att likaså förluster kunna uppstå genom felslut vid befraktningar eller brott mot ingångna förpliktelser emot assurancesgivare, t. ex. befraktning till platser, som på grund af ishinder eller klimatiska förhållanden ej böra under viss tid befaras, intagning af viss last, som enligt policerna ej får lastas, m. m.; samt

att då fartyg uppläggas på ristorno, visserligen pantinhafvaren erhåller eldassuranspolice, men dock löper risk under fartygets förhållningar och kvarliggande på ett mycket trafikeradt rivier.

Om ett rederi har flera fartyg och belänar desamma, är det tydligt att, såsom äfven en af de tillkallade assuradörerna framhållit, risken för förluster, ej täckta genom sjöassurans, kommer att minskas.

En ytterligare faktor, som inverkar på det maritima hypoteket och måste tagas i beaktande vid dess bedömande, är den stora fluktuationen i fartygspris. Under dåliga frakttider nedgå fartygsprisen, då de däremot vid lifligare fraktkonjunkturer plötsligt stiga betydligt. Såsom exempel härpå må anföras, att nuvarande pris på fartyg äro 30 à 40 % högre, än de voro för två à tre år tillbaka.

Häraf torde framgå, att, teoretiskt sedt, det maritima hypoteket alltid innebär större och mindre risker och icke kan i och för sig innebära samma realsäkerhet som inteckning i fast egendom. Däremot bör en fartygsinteckning blifva en betydelsefull förstärkning af den personliga krediten för den redare, som visat sig förstå att med framgång idka rederirörelse och som åtnjuter förtroende.

Sedan vi nu sökt visa, att det maritima hypoteket är underkastadt risker, som mana till försiktighet, då det skall antagas såsom säkerhet för lån, öfvergå vi till granskning af den föreslagna banken och dess verksamhet.

Om Riksdagen skulle, såsom komitén föreslagit, lämna ett belopp af 10,000,000 kronor i statsobligationer såsom grundfond för banken i fråga, torde ej detta beviljas på andra villkor, än att låntagare eller andra först tecknade ett aktiekapital eller garantifond. Då antagligt är, att de skeppsredare, som behöfde låna, ej hade penningar att placera på detta sätt, blefve följdén, att kapitalister måste intresseras för företaget, men detta torde lyckas endast under förutsättning af god utdelning på insatta penningar eller för gifven garanti, hvilket måste fördyra penningarna för låntagarne.

Om det nu lyckats att bilda en maritim hypoteksbank, blefve väl första åtgärden, att lånesökande finge anmäla sig och att ett större obligationslån på grund där af upplades, samt att en del af detta lån fast afslutades. Lån till rederier skulle därefter utlämnas, men då det är föga antagligt, att hela det fast afslutade lånet kunde på en gång utlämnas till lånesökande, måste en del där af annorledes placeras, hvilket antagligen skulle föranleda en förlust, som i sista hand måste betalas af delägarne. Ett dylikt obligationslån skulle antagligen icke kunna erhållas på billigaste villkor och i intet fall till sådant pris, som t. ex. svenska staten betingar sig vid sina lånetransaktioner. Obligationslånet skulle väl som vanligt uppläggas med en längre amorteringstid, men lånen mot hypotek i fartyg böra ej utsträckas öfver 10 års amortering för lån på nya fartyg och kortare tid för äldre fartyg. Om, då lån förfalla eller genom fartygs förolyckande eller försäljning inbetalas, banken ej genast kan utlåna medlen, så uppstår ränteförlust, som måste betalas af delägarne. Ju större dylik förlust blefve, desto mindre blefve begärligheten efter lån. Äfven under normala, lyckliga förhållanden kunde dessa lån ej blifva billiga, då kostnaden för banken, såsom hyra, löner m. m., måste betalas genom högre utlåningsränta.

Då komitén utgått från den förutsättningen, att marinhypoteksbankens obligationer skulle finna afsättning hufvudsakligen i

utlandet, så är därvid den erinran att göra, att redan för närvarande en stor mängd svenska obligationer af olika slag söka placering utom vårt eget land. Under denna form uppträda svenska staten, allmänna hypoteksbanken, städernas hypoteksförening samt åtskilliga städer och enskilda korporationer såsom lånesökande i utlandet. Införandet på den utländska penningemarknaden af ännu ett slag af dylika obligationer skulle utan tvifvel lända vår kredit gent emot utlandet till skada.

Att banken i fråga skulle startas med det syftet att söka under 10 års tid upplåna och placera i rederirörelsen 75,000,000 kronor, anse vi vara högst riskabelt. Af Bihang III till komiténs betänkanden inhämtas, att flera korporationer, som yttrat sig angående orsaken till rederinäringens dåliga läge och ringa utveckling, framhållit att, förutom bristen på kapital, orsaken äfven är att söka i bristen på dugliga redare, som äro kunniga och erfarna att drifva rederirörelse. Vi kunna ej tro, att lätt tillgång till penningar skulle afhjälpa denna brist. Tvärt om är det antagligt, att många personer utan nödig utbildning i och kunskap om rederihandteringen skulle söka bilda aktiebolag eller rederier, med beräkning att få låna hälften af fartygets värde. Om detta skedde under en tid, då fartygsprisen äro höga — hvilket är antagligt, ty då gälla äfven högre frakter, som uppegga spekulationen — så skulle vid inträffande lägre frakt- och fartygspris betydliga förluster uppstå, hvilka kunde blifva ruinerande, om redarne tillika saknade tillräcklig erfarenhet och kunskap för rörelsens drifvande. Exempel från andra länder, såsom Italien, där dylika banker existerat, men af förutnämnda anledningar måst likvidera, gifva stöd åt denna åsikt. Till bevis härför må åberopas en till komitén inkommen skrifvelse från svenske och norske generalkonsuln i Genua, hvilken skrifvelse dock icke refererats i betänkandet. Slutliga följden kunde blifva bankens upplösning med betydlig förlust, och rederirörelsens utveckling skulle härigenom högst betänkligt hindras.

Komitén har visserligen föreslagit, att Riksdagen skulle anvisa ett årligt belopp af 600,000 kronor till en delcrederefond för banken, och skulle denna fond anlitas till betäckande af förluster; men vi tro ej, att vår svenska Riksdag skall biträda detta förslag.

Det förefaller oss otänkbart, att Riksdagen, som alltid fordrar fullständig och tillförlitlig utredning innan anslag beviljas, skulle i detta fall anslå en så betydlig årlig summa, för att den maritima hypoteksbankens styrelse skulle kunna betäcka förluster, som antagligen i många fall kunde härledas af styrelsens lättvindiga handhafvande af bankens affärer. Då det funnes en sådan fond att tillgripa för täckande af förlusterna, kunde detta t. o. m. gifva anledning till att bankens affärer sköttes på mindre försiktigt sätt, utan nödig hänsyn till säkerheterna.

Enligt vår åsikt bör staten underlätta sjöfartsnäringen, som är en viktig och naturlig näring för landet, lika väl som andra viktiga näringar och sålunda i första rummet tillse, att denna närings idkare må kunna drifva sin handtering under samma förhållanden som utländska redare, med hvilka de måste konkurrera, samt i andra rummet bereda möjlighet för dess idkare att erhålla billiga lån, i likhet med hvad som är fallet i fråga om andra viktiga näringar.

Såsom förut framhållits, kan det maritima hypoteket icke i och för sig innebära en säkerhet jämförlig med inteckning i fast egendom, men då redare visar sig kunna förstå och framgångsrikt bedrifva rederiaffären, bör det maritima hypoteket kunna, förstärkt af redarnes personliga kredit, blifva ett godt hypotek, som bör kunna belånas i likhet med annan säkerhet.

Äfven under nuvarande förhållanden finnas exempel på att redare, som visat sig kunna förstå och framgångsrikt drifva rederirörelse, kunnat erhålla nödigt kapital för rörelsens utveckling. Från såväl Stockholm som Göteborg och andra orter, särskildt Helsingborg, finnes bevis härför i en efter våra förhållanden snabb utveckling, hvilken berott på redarnes personlighet. *Dylika* redare böra beredas möjlighet att få lån på billiga villkor för affärens utveckling. Det är denna väg vi reser vanter vilja anvisa.

Om staten till disposition ställde en lånefond, hvarur redare kunde erhålla amorteringslån mot t. ex. 4 % ränta att amorteras inom 10 år, så skulle detta vara en god häfstång för rederirörelsens höjande, då penningar mot hypoteken i fråga icke kunde erhållas för så billigt pris. Härförutom skulle låntagare i dylikt fall vara fri från vidare tillskott, då han däremot såsom delägare i här ofvan

omförmälda hypoteksbank antagligen måste ikläda sig vidare ansvar eller tillskott utöfver ränta och amortering. För staten vore detta icke håller någon uppoffring, då statens lån bruka erhållas till billigare pris än 4 % och staten borde hafva samma skyldighet och intresse att genom billiga lån befordra rederiverksamheten som t. ex. i fråga om järnvägsbyggnader, odlingslån och lån ur manufakturförlagslånefonden. Om rederihandteringen först understöddes genom dylika billiga amorteringslån och efterfrågan blefve större, än staten vore villig försträcka, då först vore tiden inne att taga under ompröfning frågan om bildande af en maritim hypoteksbank, hvilken i detta fall skulle kunna etableras med betydligt bättre utsikter att lyckas. En sådan bank kunde då börja sin verksamhet antingen genom att öfvertaga förut af staten utlämnade lån eller däraf oberoende, men banken kunde i hvarje fall tillgodogöra sig den erfarenhet, som redan erhållits angående behovet af dylika lån samt äfven angående det maritima hypoteket för öfrigt och den säkerhet, det visat sig innebära.

På grund af hvad här ofvan anförts, hafva vi ansett,

*att handels- och sjöfartskomitén bort hos Kungl. Maj:t hemställa om proposition till Riksdagen där-
om, att en lånefond må afsättas, för att redare må
af denna fond erhålla amorteringslån på billiga
villkor, med iakttagande af hufvudsakligen följande
allmänna bestämmelser:*

1:o.

Sagda lånefond bestämmes till 5,000,000 kronor att vara disponibel från början af år 1902, men bör fonden sedermera efter behof ökas till 10,000,000 kronor.

2:o.

Lånen utlämnas i form af amorteringslån, löpande med 4 procent årlig ränta och högst 10 års amorteringstid.

Aktier i rederiaktiebolag kunna belånas till det belopp, för hvilket vederbörande granskande myndighet anser dem lämna

full säkerhet, och böra därvid läggas till grund dels gällande marknadspris, dels ifrågavarande rederis skötsel och ekonomiska ställning.

Sedan lag om inteckning i fartyg antagits, må lån mot sådan inteckning lämnas intill fartygets halfva värde, enligt uppskattning af sakkunnige besiktningsmän, utsedde af vederbörande myndighet.

Vid lån mot inteckning lämnas som säkerhet första inteckning i fartyget jämte försäkringspolicer. Skulle försäkringspolicerna ej vara så affattade, att de anses kunna lämna full säkerhet, kan vederbörande myndighet, som pröfvar säkerheten, påfordra garanti eller ytterligare säkerhet.

3:o.

Här ofvan omförmälda lånefond handhafves och förvaltas af statskontoret.

Då det ej kan antagas, att statskontoret skall kunna bedöma hypotekens värde, tillsättes ett sakkunnigt råd af 5 personer, hvilka utses på sätt af Kungl. Maj:t och Riksdagen bestämmes. Detta sakkunniga råd föreslår, efter vederbörlig utredning och värdering, det lånebelopp, som i hvarje föreliggande fall bör beviljas, hvarefter statskontoret utlämnar lånet och sedermera uppbär ränta och annuiteter.

Omförmälda råd låter genom tre sakkunnige besiktningsmän undersöka och besiktiga de fartyg, hvarå lån sökas; och med ledning af dessas besiktningsutlåtande samt förefintliga assurancespolicer och möjligen ytterligare behöflig säkerhet föreslås den lånesumma, som bör beviljas.

4:o.

För det sakkunniga rådet och besiktningsmännen utfärdar Kungl. Maj:t de instruktioner, som anses erforderliga.

2:o. Reservation

mot komiténs utlåtande angående skeppsbyggeri- näringens höjande

af herr *Brodin*.

Allmänt torde numera inses vikten af att den svenska sjöfartsnäringen utvecklas och att kraftiga medel vidtagas för ernående af detta mål. Rederirörelsen står i det intimaste samband med skeppsbyggerihandteringen, och torde ej någon lifskraftig utveckling däraf blifva möjlig, såvida ej fartygen kunna byggas och repareras i Sverige till ungefär samma pris som i utlandet. Då jag icke tror, att de af handels- och sjöfartskomitén föreslagna åtgärder för »skeppsbyggerinäringens höjande», ehuru välbetänkta och välvilliga, äro tillräckliga för att leda till detta mål och komitén ej, såsom jag anser, tillräckligt framhållit grundorsakerna till skeppsbyggerinäringens brist på utveckling i Sverige, så har jag ansett mig skyldig att grundligare belysa denna fråga.

Under förflutna tider, då träfartyg nästan uteslutande användes, bedrefs skeppsbyggeriet i Sverige i stor skala och i snart sagdt alla Sveriges sjöstäder. Materialierna, trä och järn, funnos i landet till billigare pris än i utlandet, och äfven arbetslönerna voro billiga. Sedan järnfartyg, särskildt ångfartyg, börjat blifva allmänna och börjat byggas af stora dimensioner, hafva förhållandena förändrats och detta framför allt efter det nuvarande tullsystemets införande 1888. Det är detta jag skall söka visa.

Om till exempel tages, att en tidsenlig verkstad för byggande af ångfartyg skulle nu anläggas i Sverige, så erfordras, förutom mark och byggnader, för dess rationella drifvande maskiner, hufvudsakligast och nästan uteslutande dyrbara specialmaskiner,

hvilka ej tillverkas i Sverige utan måste importeras ifrån England för minst 1,000,000 kronor.

Vid import af dessa maskiner måste 10 % tull, kr. 100,000, erläggas, och frakt samt assurans m. m. för så stora pjäser, som här äro ifråga, torde gå till lika stort belopp. En sådan anläggning i Sverige komme sålunda att kosta kr. 200,000 mer än i England. Äfven ränta och amortering härå medför en högst betydlig årlig utgift.

För fartygsbyggnaden måste materialier af alla slag importeras, särskildt stålplåt, balkar, spantjärn, ångspel, winchar och snart sagdt allt för fartygets utredning, emedan dessa materialier ej kunna tillverkas i Sverige för sådant pris, att det blir möjligt använda desamma. Exempelvis må anföras, att stålplåt och spant samt façonjärn för närvarande kosta i Sverige 50 % mer än i England och Tyskland. Om nu en större tidsenlig ångare lastande 6 à 8,000 ton skulle byggas, så måste tull till ett belopp af cirka 100,000 kronor erläggas, och om äfven, såsom komitén föreslagit, större delen däråf skulle restitutionsvis återbekommas, så är detta en alltför stor penningesumma för att under en längre tid afvara, hälst 2 à 3 års ränta därå äfven är ett afsevärdt kapital. Frakt och assurans för alla materialier, som måste importeras, belöpa sig äfven till högst betydliga belopp och torde för ett sådant ångfartyg gå till cirka 50,000 kr.

En annan svårighet, som skulle medföra betydliga, oberäkneliga kostnader, ligger i klimatet, särdeles på Sveriges ostkust, där sjöfarten under vintern är stängd flera månader. Nödiga materialier måste därför importeras i god tid på hösten, och medför detta betydlig ränteförlust, men äfven händer ganska ofta att materialier, som beställts för leverans i god tid, ej levereras på aftalad tid utan långt senare. Under sådana förhållanden måste dessa under vintern importeras öfver Göteborg och sedan, om fartyget bygges på ostkusten, pr järnväg öfver Sverige, och komme detta i många fall att fördyra bygandet.

En ytterligare svårighet för att få ett skeppsbyggeri i stor skala i gång ligger i svårigheten att erhålla och uppföstra yrkes-skickliga arbetare. Sedan nu gällande tullsystem infördes, hafva lifsförnödenheter och allt öfrigt höjts snart sagdt årligen. Ar-

betslönerna hafva äfven såsom en följd däraf gradvis stigit och därigenom äfven påverkat den allmänna prisstegringen. Dessutom hafva arbetarne mer och mer sammanslutit sig i fackföreningar och därigenom uppdrifvit arbetslönerna. Här om vore intet att säga, såvida samma förutsättningar förefunnes inom de svenska fackföreningarna som i s. k. »trade unions» i England. För att blifva upptagen i en »trade union» i England fordras, där yrkesskicklighet är nödvändig, att arbetaren i fråga under flera år arbetat i yrket för en låg aflöning, under hvilken tid yrkesskickligheten inöfvats. De svenska arbetarne däremot skifta mången gång yrken, endast någon högre betalning tillfälligtvis erhålles, och då de ingå i en fackförening, anse de sig därigenom berättigade till högsta betalning, snart sagdt oafsedt yrkesskickligheten. Att under sådana förhållanden erhålla yrkesskickliga arbetare, som kunna och vilja lämna valuta för sin aflöning, eller att inöfva nya arbetare i yrket har sina stora svårigheter, särdeles som dessa fackföreningar i många fall drifva upp aflöningarna, men på samma gång söka nedsätta arbetsprodukten och hindra de arbetare, som genom arbetsskicklighet och flit vilja utföra större arbetsprodukt. Då ett tidsenligt skeppsbyggeri, såsom här förutsatts, måste drifvas, såsom i England och Tyskland, med fullt arbete, d. v. s. att flera fartyg under olika stadier äro under byggnad samtidigt, så att arbetet är fördeladt och de olika klasserna af arbetare hafva full sysselsättning, så kan detta ej ske, om ej försäljningsprisen blifva ungefär desamma, som gälla i England och Tyskland. Det är nämligen tydligt, att detta är villkoret för att få beställningar från utlandet, då det icke är antagligt, att en dylik verkstad skulle kunna få tillräckliga beställningar af svenska redare, och dessa senare säkerligen icke håller vilja betala högre pris för fartyg än i England och Tyskland gällande.

Af hvad här ofvan anförts torde framgå, att föga utsikter förefinnas att under nuvarande förhållanden få någon större skeppsbyggnadsindustri till stånd i Sverige, äfven om de af handels- och sjöfartskomitén föreslagna lindringar i tullrestitution erhållas. För att nå detta mål måste kraftigare åtgärder vidtagas, på det att skeppsbyggerihandteringen må kunna drifvas

under närmelsevis samma förutsättningar som i utlandet, särskildt England och Tyskland.

För att man må kunna så mycket som möjligt närma sig detta mål utan väsentliga uppoffringar af staten, har jag ansett, att handels- och sjöfartskomitén bort föreslå:

att tullfri införsel måtte medgifvas såväl af materialier, inventarier med mera, som äfven af ångmaskiner och ångpannor med tillbehör, behöfliga för fartygsbyggnader; samt

att arbetsmaskiner, nödvändiga för byggandet af fartyg med ångmaskiner och ångpannor, äfven måtte få tullfritt införas, på det att därigenom må möjliggöras anläggande af nya, tidsenliga verkstäder för fartygs byggande samt utvidgning och förbättring af befintliga sådana verkstäder.

Skulle, ur tullpolitisk synpunkt, ett sådant medgifvande anses omöjligt att bifalla, måste andra åtgärder vidtagas, som kunna leda till samma mål. För detta ändamål är lämpligt att relatera de förslag, som förut varit å bane i samma syfte.

Då nu gällande industritullar infördes, afsågs därmed att genom tullskydd uppmuntra den inhemska tillverkningen, och för de artiklar, som kunna tillverkas inom landet och därstädes afsättas, är det möjligt att sålunda underlätta industrin. Tull infördes äfven på fartyg för att skydda den svenska skeppsbyggnadsindustrin, men då inga redare kunde bygga fartyg i Sverige, enär dessa blefvo betydligt dyrare än i utlandet byggda, och ej håller inköpa dylika från utlandet samt betala 10 % tull och med så fördyrade fartyg uppträda i den internationella fraktmarknaden, så visade det sig snart, att ett fel var begånget genom fartygstullens införande, och upphäfdes densamma ganska snart. Härigenom bereddes möjlighet för svenska redare att inköpa fartyg i utlandet och med desamma idka fraktfart under tämligen samma villkor som andra nationers redare. Skeppsbyggerinäringen kom därigenom i den ställning, att alla råmaterialier m. m. som erfordrades voro belagda med tullar, då

däremot den färdiga produkten fartyg var tullfri. Detta var ju tvärt emot hvad som afsetts vid tullarnes införande och hvad som tillämpats vid all annan industriell verksamhet.

1888 års tullkomité insåg äfven omöjligheten att i Sverige idka skeppsbyggeri, sedan tullar på fartyg och alla materialier införts, och uttalade därför i sitt yttrande af 9 april 1889, att lämpligaste formen för tullrestitution, efter tullkomiténs förmenande, vore att lämna den i form af fix godtgörelse för ton, samt framlade förslag därtill, på sätt närmare omnämnts å sid. 59 i nu föreliggande betänkande.

Sjöfartsnäringskomitén föreslog sedermera i sitt den 12 september 1890 afgifna utlåtande införandet af sjöfartspremier såsom ett, enligt komiténs förmenande, långt verksammare understöd för den svenska sjöfartsnäringen, än som skulle komma densamma till del genom byggnadspremier för i Sverige nybyggda fartyg. För den händelse att sjöfartsnäringskomiténs förslag i sagda syfte ej genomfördes, föreslog komitén, att gällande tullar å fartyg måtte upphävas och, förutom andra förslag, att vid nybyggnad af ångfartyg af 500 samt segelfartyg af 200 bruttoton och däröfver måtte beviljas godtgörelse enligt tullkomiténs förslag. (Se vidare nu föreliggande betänkande, sid. 62 o. f.).

Hvarken tullkomiténs eller sjöfartsnäringskomiténs förslag, ej håller de enskilda motioner, som afgåfvos i samma syfte, biföllos af Riksdagen, och skeppsbyggeriindustrin ligger fortfarande i lägervall.

Genom de stora beställningar på krigsfartyg, som svenska staten gjort under senaste åren, hafva de trenne verkstäder, som därmed hugnats, fört en dräglig existens, men nybyggnader för handelsflottan hafva ej i nämnvärd mån förekommit.

Om det anses nödigt och önskligt att få en tidsenlig skeppsbyggeriindustri till stånd och här ofvan föreslagna tullfrihet ej kan beviljas, så måste staten gifva godtgörelse för tullarne i form af byggnadspremier per ton, såsom såväl tullkomitén 1889 som sjöfartsnäringskomitén 1890 föreslagit, men torde af tullkomitén föreslagna belopp numera vara otillräckliga. Dylika premier borde i så fall utgå för ett visst antal år, t. ex. 20. En så lång tid

torde vara nödvändig, för att tillräckligt stora kapital skola kunna intresseras för tidsenliga, dyrbara anläggningar för skeppsbyggeri och ångmaskinens byggande. Genom godtgörelse på sådant sätt och under så lång tid är antagligt, att skeppsbyggeriet skulle blifva af den omfattning, att de flesta materialier skulle kunna tillverkas i landet. Under de första åren komme väl det hufvudsakligaste af materialierna att importeras och tull därför betalas, men antagligt är, att en större skeppsbyggnadsverksamhet skulle framkalla anläggning af ett tidsenligt större järnverk för skeppsbyggnadsmaterialier. De nuvarande valsverken i Sverige, som tillverka fartygsplåt och spant, äro så få och hafva en så inskränkt produktionsförmåga, att deras tillverkning torde vara behöflig för öfriga industrier inom landet. Vid detta förhållande är naturligt, att verken hålla sina pris så höga, som utländska prisen plus tull och frakt medgifva, och vid inträffad dålig konjunktur hållre sälja till utlandet för lägre pris den del af tillverkningen, som ej kan afsättas inom landet, än nedsätta prisen på hela tillverkningen. Ett nytt tidsenligt järnverk borde, om kol och koks användes såsom i England och Tyskland, kunna tillverka plåt m. m. lika billigt som därstädes, då malm finnes, om nämligen anläggningen göres i tillräcklig stor skala och drifves rationellt. Om skeppsbyggnadspremier, beräknade att utgöra godtgörelse för tullarne, tillförsäkrades under t. ex. 20 års tid, är antagligt, att spekulationen skulle framkalla bildandet af ett eller flera kapitalstarka bolag, som kunde anlägga tidsenliga verkstäder för såväl fartygs som ångmaskinens byggande äfvensom i sammanhang därmed järnverk för tillverkning af plåt m. m. På samma sätt skulle, då ett större antal fartyg byggdes, andra industrier, såsom tillverkning af ankare, ketteringar, ångspel och ångwinchar m. m., som äro behöfliga till fartygs utrustning, kunna uppstå, och dessa föremål tillverkas i större skala och till sådana pris, att import däraf blefve obehöflig.

Sedan en skeppsbyggnadsindustri på så sätt danats, skulle den otvifvelaktigt kunna utvecklas, så att den utan konstladt understöd kunde blifva af den allra största vikt för rederinäringens tidsenliga utveckling. Alla förutsättningar finnas för att en

dylik industri skulle kunna utvecklas till att blifva den allra största i landet.

Ehuru i princip motståndare till konstlade medel för industrins höjande, har jag dock med hänsyn till min erfarenhet i denna industri och min lifliga öfvertygelse om att den bör och kan uppdrifvas till en betydande höjd, ansett min skyldighet vara att papeka och närmare utveckla de svårigheter, som föreligga för skeppsbyggerinäringens rationella drifvande, samt meddela hvilka åtgärder enligt min åsikt äro att vidtaga för sagda industris uppblomstring. Vill man målet, måste man vilja medlen.

De å sidan 73 omförmälda tillkallade sakkunnige, öfveringenjören m. m. W. Jacobsen och ingenjören m. m. Kurt von Schmalensée, hvilkas yttrande funnits ej böra intagas i komiténs betänkande, hafva, efter att erhållit del af dessa mina åsikter, förklarat att de i allo dela dem.

BILAGOR.

Bil. A.

Protokoll, hållet vid handels- och sjöfarts-komiténs sammanträde den 13 februari 1900 kl. 2 e. m.

Närvarande: Herr ordföranden, komiténs samtliga ledamöter med undantag af herr Rettig, samt, såsom tillkallade sakkunnige, bankdirektören H. T. Frölander, bankdirektören friherre C. J. Langenskiöld, vice häradshöfdingen M. Wallenberg, filosofie doktorn Ph. Leman, direktören Axel Appelberg, direktören Gustaf Rödbom och e. o. kontoristen på konsulsstaten G. Thunberg.

§ 1.

Sedan komitén vid sammanträde den 31 nästlidne januari beslutit att, med afseende å särskilda inom komitén väckta förslag angående beredande af kapital för rederinäringen, såsom särskilde sakkunnige tillkalla bankofullmäktigen doktor J. W. Arnberg, bankdirektören H. T. Frölander, bankdirektören friherre C. J. Langenskiöld, filosofie doktorn Ph. Leman, direktören Axel Appelberg, direktören Gustaf Rödbom och e. o. kontoristen på konsulsstaten G. Thunberg,

och samtliga desse antagit kallelsen med undantag af herr Arnberg, i hvars ställe, då den af komitén utsedde förste suppleanten, bankdirektören L. Fraenckel var från hufvudstaden frånvarande, inkallats andre suppleanten, vice häradshöfdingen M. Wallenberg,

så hade nu desse tillkallade infunnit sig till samråd med komitén; och efter det herr ordföranden hälsat de närvarande, intogo dessa sina platser.

§ 2.

På hemställan af herr ordföranden beslöts, att föredragningen skulle ske på det sätt, att de punkter, som voro uppförda å det till de sakkunnige utsända frågecirkulär, skulle hvar efter annan behandlas.

Punkten 1. a) Kan den för rederirörelsens utveckling nödvändiga förutsättningen, att lån, mot hypotek i fartyg, må kunna erhållas på förmånliga villkor, vinnas genom förmedling af nuvarande kreditanstalter?

b) Fordras för ändamålet särskild specialbank, och är det utsikt för att en sådan kan åstadkommas genom enskild företagsamhet?

c) Eller fordras statens mellankomst?

Sedan punkten blifvit föredragen, anförde

Herr G. O. Wallenberg: Jag anhåller först om tillstånd att, då vi nu gå in på behandlingen af den första frågan, få yttra mig något mera generellt, på det att vi därigenom må kunna i viss mån orientera oss på det område, som det här gäller att behandla. Jag tillåter mig göra det, därför att jag framställt ett af de förslag, som föreligga i denna fråga.

Då det inom handels- och sjöfartskomitén varit ifrågasatt att förorda det ena eller andra medlet för att åstadkomma en utveckling af den svenska sjöfarten, så har komitén snart kommit till det resultat, att den viktigaste åtgärden i detta afseende vore att anskaffa tillräckligt kapital. Komitén har varit fullt enig däri, att detta är en vitalfråga. Men om själfva sättet, hvarpå detta anskaffande borde ske, har icke full enighet vunnits. De förslag, som framkommit, hafva egentligen rört sig om huruvida det borde ske direkt genom statens mellankomst, d. v. s. i form af ett visst understöd för sjöfarten, eller huruvida sjöfarten borde sättas i stånd att med egna krafter och genom egna åtgärder åstadkomma det nödiga kapitalet. Med det sistnämnda förslaget sammanhänge ju också på det allra närmaste den synpunkten, att kapitalanskaffningen borde så ordnas, att kapitalet icke någonsin behöfde tryta, eller med andra ord att kapitalet skulle kunna vara tillgängligt, då det i verkligheten behöfdes. Vi veta ju, att i fråga om sjöfartsnäringsen gäller i ännu högre, eller åtminstone i lika hög grad som i fråga om många andra näringar, att vi äro beroende af konjunkturerna. Vid vissa tillfällen äro förhållandena mycket fördel-

aktiga för byggande eller för inköp af fartyg. Byggandet af fartyg är beroende på huruvida materialprisen och arbetslönerna äro billiga. Inköp af fartyg kan vara mer eller mindre fördelaktigt, beroende på omkastningar i marknadens behof af olika fartygstyper och fartygsstorlekar. Så hafva vi under den senaste femårsperioden kunnat till Östersjön förvärfva en typ af fartyg, som på de andra marknaderna blifvit öfverflödiga, enär man där skaffat sig andra typer och i allmänhet större fartyg.

Det viktigaste härvidlag är att söka ställa det så, att sjöfartsnäringen må hafva disponibelt kapital vid sådana tillfällen, då det verkligen behöfves. *Fondsystemet* har ju den olägenheten, att när fonden är slut, så finnes intet mera att få. Det är ju icke möjligt, att Riksdagen skulle bevilja ett förslagsanslag, som finge användas i huru stor utsträckning som helst, utan en viss begränsning måste ske, och det är just detta, som jag anser vara för sjöfartsnäringens utveckling farligt och i högsta grad opraktiskt. Det förslag jag framlagt torde icke lida af en dylik brist, utan skulle just hafva den förtjänsten att kunna svälla ut och motsvara ökade kraf.

Därmed har jag naturligtvis icke velat säga, att man har tänkt sig eller hoppats, att sjöfarten skulle kunna skaffa sig medel till ett *billigare pris*, än hvad den allmänna marknaden kan lämna. Sjöfarten anser sig vara en sådan näring, att den lika väl som andra näringar bör kunna betala det pris, som penningen gäller i den allmänna marknaden. Skulle här i själfva verket vara fråga om att sjöfartens vara eller icke vara vore beroende på skillnaden mellan 4 % — eller den ränta, som blifvit nämnd i sammanhang med förslaget om en lånefond — och 5 %, eller i allmänhet det gängse marknadspriset å penningar, då vore ju sjöfarten en näring, som det skulle vara högst betänkligt att befrämja i någon större utsträckning. Ty om framgången vore beroende af 1 % af anskaffningskapitalet, så vore ju redan utsikten till vinst så liten och så oviss, att det visst icke vore skäl att sysselsätta sig med den näringen.

Jag har nämnt detta för att framhålla, att jag icke velat gå in på att vi skulle i första hand sträfvä efter s. k. billiga penningar. Hufvudsaken är att kunna anskaffa penningar. I hvarje fall har jag tänkt mig, att sjöfarten skulle endast sträfvä efter att få penningar till det pris, som kan betingas i den allmänna penningemarknaden.

Hvad man däremot bör afhjälpa är först och främst, att sjöfarten icke, såsom hittills i de allra flesta fall, skall vara absolut afstängd från penningemarknaden. Ty nu är det i själfva verket så, att det *maritima hypoteket* är afstängdt från penningemarknaden. Det faller icke inom ramen för s. k. bankpapper. Det beror uteslutande på andra omständigheter, huruvida penningeinstitutionerna taga det som säkerhet för ett lån. Detta beror på personligt förtroende till styrelsen eller på andra förhållanden. Lagstiftaren har ännu icke i fråga om det *maritima hypoteket* träffat sådana bestämmelser, att, när jag lämnat ett dylikt hypotek långifvaren i handom, han verkligen kan säga: detta har jag i min hand, och på grund häraf kan jag alltid göra min rätt gällande. Det är på grund häraf, som komitén sträfvat att i första hand bereda trygghet åt långifvaren, så att han verkligen kan anses hafva panten i sin hand, hvilket nu alls icke är förhållandet.

Detta är hvad jag inledningsvis velat nämna beträffande den första frågan. Det är på dessa grunder, som jag ansett det af mig framlagda förslaget, om upprättande af en maritim hypoteksbank, bättre än förslaget om en fond, anslagen af svenska Riksdagen, motsvara detta ändamål.

Herr Frölander: Om jag till en början får yttra mig om de tre momenten af den första frågan, ber jag att med afseende å mom. a) få säga, att det nog torde vara ganska sannolikt — därest det *maritima hypoteket* ordnas på sätt som varit i fråga, så att dels inteckning införes, dels försäkringsfrågan blir löst på ett sätt, som innebär full täckning — att detta hypotek skulle kunna belånas i de vanliga bankerna. Till hvilken ränta eller på hvilka villkor detta skulle kunna ske, är, hvad särskildt den första tiden angår, något svårt att säga. — Jag antager, att dylika lån först skulle draga något högre ränta än vanliga förlagslån; men i samma mån som man blefve van vid detta hypotek, torde räntan med säkerhet kunna antagas blifva lika den vanliga. Däremot synes det mig tvifvelaktigt, huruvida genom de nuvarande kreditanstalterna dylika lån skulle kunna förmedlas till så stort belopp, som i de föreliggande förslagen är förutsatt. Om man syftar därhän, fordras nog en särskild institution. Denna institution torde näppeligen kunna åstadkommas genom enskild företagsamhet. Detta är visserligen möjligt, men det är mindre sannolikt, att det skulle kunna ske på detta sätt, än om staten trädde emellan. Huru-

vida staten bör göra det eller icke, därom vill jag icke uttala mig på den grund, att detta beror på en uppskattning af sjöfartsnärings framtida vinstutsikter, så att säga, under en följd af år och af dess vikt för vårt nationella ekonomiska lif, en uppskattning, som jag icke tilltror mig att göra.

Herr M. Wallenberg: I afseende å första punkten har jag ungefär samma uppfattning som herr Frölander. Jag anser nämligen, att, under förutsättning att genom lagstiftning det maritima hypoteket skapas och ordnas, nuvarande kreditanstalter kunna allenast i mindre utsträckning lämna dylika lån. Dessa måste emellertid, liksom alla andra banklån, betraktas såsom varande af mera tillfällig art, beroende därpå att bankernas inlåning är ställd på relativt kort tid.

Villkoren komma att följa den allmänna penningemarknadens läge, och erfarenheten kommer att ådagalägga, huru stor riskpremie räntan måste inkludera.

Men för en snar utveckling i större skala af landets rederirörelse torde den inhemska penningemarknaden ej kunna lämna medel. För uppbringande af härtill erforderliga penningar måste det internationella kapitalet anlitas. Härtill lämpar sig ej en specialbank, då för denna villkoren blifva jämförelsevis betungande. En under offentlig kontroll stående, af staten understödd institution torde däremot hafva utsikter att, under normala tider, skaffa penningar på drägliga villkor.

Herr friherre Langenskiöld: Jag håller för min del före, att de nuvarande kreditanstalterna, d. v. s. de enskilda kreditanstalterna, med den organisation, som de för närvarande hafva, icke, äfven om assurancesfrågan skulle lösas på ett fullständigare sätt än för närvarande skett, kunna, utan att i viss mån förändra sin organisation, i någon större grad gå sjöfartsnärings önsknings till mötes genom hypotekslån. Såsom nu är, förekommer i bankrörelsen med hänsyn till sjöfartsnäringen endast lån mot aktier, och det kan den nuvarande organisationen af bankerna lämpa sig för, enär man då har vissa andra, allmänna hållpunkter att stödja sig på för att bedöma aktiernas värde. Man vet hvad aktien är noterad till, man känner hvilka som sitta i styrelsen för bolaget o. s. v., och på grund däraf kunna bankerna belåna aktierna.

Men om det gäller att låna mot hypotek i fartyg, tror jag, att bankerna, äfven om assurancen skulle vara fullständigare, icke kunna göra det utan att i viss mån omorganisera sig för detta ändamål,

d. v. s. skaffa sig sakkunnigt folk, som verkligen kunna bedöma, i hvilken mån inteckningen innebär säkerhet eller icke. Jag tror, att de nuvarande kreditanstalterna icke kunna belåna blifvande inteckningar i någon större grad, utan att de antingen skola inrätta särskilda afdelningar därför, eller också bör det fås till stånd en särskild för ändamålet afsedd institution — sådan som t. ex. Stockholms Inteckningsgarantiaktiebolag för inteckningar i fastigheter i Stockholm — där man hade att tillgå sakkunnigt folk, för bedömande af de säkerheter, som lämnas för lånen.

Om återigen statens mellankomst erfordras för detta ändamål eller om det kan genomföras på enskild väg, därom vågar jag icke yttra mig. Men jag tror att det vore en farlig sak för staten att alltför mycket gå in uti ett dylikt företag, ty staten skulle kunna ådraga sig bra mycket ansvar för den olyckliga utgång, som alltid kan vara förenad med en dylik utlåning.

Herr Leman: Jag skall be att få tillägga några ord för att se saken från en annan synpunkt än den, från hvilken densamma förut blifvit betraktad.

Det är nog sant, att för närvarande utlåning icke sker direkt mot hypotek i fartyg, men säkert är att man indirekt kan få lån — såsom den senaste talaren nämnde — mot pant af aktier. Jag känner icke, i huru stor utsträckning aktier i ångfartygsbolag belånas i Sverige, men jag vet, att särskildt i Göteborg denna belåning icke är liten. Detta bidrager nog ganska mycket till att flottan ökas, ty man vet, att när det gäller aktier, får man låna åtminstone till halfva värdet och mot en ränta, som icke öfverstiger den vanliga. Skulle nu en inteckningslag komma till stånd, så tror jag, att följden blefve den, att aktierna blefve obelånbara, därest ej i resp. bolagsordningar föreskrefves, att bolagets fartyg ej finge intecknas. Ty ingen bank lär kunna mottaga aktier som säkerhet, om direkt lån kan lämnas mot fartygshypotek. Jag tror beträffande den öfvergång, som möjligen kommer att ske, att man måste taga i betraktande, att delägarne i de äldre bolagen hafva en stor del aktier belånade. Det torde icke kunna ske utan kännbar förlust för desse att genast göra en omkastning.

Då kapten Wallenberg säger, att det här gäller att åstadkomma ett nytt sätt för belåning af fartyg, så är detta mycket sant. Men

jag vill erinra, att det finnes många andra föremål än fartyg, hvilka för närvarande icke kunna på detta sätt belånas. En köpman, som har ett stort varulager, kan visserligen omsätta det i penningar, men använda det som underpant kan han icke. Om det är fråga t. ex. om kaffe eller sidentyger, så kunna dessa varor icke användas såsom hypotek. Det finnes i handelsvärlden många sådana där fall, där man icke kan åstadkomma det, som i en viss riktning skulle vara mest önskvärdt.

Herr Appelberg: Jag hade icke ämnat yttra mig i dessa bank- eller penningeanskaffningsfrågor, förrän vi kommit till punkten 6, men jag har fått anledning därtill redan nu, emedan frågan om belåning af ångbåtsaktier indragits i denna diskussion rörande marinhypoteket och inteckning i fartyg, hvarmed det endast indirekt kan hafva sammanhang, beroende detta antagligen på ett missförstånd. Jag ber nämligen få erinra därom, att då inom sjölagskomitén frågan om lag för inteckning i fartyg behandlades, föreslogs att sådan för Sverige endast skulle medgifvas för ett helt fartyg, under det att Norge och Danmark följde det tyska systemet, som medgifver inteckning äfven för andel i fartyg. Grunden för registreringen blef däremot i hufvudsak densamma. En ångbåtsaktie utgör ju icke en andel i ett fartyg utan i ett bolag, som äger en eller flera ångare och kanske dessutom varf, kolgårdar, reservfonder eller andra tillgångar, hvarför belåning af dylika aktier icke direkt berör denna fråga. Indirekt har denna belåning blott betydelse i så hänseende, att en långifvare på ett sådant affärspapper måste räkna med om det ångbåtsbolag, som aktierna representera, har sina ångare intecknade eller icke. Hvad doktor Leman i så hänseende anförde, att enskilda aktieägares belåning af sina ångbåtsaktier i banker och hos enskilde försvåras därigenom, att ett bolag beslutar sig för att för sin utvidgning begagna sig af rätten att inteckna bolagets ångare, är samma invändning, som af ett par bolagsdirektörer anfördes vid nautiska föreningens möte i Göteborg; men för att hindra detta, kan man ju i bolagsordningen bestämma eller vid de årliga bolagsstämmorna aktieägarne besluta, att dylik inteckning ej får tagas, då ju belåning af sådana ångbåtsaktier hädanefter som hittills kan försiggå.

Herr Brodin: Med anledning af hvad föregående talare yttrat skall jag be att få säga några ord.

Det är väl icke alltid så ändå, att ett bolags aktier icke skulle vara belånbara, om fartyget vore intecknad. Detta beror väl helt och hållet på bolagets ställning och det förtroende det åtnjuter.

För att framdraga ett exempel ber jag få erinra därom, att »det forenede Dampskibsselskab» i Köpenhamn upptagit obligationslån. Åtskilliga tyska ångbåtslinier, såsom Norddeutsche Lloyds m. fl., hafva äfven upptagit obligationslån, och flera af dessa bolag ha använt en del inteckningar såsom hypotek. Men detta oaktadt äro deras papper så väl kända, att de gå i handel ochandel och noteras. Jag tviflar icke på, att dessa bolags papper äfven kunna belånas, oaktadt en del af deras egendom är belagd med inteckning. Vi få väl därför icke antaga såsom gällande regel, att ett bolags aktier icke skulle vara belånbara, om dess fartyg helt och hållet eller till någon del äro intecknade.

Herr Appelberg: Detta var ej direkt svar på min framställning. Jag är enig med herr Brodin i hvad han yttrat. Vi behöfva endast gå till de stora ångbåtsbolagen i Bremen och Hamburg, hvilka på sina fartygsegendomar hafva obligationslån upp till 30 å 40 millioner kronor.

Det är därför att hypoteket grundar sig på stora serier af ångare och öfrig egendom, som banker och enskilde kunna med lugn taga dessa obligationer och anse dem såsom lika säkra papper som sådana på egendom i land.

Gent emot baron Langenskiölds framställning rörande belåning af ångbåtsaktier har jag blott velat betona, att detta icke direkt sammanhänger med frågan om inteckning i fartyg och det maritima hypoteket.

Gent emot herr Brodin ber jag få tillägga, att jag trott, att herrarnes förslag hvilade på den grund, att det maritima hypoteket endast afsåg, att inteckning i helt fartyg skulle medgifvas.

Herr friherre Langenskiöld: Det synes föreligga ett missförstånd af den senaste talaren.

Jag har aldrig tillåtit mig likställa aktier med inteckningar i fartyg. Jag yttrade, att bankernas nuvarande organisation gör det möjligt att belåna aktier, men icke att belåna inteckningar, och detta på den grund att, för att bedöma en inteckning i fartyg, det fordras specialkännedom beträffande fartyget, något som icke fordras för belåning af aktier.

Punkten 2. Om statens medverkan anses nödig, i hvilken af följande former skulle denna medverkan lämpligast ske:

a) genom försträckning från riksbanken?

b) genom anvisande af en lånefond, ur hvilken redare kunde erhålla lån mot antaglig säkerhet af inteckning i fartyg eller af annat hypotek?

c) genom fondering — i ungefärlig öfverensstämmelse med hvad som skett i fråga om Allmänna hypoteksbanken — af en maritim hypoteksbank, hvilken skulle hafva till föremål att tillhandahålla rederi-rörelsen lånemedel?

Efter punktens föredragning yttrade

Herr M. Wallenberg: Med afseende å mom. a) — huruvida en dylik försträckning bör lämnas af riksbanken — ber jag att få yttra såsom min bestämda åsikt, att detta hvarken kan eller bör ifrågakomma, enär riksbankens, centralbankens, uppgift är en helt annan: att upprätthålla myntvärdet och att vara bankernas bank.

Hvad därefter angår mom. b), anser jag för min del, att anvisandet af en dylik lånefond endast skulle vara ett palliativ, ty fonden kan icke göras tillräckligt stor. Den tömmes snart, och därmed har den spelat ut sin roll med afseende å sjöfartens utveckling.

Beträffande slutligen mom. c) anser jag det förslag, som däri innehålles, vara utförbart. Jag har sett igenom den af kapten Wallenberg uppgjorda planen för en dylik bank, men vill nu icke ingå i någon granskning däraf. Emellertid finnes i detta förslag åtminstone ett moment, som jag anser icke vara så klokt, nämligen att styrelsen skulle väljas uteslutande bland redare för minst 5,000 tons fartyg. Jag anser det icke vara klokt att intaga detta i förslaget, utan torde valbarheten böra utsträckas till äfven andra personer än redare. Ty det är knappast antagligt eller ens möjligt, att redare, som disponera så mycket tonnage, skulle vara villiga att åtaga sig ett sådant uppdrag. Å andra sidan är det mycket möjligt, att det finnes för en sådan funktion väl kvalificerade personer, som icke alls reda i fartyg.

Herr Frölander: Med erinran om den förutsättning, som är gifven i denna punkt, nämligen att statens mellankomst är nödig, vill jag först uttala, att försträckning från riksbanken är absolut olämplig, och detta af det skälet, att riksbanken redan förut i sina afbetalningslån har en rörelsegren, som ur bankteknisk synpunkt är fullkomligt

förkastlig och som vid riksbankens ombildning endast bibehölls af politiska skäl. Det är då ännu mindre lämpligt att lägga dit ytterligare en liknande rörelse.

Mot förslaget om en särskild lånefond synes mig kunna invändas, att man vid förvaltningen af denna fond måhända icke skulle kunna förfoga öfver tillräcklig sakkännedom. Därför instämmer jag — för så vidt man tänker sig, att det skall gå långt framåt med sjöfartsnäringsens utveckling — i afseende å denna frågas besvarande med herr Marcus Wallenberg.

Återstår så mom. c), som afser fondering, i ungefärlig öfverensstämmelse med hvad som skett i fråga om allmänna hypoteksbanken, af en maritim hypoteksbank. Det förefaller också mig möjligt, att en sådan anstalt skulle kunna åvägbringas och kunna fylla den uppgift, som förelägges densamma.

Herr friherre Langenskiöld: Hvad beträffar mom. a), vill jag till fullo instämma i de föregående talarnes yttranden. Jag anser nämligen, att det icke gärna kan komma i fråga, att riksbanken skall lämna alla de medel, som erfordras i detta afseende

Att återigen bilda en lånefond, ur hvilken lån mot antaglig säkerhet i fartygsinteckning skulle lämnas sjöfarten, synes mig visserligen vara en åtgärd, som i många fall kunde vara till stor nytta, men jag tror icke, att denna lånefond skulle i längden räcka till. Särskildt skulle väl i fråga om denna fond komma att visa sig samma olägenhet som beträffande manufakturförlagslånefonden, nämligen att, då penningar behöfvas, sådana icke finnas till hands. Man skulle således få vänta, till dess genom inbetalning af gamla lån medel blifva tillgängliga. Att emellertid i enskilda fall det kan vara synnerligen fördelaktigt, att lån af statsmedel lämnas enskilda redare eller större rederier, har erfarenheten från andra länder nogsamt visat.

Beträffande slutligen frågan om en hypoteksbank, så har jag för min del egentligen ingenting att anmärka mot själfva idén. Ty om öfver hufvud taget belåning af inteckning skall i större grad kunna äga rum, måste det, såsom jag nyss tillät mig nämna, antingen finnas en särskild institution för ändamålet eller också måste de nuvarande kreditanstalterna skaffa sig särskilda afdelningar, som blifva kompetenta att bedöma den lämnade säkerheten. Men om detta skall ske under statens flagga eller icke, därom vågar jag icke yttra mig mer

än så till vida, att jag vill uttala en stor farhåga för lämpligheten af att, då något så nytt som detta införes, staten genast skall taga saken om hand, utan att man förut fått någon erfarenhet om i hvilken mån publiken kommer att blifva mottaglig för de obligationer, en dylik anstalt utfärdar. Jag fruktar nämligen för att, om det på något sätt ginge illa, staten finge lof att träda emellan äfven utöfver den fond, som staten lämnat såsom säkerhet. Kunde det däremot så ordnas, att det blefve en privat institution, som toge saken om hand, så synes det mig, som vore det synnerligen lyckligt och liggande inom statens uppgift, ifall staten hjälpte denna institution, antingen genom att lämna bidrag till inrättande af en särskild byrå för inspektion af fartygen eller på annat sätt. Ty då hade man å ena sidan det enskilda intresset, som skyddade institutionen mot oförsiktig utlåning; och hände det någonting, så vore det en olycka, som drabbade ett enskildt bolag, och icke något, på hvilket staten hade tryckt sin prägel.

Herr G. O. Wallenberg: Med afseende å den tvekan, som af friherre Langenskiöld uttalats, huruvida den här ifrågavarande institutionen borde vara en statsinstitution eller en privat institution, torde det i första hand vara nödvändigt att utreda, huru pass långt man skall gå. Jag tror, att baron Langenskiöld har missuppfattat saken, då han angifvit den af mig ifrågasatta institutionen såsom en statsinstitution.

Jag tillåter mig härvid göra en jämförelse. Icke kan man på det hela taget säga, att allmänna hypoteksbanken är en statsinstitution, fastän staten har gifvit denna bank en garantifond för ett visst ändamål. Ty hvad menas med en statsinstitution, om man tager detta ord i dess strängaste bemärkelse? Det är sådant organ, som styres genom regeringen. Men detta är icke fallet med allmänna hypoteksbanken. Ty denna bank ledes af en styrelse, hvars ordförande visserligen är utnämnd af konungen, men som i öfrigt är tillsatt af delägarne, hvilka väljas af grupper utaf mindre liknande föreningar i orterna, uti hvilka föreningar åter de särskilda individerna ingå. Allmänna hypoteksbanken är således en organisation, tillkommen och administrerad genom det privata, fastän man, på grund däraf att man önskat ett fortvarande bestånd åt denna institution, icke velat lämna den i händerna på en tillfällig aktiemajoritet, utan i stället velat fastslå, att den icke kan rubbas. Den kan icke ändras till sina grundsyften, utan den

måste bibehållas under dessa former. På samma sätt har man trott, att åt den föreslagna maritima hypoteksbanken borde, för att den skall vara en fortbestående institution, gifvas något så när samma natur. Därför vill jag för min del, såsom förslagsställare, icke gå in på att den maritima hypoteksbanken är att anse såsom en statsinstitution i detta ords allra strängaste bemärkelse.

Den omständigheten, att institutet har stöd af staten, gifver äfven åt detsamma en helt annan ställning, när det blir fråga om att försälja dess papper i utlandet. Man tager hänsyn till att detta institut är ett sådant, som icke är underkastadt tillfälliga växlingar med afseende å affärsprinciper, utan man vet, att det har ett fortvarande bestånd, och att, då det står under statens kontroll, staten har intresse af att det må upprätthållas. Det är därför, som jag tror, att den uppfattning, som baron Langenskiöld här velat framhålla med afseende å institutets natur, bör i någon mån modifieras.

Jag skall be att, medan jag har ordet, få rikta en fråga till bankdirektör Frölander med afseende å de spörsmål, som förevarit här i komitén vid behandlingen af dessa ämnen. Man har nämligen framhållit, att det skulle nog vara bra att hafva ett institut, sådant som det i handlingarna beskrifvits, *i framtiden*. Men *nu* skulle det icke låta sig göra att tillskapa en sådan institution. Ty hvarken — har man sagt — funnes behof af att låna så mycket penningar, som detta institut skulle kunna anskaffa, ej heller skulle upplånade medel kunna förräntas. Man har därför nämnt, såsom en lycklig medelväg, att först skulle Riksdagen gifva en fond, liknande den som nu går under namn af manufakturförlagslånefonden, och sedermera, när man funnit, att denna fond kommit till full användning, skulle ett bankinstitut skapas för att föra sjöfarten framåt. Jag har för min del inlagt ett bestämdt bestridande af lämpligheten utaf ett sådant tillvägagående, enär det skulle både i ena och andra afseendet blifva en halfmesyr. Jag tror först och främst, att det skulle blifva mycket svårt i hvilket fall som helst att få Riksdagen att gå in på att tillskapa en fond, som vore af tillräcklig storlek.

De frågor jag således skulle vilja rikta till bankdirektör Frölander, äro följande: huruvida den erfarenhet han har såsom chef för allmänna hypoteksbanken angifver, att det skulle vara klokt att åstadkomma ett dylikt dualistiskt system. Och vidare, om han anser, att

det skulle vara någon svårighet att genast sätta i gång en maritim hypoteksbank. Slutligen ber jag att få spörja, huruvida han tror, att det skulle möta någon svårighet eller medföra några väsentliga förluster att förränta sådana medel, som skulle inflyta på grund af de öfverenskommelser om obligationsförsäljning, som tid efter annan måste vid ett sådant institut göras.

Herr friherre Langenskiöld: Jag har icke kunnat af kapten Wallenbergs uttalande gent emot mig, med afseende å statens ställning till denna institution, finna annat än en ytterligare bekräftelse på min farhåga, att just denna omständighet, att staten skulle lämna obligationer till grundfonden, vore någonting, hvaraf man ville slå mynt gent emot utlandet, för att kunna placera obligationerna därstädes. Mig förefaller det som om, därest en dylik institution sökte placering för sina obligationer i utlandet med framhållande af den omständigheten, att staten tillskjutit medel för ifrågavarande ändamål, man ovillkorligen finge utomlands den uppfattningen, att staten stode bakom det hela, och att, om det sedan ginge illa, man ansåge det vara statens skyldighet att träda emellan.

Härtill hyser jag stora betänkligheter, huruvida det verkligen skulle lyckas placera dessa obligationer i utlandet. Det skulle utan tvifvel lyckas mycket väl, om man därute ansåge det vara tydligt och klart, att staten stode delcredere för det hela, ty då skulle det gå lika lätt som i fråga om statens obligationer. Men började man reflektera öfver att staten i själfva verket endast tillskjutit grundkapitalet, så skulle det sannolikt kräfva bra lång tid att få dessa obligationer placerade, enär liknande obligationer utgjorde en nyhet inom den finansiella världen.

Helt annorlunda är det med allmänna hypoteksbankens obligationer och äfven med vanliga obligationer mot inteckning i fastighet, utan att staten på något sätt håller sin skyddande hand däröfver, ty sedan gammalt är man i alla länder van vid att liknande obligationslån uppläggas utaf landskap, utaf hypoteksföreningar m. fl. Här åter vore det fråga om något nytt, och om det också lyckats för mycket stora ångbåtsbolag, som äro kända öfver hela världen — såsom t. ex. de stora tyska ångbåtsbolagen — att inom eget land placera sina obligationslån, så är det icke sagdt, att det skulle lyckas en institution i ett land att placera dylika obligationer uti ett annat land. Det

är nog sant, att det är mycket svårt att få rederinäringen att hastigt uppblomstra med tillhjälp endast af de medel, som det egna landet kan erbjuda, men jag tror, att början bör göras inom eget land, på det man må kunna visa, att dylika obligationer hafva en marknad inom landet. Sedan kan man så småningom tänka på utlandet för att därstädes söka placering för obligationerna.

Herr Frölander: Den interpellation, som kapten Wallenberg ställt till mig, gällde, såvidt jag fattade den rätt, först huruvida det vore klokt att, såsom han kallade det, gå en medelväg, nämligen att först bilda en lånefond och därefter, sedan rörelsen nått en viss utveckling, öfvergå till en maritim hypoteksbank. Det tror jag icke vore så klokt. Jag är i princip emot en direkt lånefond från staten i sådana fall som detta.

Beträffande åter frågan, om det vore klokt att bilda en maritim hypoteksbank nu, så beror det på hvad man menar med denna fråga. Om man afser det nuvarande marknadsläget, skulle det ju icke vara så lyckligt och knappt möjligt, i fall förhållandena fortfara en längre tid framåt. Men jag förmodar, att frågan afsåg, huruvida det ur andra synpunkter vore skäl att vänta. Det förefaller mig då, att det i alla händelser vore klokt att något vänta, så att lagen om inteckning i fartyg blefve genomförd och så att man finge någon vana vid belåning af dylik inteckning. Man skulle då kunna hänvisa på den erfarenhet, man vunnit om risken, och först sedan, om man ansåge en maritim hypoteksbank böra bildas, kunna öfvergå till en sådan.

Hvad därefter angår förräntandet af penningarna, kan jag icke se, att detta skulle erbjuda någon svårighet, förutsatt att bankens styrelse icke tager upp större lån utan att undersöka utsikterna för placeringen. När allmänna hypoteksbanken bildades, fingo de lånesökande anmäla sig, och först i den mån anmälningar i tillräckligt antal ingingo, vidtogos åtgärder för anskaffande af penningar. Det torde icke vara svårare att åstadkomma liknande undersökningar i detta fall.

Beträffande de medel, som inflyta genom amorteringar o. d., torde det icke vara svårt att hålla jämnvikt, om man äfven noggrannt beräknar utgifterna.

Herr M. Wallenberg: Jag kan följa baron Langenskiöld, då han säger, att man genom att af den maritima hypoteksbanken göra en statsinstitution och förläna den statens prägel gifver större säkerhet

åt denna bank, än den skulle få, om lika mycket kapital vore tillgängligt på annat sätt. Men jag anser för min del, att det väl just är meningen att gifva detta institut ett stöd, så att dess papper öfverhufvud taget kunna finna placering i utlandet. Jag tror då, att, åtminstone under nuvarande förhållanden och äfven under ganska normala penningtider, det skall blifva ytterligt svårt för en privatbank med ett dylikt syfte som den ifrågavarande att i utlandet placera sina obligationer. Däremot är det visst icke uteslutet, att, om det bildas en bank, som kommer att heta »Konungariket Sveriges marinhypoteksbank» och som har statens garanti på det sätt, som här är föreslaget, dess obligationer skola kunna placeras i den utländska marknaden. Detta visas för öfrigt af praktiken. I höstas placerades i Frankrike ett lån, emitteradt af »Konungariket Norges hypoteksbank», som icke är statsinstitution, utan som hvilar på ungefär enahanda grunder som den nu föreslagna marinhypoteksbanken. Staten har lämnat af sina obligationer såsom garanti; och det var just den omständigheten — som för öfrigt var fullkomligt känd af dem, som öfvertogo lånet — att obligationerna hette »Konungariket Norges» hypoteksbanks obligationer, som gjorde att de kunde placeras och med ganska stor lätthet placeras i den franska marknaden. Detta är så mycket viktigare som för närvarande åtminstone och, så vidt man kan se, äfven under en ganska lång tid framåt, det just är den *franska* marknaden, som för placering bör sökas. Ty där är penningetillgången störst och de villkor, som kunna erhållas, de förmånligaste.

Det är en vågad slutsats, att staten i händelse af trångmål för en så beskaffad marinhypoteksbank skulle behöfva träda emellan. Ty staten har i detta fall icke emitterat några obligationer. Staten har endast lämnat en garantifond på vissa villkor och under förutsättning af viss kontroll. Jag tror icke håller att man i utlandet ett ögonblick tänkt sig, att om t. ex. konungariket Norges hypoteksbanks garantifond icke skulle räcka, man sedan skulle få hålla sig till den norska staten.

Vill man en utveckling af sjöfarten, så att den blir till gagn för landet, måste man arbeta i en större skala än hittills och icke allenast lita till de medel, som tilläfventyrs kunna uppbringas inom landet och som då måste tagas från andra industrier.

Herr G. O. Wallenberg: I anledning af hvad friherre Langenskiöld yttrade därom, att han i viss mån betvivlade möjligheten af att genast kunna sprida en maritim hypoteksbanks obligationer å den utländska marknaden, hvarför man först borde söka gifva dem en viss spridning på den inhemska marknaden, så vill jag nämna, att jag för min del ej har något alls att invända mot ett dylikt tillvägagående. Ty för mig är hufvudsaken att kunna förskaffa sjöfartsnäringen penningar, vare sig det sker inom eller utom landet. Men jag har trott, att man vid lösningen af det problem, som här är i fråga, hade två särskilda moment att beakta: det ena att skaffa sjöfartsnäringen penningar och det andra att därvid så litet som möjligt taga den redan förut mycket ansträngda inhemska marknaden i anspråk. Och jag tror att den lösning af problemet, som af mig föreslagits, är bäst ägnad att tillgodose båda dessa moment.

Emellertid finner jag lika naturligt som lämpligt att, såsom friherre Langenskiöld syntes önska, obligationerna *först* ställas till den inhemska penningemarknadens disposition, i den mån denna kan mottaga dem, likasom jag ock tager för gifvet — och aldrig förutsatt annat — att genom inrättande af en marinhypoteksbank det ej skulle vara uteslutet, att hvarje bank eller penningeinstitut i hela riket skulle äga full frihet att i hvilken utsträckning som helst tillhandahålla penningemedel åt sjöfarten.

Anledningen till den form, mitt förslag erhållit, är således den, att jag ansett önskvärdt, att de behöfliga medlen kunde anskaffas utan att för *hårdt anlita den inhemska penningemarknaden*.

Punkten 3. Om staten anvisar en lånefond, ur hvilken redare kunna erhålla amorteringslån, löpande med exempelvis 4 % ränta, är det antagligt, att en maritim hypoteksbank skulle kunna tillhandahålla lika billiga lån?

Föredrogs, hvarefter ordet begärdes af

Herr G. O. Wallenberg, som yttrade: Jag vill med afseende å denna punkt genast begära ordet för att påpeka, att i denna punkt äro ställda emot hvarandra två förslag, det ena om anvisande af en lånefond af statsmedel och det andra om inrättandet af en marinhypoteksbank, samt att den procentsats, som angifvits i frågan, eller 4 %, framkommit

allenast från deras sida, som föreslagit en lånefond. Jag åter har aldrig presumerat, att man i sammanhang med inrättandet af en marinhypoteksbank skulle komma till så låg ränta, utan jag har tvärtom angifvit, att priset för medel, anskaffade genom en marinhypoteksbank, måste blifva underkastadt samma växlingar som penningemarknaden i allmänhet.

Herr Frölander: Jag får erkänna, att jag finner denna fråga något egendomligt uppställd, enär den, så att säga, innehåller två frågor, af hvilka den ena har till förutsättning anvisande från statens sida af en lånefond, men den andra åter i själfva verket är oberoende af, om en dylik lånefond anvisas, och är en rent teoretisk fråga. Det ena spørsmålet är nämligen: kan en maritim hypoteksbank tillhandahålla lika billiga lån som en statens lånefond? Och det andra spørsmålet är: tror man, att en maritim hypoteksbank kan skaffa penningar åt redarne till en räntefot af 4 %? Jag skall anhålla att få besvara båda dessa frågor.

Det synes mig då till en början ganska säkert, att en maritim hypoteksbank icke kan tillhandahålla lika billiga lån som en af staten anvisad lånefond, enär jag förutsätter, att staten skulle från en dylik fond lämna lån mot ungefär samma ränta, som staten själf får betala vid upplåning af medel.

Hvad angår frågan om den ränta, till hvilken en maritim hypoteksbank skulle kunna lämna lån, så ber jag först att få göra en liten erinran. Å sid. 19 i bil. 3¹⁾ säger herr Wallenberg uti punkt 5, att det belopp af 600,000 kronor, motsvarande lastpenningarna, som han tänkt sig lämnadt af staten såsom understöd, skulle få användas »för täckande af uppkomna förluster genom kapitalrabatter eller genom bankens verksamhet». Förhållandet är, som bekant, att man vid upptagandet af obligationslån har att välja på två alternativ: det ena att låna upp mot en relativt hög ränta, men till en kurs omkring pari, och det andra att låna mot en lägre ränta, men erlagga en viss kapitalrabatt. Är det nu meningen att dessa kapitalrabatter skulle betraktas som en förlust, till hvars gäldande man får anlita dessa statsmedel — ja, då bör man kunna betinga sig ganska låg ränta, ty dessa 600,000 kronor representera betydliga kapitalrabatter; och då skulle den maritima hypoteksbanken nog kunna lämna billiga lån. Men detta är väl

¹⁾ Ej tryckt.

dock ej meningen, utan i det citerade momentet föreligger en liten lapsus. Kapitalrabatter äro nämligen inga förluster, och således kan ej håller en delcrederefond få användas till deras betäckande.

Hvad sedan angår frågan, huruvida den maritima hypoteksbanken skulle kunna låna ut penningar mot 4 %, så är det klart, att under marknadens nuvarande läge sådant ej låter sig göra. Om jag åter supponerar ett sådant marknadsläge som åren 1888—89 eller åren 1895—96, så tvekar jag icke att säga, att jag tror, att en maritim hypoteksbank måste beräkna högre ränta än den för fastighetslån gällande — om en half eller en procent högre eller mera är ju svårt att säga. Men jag tror icke, att en dylik bank kan komma till samma ränta som för fastighetslån under en öfverskådlig framtid.

Punkten 4. Gifver erfarenheten vid handen, att manufakturförlagslånefonden motsvarat den nytta för industrin, som man väntat af densamma; och är det att antaga, att en på hufvudsakligen enahanda grunder byggd fond skulle gagna sjöfartsnäringsens utveckling?

Efter punktens föredragning yttrade

Herr friherre Langenskiöld: Som jag redan förut i dag haft tillfälle att framhålla, tror jag att i fråga om manufakturförlagslånefonden yppat sig den olägenhet, att penningar ej kunnat därifrån erhållas, när man mest haft behof af dem. Att en fond för lån mot maritimt hypotek skulle komma att medföra samma olägenhet, är alldeles säkert. Emellertid är det ju gifvetvis antagligt, att en dylik fond det oaktadt skulle »gagna sjöfartsnäringsens utveckling», ty alla medel, som på billiga villkor ställas till en närings disposition, gagna ju dess utveckling. Men jag tror icke att en dylik fond skulle lämna annat än ett jämförelsevis tillfälligt *enskildt* gagn, och det är icke antagligt, att en redare, som ville utveckla sin verksamhet, alltid skulle kunna påräkna lån därifrån för sådant ändamål. Jag tror således, att en dylik fond väl kunde gagna, men att detta gagn blifve mera, om jag så får säga, tillfälligt och inskränkt.

Punkten 5. Kan det maritima hypoteket i sin nuvarande form i regel användas till belåning?

Sedan punkten blifvit föredragen, anförde

Herr M. Wallenberg: Jag antager, att någon felskrifning föreligger beträffande denna fråga; den skall väl lyda: »Kan det maritima hypoteket i dess föreslagna form etc.» Ty för närvarande finnes ju icke något maritimt hypotek.

Punkten 6. Skulle det maritima hypoteket kunna användas till belåning:

a) om det belånade fartyget kunde assureras för alla risker?

b) om dess förbudmande eller försäljning förhindrades genom lag om inteckning?

c) om garantier för fartygets vidmakthållande vunnas genom periodiska besiktningar, sådana som för närvarande företagas t. ex. af Lloyd's Surveyors?

Punkten föredrogs, hvarefter följande yttranden afgåfvos af

Herr Frölander: För min del kan jag inskränka mig till att helt kort svara »ja» till denna fråga. Jag ber endast att få säga, att jag ej rätt förstår punkten b), ty jag antager, att det ligger i sakens natur att, när en lag om inteckning antages, det göres omöjligt att, utan hänsyn till befintliga inteckningar, försälja eller förbudma ett fartyg. Eljes vore ju lagen utan betydelse.

Herr Appelberg: Hvad angår punkten a), så är det gifvet, att om dylik försäkring kan åstadkommas, blir svaret sådant som herr Frölander angifvit.

Jag antager meningen vara, att herrarne ärna grunda det maritima hypoteket på inteckning i endast helt fartyg. Med denna förutsättning synes mig, då man genomläser handlingarna, som om det maritima hypoteket blifvit å ena sidan underskattadt och å andra sidan öfverskattadt. Under betryggande former kan det vara lika godt som något annat hypotek; det beror blott på, hvad man belånar. Om man, såsom baron Langenskiöld omnämnde, lämnar lån, i likhet med hvad som förekommer i Tyskland eller England, på en serie af 50 ångare eller flera, hvarvid lånesumman kanske icke utgör $\frac{1}{10}$ -del af de belånade ångarnes värde, så måste ju ett sådant hypotek anses fullt betryggande, äfven om ångarna icke äro försäkrade och ännu mer, om de icke alla äro *specialtyper*. Detta är nämligen något, som man måste beakta, ty om dylika ångare, som äro afsedda för ett visst ändamål

och icke för allmän fraktfart, försäljas, faller deras värde betydligt, om de därvid icke finna köpare, för hvilka de passa. Det inträffar då detsamma med dessa som med fabriker eller dylikt i land, hvarå lån beviljats på grund af brandförsäkringspolice intill 50 %, men som vid eventuell försäljning visat sig icke kunna realiseras till mer än 10 à 25 %.

Om den blifvande inteckningslagen icke kommer att gälla träfartyg, på det att mera gagn och soliditet därigenom skall vinnas, så kan i afseende å hypoteket tagas hänsyn till att endast skrotvärdet på stål- och järnångare är en väsentlig faktor.

De af mig förut omnämnda fallen, då lån grundar sig på serie af fartyg, anser jag därför att man underskattat; och om serierna äro mycket stora, uppgående till 10 à 50 ångare, så måste man anse det vara ett fullgodt hypotek, äfven om, då serien ligger mellan dessa tal, ångarna äro oförsäkrade och belåningen är måttlig. Om sålunda en serie af 10 ångare, där hvar och en har ett värde i medeltal af 300,000 kronor — eller i allt tre millioner — och där alla ångarna äro under 10 à 15 år gamla, belånas, kan väl ingen påstå, att detta icke vore ett godt hypotek för ett måttligt lånebelopp af 25 à 30 % af värdet, därest lånet grundar sig på inteckning och på svensk kaskopolic.

I den mån en belåningsserie nedgått i antal ångare, minskas gifvetvis hypotekets säkerhet, och sedan serien nedgått till omkring fyra stycken, inträder det förhållandet, att man öfverskattat hypoteket, ty då måste, för att detsamma skall kunna anses fullt betryggande för långgifvaren, utom kaskopolicen de försäkringspolicer för Protection and Indemnity Clubs anlitas, som kapten Wallenberg föreslagit. Utan dessa bör det icke förvåna någon, att en långgifvare på ett enkelt fartyg icke anser sig fullständigt skyddad mot förlust, ifall han icke på annat sätt kan vinna tillräcklig säkerhet genom personligt ansvar.

Jag använder ordet långgifvare, emedan jag antager, att inteckningslagen kommer att ställas så, att hvar och en, som finner det med sin fördel förenadt, kan lämna lån på marinhypoteket, hvars värde det ju då blifver hans ensak att bedöma.

I senast omnämnda fall öfverskattar man, som sagdt, marinhypoteket, och då inträder den omständigheten, att de extra risker, som icke täckas af kaskopolicen, få för detsamma en allvarligare betydelse.

Som förut är sagdt, äro dessa extra risker mera sällsynta, och enligt en tablå öfver de förluster, som af dylik anledning under 27 år träffat de inom vår förening försäkrade ångare, hvilkas antal utgjort omkring 4,950 med ett sammanlagdt värde af cirka 404 millioner kronor, uppgå dessa förluster knappt i allt till 200,000 kronor. Detta utvisar således en obetydlig procentsats för dessa extra risker, hvilka dock af flera anledningar kunna väntas blifva stegrade.

Är det sålunda fråga om belåning af en ångare, är gifvetvis hypoteket dåligt för en långifvare, ifall en dylik Indemnity-risk tillfälligt träffar en ångare och för denna risk saknas särskild försäkring.

Herr Leman: Jag tror, att min ärade vän till vänster sett det maritima hypoteket i dess nuvarande form med något för mörka ögon, och att han en smula öfverskattar det verkliga gagnet af en inteckningslag. Visserligen kan man ej tänka sig att här i Sverige få ihop sådana storartade serier som i utlandet — ehuru ju äfven här finnas bolag, som äga ganska många fartyg — men jag tror, att redan under nuvarande förhållanden ett bolag med t. ex. tio ångare à 300,000 kronor skall — förutsatt att det har en duktig styrelse — i hvilken bank som helst anses godt för ett lagom stort lånebelopp utan vidare risk; och jag tror icke att ett dylikt bolag, då det vill använda sin kredit, skall på ett nedlagdt kapital af 3,000,000 kronor behöfva stanna vid ett så litet lånebelopp som 600,000 kronor.

Min öfvertygelse är alltså, att i inteckningsinstitutet man vinner mera till namnet än till gagnet; ty man skall komma ihåg, att alla de tysta förmånsrätterna skola hafva bättre rätt än inteckningen. Då blir frågan den, huru långt man genom assurans kan skydda sig. Jag tror nog, att man kan skydda sig mot en hel del risker, men i fråga om vissa risker kan det icke ske, t. ex. om besättningens hyror stått inne ett helt år. Det hände i fjor, att ett norskt fartyg kom till Göteborg med saltlast från S:t Ybes; det hade under resan gjort haveri, hvarför bodmerilån upptagits i Lissabon; och enär vederbörande ej kunde betala bodmerilånet, blef fartyget utmättningsvis försåldt. Och hvad fick långifvaren? Jo, endast några hundra kronor på flera tusen. Lastägaren erhöll icke ett öre, men besättningens hyror, hvilka hade innestått i tolf månader, uppslöko nästan hela köpeskillingen för fartyget. Och detta är icke något enstaka exempel.

Jag ber härefter att få anmärka, att antingen kapten Wallenberg eller jag måtte hafva missförstått innebörden af ett tillämnadt lagförslag om inteckning i fartyg. Det heter nämligen här i mom. b) af denna fråga: »om dess förbodmande eller försäljning förhindrades genom lag om inteckning.» Och å sid. 5 i bil. 6¹⁾ säger herr Wallenberg: »Om jag undantager fordran, uppkommen genom bodmeri, hvilken i sammanhang med inteckningslagen *förbjudes* för fartyg, som skola intecknas,» etc. Men, mig veterligen, har det aldrig ens varit tal om att borttaga stadgandet om bodmerilån; och sådant kan väl ej häller komma i fråga, då ju ett fartyg kan lida haveri t. ex. borta i Japan eller Kina, där ingen annan utväg kan finnas än att upptaga ett bodmerilån för täckande af reparationskostnaderna. Jag tror således visst icke, att något förslag i sådan riktning föreligger, utan bodmerilån komma nog att existera fortfarande.

Sedan kommer en punkt, som åtminstone tidigare har mycket debatterats, och det är den: i hvad mån respekteras inteckning i fartyg i ett annat land? Är hvarje risk täckt genom assurans, är ju detta spörsmål ej af någon betydelse; men så länge icke internationella traktater angående erkännande af fartygsintecknings förmånsrätt afslutats, blir frågan eljest den: i hvad mån respekteras en svensk fartygsinteckning för närvarande i utlandet, exempelvis i England? Jag känner ett dylikt fall från Sverige. En engelsk skeppare kom till Göteborg med ett litet fartyg och kunde icke betala honom ådömd skadeersättning för certepartibrott. Han bad emellertid, att man icke skulle utmäta hans i England intecknade fartyg, ty då blefve han i sitt hemland ansedd som en bedragare. Nåväl, man släppte honom; men min öfvertygelse är att, om man här hade utmätt fartyget till och med för en fordran, som icke haft annan förmånsrätt, än den utmätningen medför, så skulle man i Sverige *icke* hafva respekterat en uti England i fartyget tagen inteckning. Jag anser således, att en svensk inteckningslag härvidlag icke kan vara fullt betryggande, utan att man åvägbringar internationella öfverenskommelser, för att få fartygsinteckningar gällande och respekterade i alla länder. Ett enskildt lands lag kan således ej hjälpa. Jo, är det fråga om en stor serie fartyg, så gör det ju ej något, om ett enskildt fartyg säljes; men i fråga om enstaka fartyg är risken ganska stor.

¹⁾ Se sid. 184.

Så vidt jag rätt uppfattat det lagförslag, som blifvit föredraget i högsta domstolen, så skulle inteckning i fartyg, med hänsyn till förmansrätten, gå före endast vanlig utmätning, det vill säga att alla fordringar enligt sjölagen skulle gå före inteckningen, men om en köpman har en fordran å redaren personligen, exempelvis om en skraddare hade fordran för kläder, så skulle inteckning gå före utmätning för en dylik fordran. Inteckningen komme sålunda att intaga en mycket låg plats i förmånsrättsordningen.

Jag har därför ej stort förtroende till detta institut, hvars anseende jag finner ligga mera i namnet än i gagnet. Däremot tror jag att, om vi antingen drifva upp assurancesväsendet här hemma eller anlita de engelska assuradörerna, så att assurancen betäcker största möjliga flertal risker, vi kunna gå ganska långt äfven utan fartygsinteckning.

Herr Melin: Jag har begärt ordet med anledning af hvad här yttrats om assurancesfrågan och om den säkerhet, våra vanliga assurancepolicer skulle innebära för eventuella långifvare.

Herr Wallenbergs förslag om en maritim hypoteksbank är ju i det fallet öfverensstämmande med herr Brodins förslag, att de båda tänkt sig ett understöd af regering och riksdag i den ena eller andra formen. Det är då angeläget, att assurancesfrågan först blir utredd och utredd därhän, att man kan lägga en *svensk* assurancepolice till grund för eller säkerhet för det understöd, man begär. Så länge man det ej kan, är det ej värdt att tänka på att gå in till regering eller riksdag med begäran om understöd i den ena eller andra formen.

Herr Wallenberg och jag hafva inom komitén mycket tvistat om, i hvilken mån den eller den polisen kan anses säker. Huru långt än de engelska Protection and Indemnity-klubbarnas policer gå och hur betryggande de må anses för engelska fartyg, så må väl dock ingen tro, att sådana policer skulle godkännas såsom säkerhet, om man önskade understöd från regering och riksdag; utan då måste det vara svenska policer. Därför tror jag det vara af vikt, att de svenske assuradörerna komme öfverens om en utsträckning af assurancesväsendet i de punkter, där sådant kan anses behöfligt.

Herr Wallenberg yttrade i sitt första anförande i dag, att inom komitén full enighet rädde därom, att bristen på kapital vore den största svårigheten för den svenska rederinäringens utveckling. Jag

ber emellertid då att få nämna, att åtminstone jag i detta afseende är af skiljaktig mening, ty jag anser visst icke kapitalfrågan erbjuda den största svårigheten. Jag tror nämligen, att på de olika platser, där rederirörelse bedrifves, ortens bankinstitut nog skola finnas villiga att lämna penningar, ty där äga ju bankerna möjlighet att bedöma icke blott, huru affären skötes, utan äfven den fyllnadssäkerhet, som erbjudes; och under sådana förhållanden har man äfven möjlighet att kunna få penningar i det ögonblick, då man behöfver dem. Det kan ju hända, att t. ex. ett telegram kommer från en agent i utlandet, som erbjuder ett fartyg — här hemma kan man ju ej få något fartyg byggt — och då gäller det att ögonblickligen kunna få penningar. Jag tror att detta blir svårt, om saken ordnas så, som herr Wallenberg föreslagit.

För min del tror jag därför, att det icke vore lyckligt för den svenska rederinäringen att ett, tu, tre, söka få fram en sådan stor maritim hypoteksbank, som här är fråga om, ty en sådan skulle leda till svindlerier i rörelsen. Och framför allt vill jag ha utsagdt, att jag tror assurancesfrågan vara den viktigaste, och därvid särskildt hvad slags tilläggspolicer de svenske assuradörerna kunna erbjuda.

Herr G. O. Wallenberg: Det exempel som herr Leman anförde om ett fartyg, kommande från S:t Ybes, som blef beslagtaget på grund af några ouppgjorda löneförhållanden, torde ej kunna tillerkännas någon bevisande kraft i afseende å den fråga, som vi nu diskutera; ty denna fråga rör ju blott ångfartyg och, i själfva verket, endast sådana af en ganska anseelig storlek. Här är ju ej fråga om att belåna ångslupar, ännu mindre om att, såsom i herr Lemans exempel var fallet, belåna segelfartyg eller träfartyg i allmänhet. Om dessa två grupper utslutas, ställer sig också förmånsrätten för besättningens hyra på ett helt annat sätt, ty hyressumman stiger ingalunda i förhållande till fartygets storlek och värde. På ett fartyg, som är värdt en half million, gå besättningens hyror till 12 å 15,000 kronor, befälhafvarens aflöning inberäknad; och följaktligen spelar det vid ett fartyg af sådant värde ej någon roll, om besättningen fortfarande som hittills tillerkännes förmånsrätt för hyran. Dessutom lära väl sådana fall som det af herr Leman anförda förekomma ytterst sällan, hvadan de ej böra inverka vid ett bedömande af frågan i dess helhet.

Jag ber sedan att få vända mig mot herr Melin. Jag skall då icke upptaga till bemötande en del saker, som han berörde i afseende

å vårt mellanhafvande inom komitén under den gångna tiden, utan jag vill till besvarande upptaga endast hans påstående att, för att få Riksdagen att ägna någon uppmärksamhet åt dessa angelägenheter, det nödvändigt skulle vara svenska assurancesföreningar, svenska Protection and Indemnity Clubs, som ansvarade för de extra risker, hvilka ligga utom den vanliga polisen.

För att tillräckligt belysa frågan måste jag nämna för de herrar sakkunnige, som möjligen därom sakna kännedom, att all sjöförsäkring grundar sig på en allmän försäkringspolice — i England är det Lloyd's eller något annat bolags; i Sverige en assurancespolice, hvilande på den allmänna sjöförsäkringsplanen. Men dessutom finnas, såsom här blifvit nämndt, en del extra risker, t. ex. de, som angifvas i 268 § sjölagen, de tysta förbehållen, och vidare sådana, som om genom befälhafvares försummelse last utlämnas till orätt person eller om fartyget navigeras illa och förluster därigenom uppkomma. Många dylika risker kunna uppstå, ehuru statistiken visar, att de äro ganska sällsynta och ej af vidare betydelse, synnerligast då fråga är om en stor serie fartyg. För att täcka dessa risker och skydda sjöfartsnäringen mot förluster genom dylika händelser har man bildat s. k. Protection and Indemnity Clubs. Nu säger herr Melin att, om man vill komma till Riksdagen med begäran om att få ett understöd eller en handräckning till sjöfartsnäringens utveckling, är det nödvändigt att kunna åstadkomma en dylik försäkring inom landet. Jag tror emellertid, att den svenska Riksdagen mycket lätt skulle låta sig öfvertygas om, att den hufvudsakliga vikten icke ligger därpå, att denna försäkringsbransch är svensk eller utländsk, utan därpå att den försäkrade serien *blir så stor som möjligt*. Och i själfva verket är ju detta detsamma, som återkommer i all försäkringsverksamhet; ty samma anmärkning, som herr Melin här framkastade, kan ju med lika fog riktas mot nästan all försäkringsverksamhet. Nästan all vår assurances ligger ju nämligen reassurerad utom landet; och kan väl någon tro att, sedan denna reassurancesverksamhet drifvits här i så många år, Riksdagen nu i våra dagar skulle komma och säga: nej, ni få ej göra så, all assurances skall täckas inom landet, ty med utlandet vilja vi ej hafva att göra. Något sådant kan ej tänkas, ty staten har redan lämnat penningar mot hypotek, hvars värde i viss mån beror af sådan assurances.

Jag vill därför tillbakavisa detta herr Melins påstående, att man ej skulle kunna få använda annat än svensk assurans till täckande af dessa extra risker.

Punkten 7. Skulle obligationer, utfärdade på basis af 50 % beläning utaf fartygets värde, kunna förväntas finna marknad i utlandet?

Punkten 8. Skulle afsättning i utlandet kunna vinnas för obligationer, utfärdade på nyss angifna basis och af en maritim hypoteksbank, till hvilken staten lämnat en grundfond af 10 millioner kronor och hvars risker och rabatter täcktes af en delcrederefond, till hvilken för hvarje år af statsmedel afsattes ett belopp af omkring 600,000 kronor.

Punkten 9. Kunna svårigheter antagas uppstå vid förräntandet af de medel, som skulle inflyta till denna bank genom obligationsförsäljning?

Föredrogos, men föranledde intet yttrande.

Punkten 10. Finnes för närvarande möjlighet att i Sverige erhålla försäkring för de risker, som ej innefattas i vanlig kaskopolice?

Efter punktens föredragning lämnades ordet till

Herr Appelberg, som anförde: Gällde det endast att besvara frågan kort och godt, måste man naturligtvis svara »nej». Denna fråga är emellertid ej utredd, utan man bör kanske äfven fråga sig, om en dylik möjlighet kan beredas. En liten utredning, innehållen i ett protokollsutdrag från sammanträde med styrelsen i vår assuransförening, hvilken utredning tillkommit därigenom, att herr Melin i egenskap af medlem i denna komité bedt om upplysningar i ämnet, ber jag därför få uppläsa, och torde denna delvis lämna svar på frågan.

»Som bekant kan ett skeppshypotek icke i ringaste mån jämföras med en inteckning i en fastighet som är åtföljd af brandpolice, emedan sedan långfivaren utlämnat lån mot ett skeppshypotek, äger han inom svensk jurisdiktion icke förmånsrätt framför alla de fordringar, som efter lånets gifvande kunna uppstå och som angifvas i § 268 sjölagen, och så snart fartyget är utom svensk jurisdiktion och befinner sig i utländsk hamn, äga ej blott dessa fordringar förmånsrätt framför hypoteket, utan äfven alla slags fordringsanspråk i utlandet, vare sig

äldre eller yngre, än då hypoteket lämnades, och som grunda sig på rekvisition af redare eller befälhafvare å fartyget (äfven från gångna tider) och uttagas till hvilket belopp som helst ur hypoteket. Dessa förhållanden utvisa hvilket ringa och illusoriskt värde i verkligheten ett skeppshypotek äger, och att det icke för att förvilla omdömet borde, på sätt förslaget gör, benämnas inteckning i fartyg, men äfven att då hos oss säkert våra redare icke vilja för låns erhållande ingå i personlig ansvarighet, som exempelvis den engelske redaren, utan i flera fall nog fasthåller vid sin ståndpunkt att icke utsträcka ansvarigheten öfver fartyg och frakt, synes hvilken vikt det ligger uppå att de försäkringspolicer, som skola stärka hypoteket, blifva fullt betryggande och innehålla alla vanligt förekommande risker och oförutsedda sådana. Gällde frågan *icke* att utlämna lån och lämna hypotek jämte policer å enstaka fartyg, utan på en serie af exempelvis fem stycken, så skulle på en ångare Sveriges ångfartygs assurancesförenings kaskopolicer jämte en fraktpolicer, som dock behöfde vara fullständigare och i redarnes intresse bättre uppställd än de, som nu hos oss erbjudas, kunna anses fullt tillräckliga att stärka skeppshypoteket, emedan de många extra och oförutsedda risker, som utöfver dessa icke täckas i dessa policer, äro sällsynta och sporadiska och kunna gifvetvis därför ej väntas att träffa en serie, om de äfven träffa en eller två af desamma.

Af närslutna reglemente¹⁾ för *The Mutual Steamship Insurance Association* i London framgår (utom hvad beträffar afdragsförsäkring), hvilka risker som engelske redaren anser sig böra försäkra *utöfver sin vanliga* kaskopolicer.

Granskar man de olika klasserna, finner man i *Class I* eller frakt-assuransklubben, att genom denna täckes mycket fullständigare fraktrisen än genom våra svenska fraktpolicer, som behöfva fullständigt reformeras för att vara betryggande. I *Class II* eller *Protecting-klubben* förefinnas risker, som icke täckas af den engelska kaskopolicen och därför införas här, men efterhand har styrelsen inom Sveriges ångfartygs assurancesförening, till redarnes skydd, i sitt reglemente och kaskopolicen tillfört en del af dessa risker såsom ersättningsgilla. Såsom exempel kan framhållas den (A & C), af hvilken risk föreningen täcker intill 10 % af fartygsvärdet; (B) täckes delvis; (D, E & F) täckes fullständigt af föreningens kaskopolicer. Under *Class III* benämnd

¹⁾ Här ej bifogadt.

»Indemnity»-risker täckas i England, som synes af uppgifterna, en hel del risker af allmän och enskild natur, särskildt för engelska förhållanden, där rederiet svarar med intill 8 £ pr. ton för all skada och dertill ytterligare med 7 £ pr. ton för skada genom »loss of life». Dessa risker förefinnas icke, och ej heller lämpa sig de flesta att tillföra i en kasko- eller fraktpolice hos oss. Emellertid täckas ett par af dessa risker genom våra policer, exempelvis förlust till följe skada å last på ett kolliderande fartyg och uteblifven ersättning i gemensamt haveri, som ej kunnat utfås. De öfriga där förekommande risker, som man behöfver räkna med, jämte följande risker af ovanligare slag, som sällan förekomma, men som kunna medföra betydlig förlust, äro egentligen de, som nu icke äro inbegripna och svårligen kunna sammanföras i våra nuvarande kasko- eller fraktpolicer utan, om de skola täckas, fordra en tilläggsförsäkring. A) Förlust genom *certepartibrott* eller öfverträdande af utländsk författning, som föranleder ersättningsskyldighet ur fartyget. B) Utlämning af last till oriktig person eller fel vid aflastningen. C) Skadad eller förlorad last till följe bristande sjövärdighet hos fartyget eller därigenom, att samma uppkommit genom fel eller försummelse af befäl eller besättning (utom i kollisionsfall, då det ersättes af vår kaskopolice). D) Förlust genom tidsbefraktare, som under befraktningstiden (om ej fullt solventa eller pålitliga) kunna utsätta fartygen för anspråk i utlandet, för hvilka ersättning skall utgå i fartyg och frakt. — En väsentlig risk ibland dessa, nämligen den i C förekommande, tarfvar ingen särskild försäkring, om ett svenskt rederi i sina certepartier och ovillkorligen i sina konnossementer alltid fritager sig från denna risk genom den öfverallt gällande Negligence-klausulen. Anser man nu, att det i och för skeppshypotekets säkerhet äfven inom Sverige bör anordnas en ytterligare försäkringspolice, som upptager förenämnda risker utom kasko- och fraktpolicens, ett behof som erfordras om lån mot skeppspant i *ett enstaka fartyg kan vara behöfligt* men *ej* kan anses *nödvändigt*, om panträtt för lån lämnades i *en serie* af minst tre å fem fartyg, emedan det icke kan antagas, att dessa *extra* sistnämnda risker å alla i serien kunna inträffa samtidigt, så måste, på det att en tillfällig förlust af en dylik risk, som kan blifva kännbar, en dylik tilläggsförsäkring omfattas mera allmänt, så att serien blifver tillräckligt stor likt den i bilagan uppgifna eller minst 6—700 fartyg, då dessa risker erfordra ett obetydligt tillfälligt till-

skott. Det blifver nog svårt att få rederierna i Sverige med på en dylik försäkring; och ehuru nyttigt äfven utan skeppshypotekets införande, kan ifrågakomma, om alla redare inom föreningen vilja obligatoriskt gå med därpå. Emellertid har det förut erbjudits svenska redare att ingå i de *engelska klubbarna* för »Protecting och Indemnity», och antagligen kan sådan tillåtelse erhållas för dem det önska. För några år sedan anmodades jag som ombud att söka intressera svenska ångredare därför, men endast ett Malmörederi (Beijers), som äfven var ombud för en klubb, gick då med, och detta särskildt därför, att vid den tiden uppbar icke föreningen såsom nu risker för kollision med fasta föremål, ersatte icke någon förlust tillfölje »loss of life» m. m.

Numera äro emellertid endast, veterligen, 5 å 7 stycken svenska ångare med i engelska Protecting & Indemnity-klubbarna, men större delen af dessa fartyg tillhöra engelska delägare.

Såsom exempel på förluster af förenämnda art, hvilka drabbat respektive redare i Göteborg, emedan de icke varit täckta genom försäkring, kan följande af mera betydenhet anföras.

S/s »August Leffler» vattenfylldes liggande i kinesisk hamn med styckgodslast, därigenom att vid vattnets sjunkning bottenventilen öppnades och lasten förstördes. Förlusten ersattes i första hand af lastassuradörerna, men då ingen »Negligence»-klausul förefanns, som skyddade rederiet, uttogs förlusten med öfver 60,000 kronor ur fartyget.

S/s »Magne» från Göteborg utlämnade i saknad af konnossement vid ankomsten till Kristiansand sin råglast mot garanti af insolvent man till oriktig person. Förlusten drabbade rederiet.

Skeppet »Henry» från Göteborg med apelsinlast från spanska hamnar till New York anlöpte, på begäran af siste aflastaren, att kaptenen, som var från tre hamnar befraktad till New York, att i förbigående anlöpa en större badort vid inloppet till New York. Förlusten härigenom medtog mer än fartygets halfva värde.

På sista tiden ha som bekant utländska ångare beslagtagits för ersättning till personer, som under lastning eller lossning eller af tillfällighet befunnit sig ombord, blifvit genom de ombordvarandes försummelse skadade eller förlorat lifvet. Senast i vår såldes en norsk ångare i New York för att täcka en sådan förlust.

I denna framställning har jag icke vidrört risken af entredjedels afdraget, för hvilket förr i England äfven fanns särskild försäkring,

emedan jag antager, att skeppshypoteket i svenska rederiets intresse mest kommer att beröra fartyg under tio års ålder».

Så ligger frågan för närvarande enligt min åsikt, och så vidt jag kan finna af handlingarna, tyckas herrarne hafva dessa saker lika klart för sig som jag.

Härefter föredrogos jämväl de återstående punkterna i cirkuläret.

Punkten 11. Äro policer, utfärdade af de engelska Protection and Indemnity Clubs, tillräckliga att täcka möjliga förluster utöfver dem, som innefattas i vanlig svensk kaskopolicy.

Punkten 12. Om lag angående inteckning i fartyg varder i Sverige antagen och staten under en eller annan form lämnar låneunderstöd eller bidrag för beredande af förlagskapital åt rederinäringsen, skulle vanlig assuranspolicy för kasko jämte sådan försäkring, som omnämnas i mom. 11, vara till fyllest för belåning af det maritima hypoteket?

Punkten 13. Om policer, utfärdade af de engelska Protection and Indemnity Clubs, ej anses fullt betryggande för risker utöfver vanlig kaskoförsäkring, är det antagligt, att de svenska assuransbolagen skulle vara villiga att öfvertaga dylik försäkring antingen helt och hållet eller i samarbete med den svenska ömsesidighetsförening, som för sagda ändamål skulle kunna bildas?

Punkten 14. Kunna förluster, som uppstå genom redares eller befälhafvares uraktlåtenhet att följa assuranspolicens föreskrifter, genom brytande af certeparti o. d., anses vara täckta genom de engelska Protection and Indemnity-klubbarnas policer, eller kunna de annorledes täckas genom assurans?

Punkten 15. Hvilket af följande sätt är att föredraga för täckande af de extra risker, som icke innefattas i vanlig kaskoförsäkring:

- a) försäkring i engelska Protection and Indemnity Clubs?*
- b) bildande af en svensk likartad förening?*
- c) ställande af en särskild garanti utöfver assuransen?*

Yttranden afgåfvos af

Herr Melin: I den af herr Appelberg nu senast upplästa promemorian finnes åtskilligt, som jag för min del icke godkänner.

Herr Appelberg har talat om att de ifrågavarande riskerna och förlusterna vore sällsynta och sporadiska. Jag tror, att han har rätt däri, men sällsynta och sporadiska risker kunna också träffa *mitt* rederi, och ersättningsbeloppet kan i dylika fall uppgå till kolossala summor. Då de engelska Protection and Indemnity-klubbarne äro *limited*, kan det hända, att deras policer icke räcka till. Jag får visserligen, såsom herr Wallenberg sagt, en billig premie, men rätt som det är, kan det blifva fråga om en ersättning till så högt belopp, att policerna icke räcka till. Under sådana förhållanden kan jag för min del icke vara nöjd med dylika policer; och allra minst kan jag tro, att, om det är fråga om att komma med någon framställning till regering eller riksdag, man kan åberopa sig på de engelska Protection and Indemnity-klubbarnas policer.

Hvad åter angår policer, utfärdade af engelska Lloyd's, är ju detta en institution, som, efter hvad det kan synas, borde bereda tillräcklig säkerhet för långifvare på svenskt marinhypotek. Men jag ber härvid att få fästa uppmärksamheten vid en sak, ehuru herr Wallenberg visserligen icke vill höra den omtalas. Då jag själf för många år sedan hade en båt försäkrad i engelska Lloyd's för en fix summa, så befanns det, när polisen skulle betalas, att flera af assuradörerna hade gjort konkurs, och på det sättet förlorades en stor summa. Icke äro dylika policer något, hvarpå man kan basera en framställning till regering och riksdag.

Vidare finnas en hel del risker, som dessa Protection and Indemnity-klubbar icke ersätta.

Det är väl icke meningen, att man vid detta tillfälle skall behöfva ånyo upprepa allt hvad som inom komitén förekommit rörande denna punkt. Bäst synes vara, att — sedan herr Appelberg nu i sin promemoria uttalat, att det icke är så farliga risker, som här äro i fråga — han tillsammans med svenska assuransbolag inkommer till komitén med ett förslag, genom hvilket svenska assuradörer förklara sig villiga att erbjuda svenska rederier en tilläggspolice, som kan användas såsom god för en länetransaktion af det slag, komiténs förslag kan komma att afse. Jag kan till dato icke finna annat än att så

stora risker äro förenade med sjöfartsnäringen, att det icke håller streck, hvad som från visst håll påstås, eller att alla risker ersättas.

Jag vill fråga herr Appelberg: huru mycket utgör för närvarande premien för en assurans af risken för skillnad mellan nytt och gammalt? Om jag icke misstager mig, kostar en dylik assurans i Köpenhamn $1\frac{1}{2}$ à $1\frac{3}{4}$ %.

För öfrigt är det icke meningen, mine herrar, att, om en lånehypoteksbank skulle komma till stånd, man endast skulle kunna belåna fartyg under tio år. Om ett rederi finner med sin fördel förenligt att köpa ett äldre fartyg, bör det icke vara utestängdt från möjligheten att få låna. Likaså vill jag påpeka, att en redare i segelfartyg äfven bör kunna komma i åtnjutande af denna fördel. Det finnes konjunkturer — och de närvarande äro sådana — af det slag, att de svenska redarne, i betraktande af nu rådande pris på kol och annat, skulle vara lyckliga, om de hade ett större antal segelfartyg.

Jag tror därför icke, att man bör taga denna sak så lätt, som herrarne här synas göra. Jag hoppas för min del, att de svenska assuradörerna skola kunna erbjuda rederinäringen en tillfredsställande police, och innan sådant visar sig, vill jag för min del icke vara med om något som hålst förslag att ingå till regering och riksdag med begäran om låneunderstöd.

Herr G. O. Wallenberg: Herr Appelbergs uppfattning, sådan densamma framgår af hvad han här uppläst, öfverensstämmer i det stora hela med hvad som blifvit af mig framfördt inom komitén och hvad som framgått af de anställda undersökningarna. Jag är mycket glad däröfver och hoppas, att vi skola kunna få ytterligare ett bidrag till utredning af saken just i denna riktning. Det är därför, som jag anser det vara lämpligt, att vi till diskussion upptaga frågan om Protection and Indemnity-klubbar i största allmänhet och särskildt deras lämplighet för svenska förhållanden.

Såsom förut blifvit nämnt, förhåller det sig så, att den risk, som hvilar på sjöfartsnäringen, uppbäres i första hand af grundpolicerna, som i England bestå af Lloyd's eller andra motsvarande policer och i Sverige af sjöassuranspolicer efter den allmänna svenska sjöförsäkringsplanen. Protection and Indemnity-klubbarna hafva till uppgift att upptaga ytterligare risker, som förefinnas utöfver dem, som upp-

tagas af assurancesbolagen, hvilka uppbära det väsentliga i riskväg. Huru proportionen ställer sig mellan dessa två organer för upptagande af risker, kunna herrarne bäst bedöma, då jag nämner, att premien för en Lloyd's-police är i vanligaste fall, då fråga är om ett fartyg, som är under 10 år och som går i allmän fraktfart, 8 %; för fartyg i regelbunden fart är ju premien betydligt mindre. Hvad åter angår de extra risker, som täckas af Protection and Indemnity-klubbar, har, i den största af dessa klubbar eller den, från hvilken jag inhämtat upplysningar, premien under en följd af år ställt sig till omkring $\frac{1}{4}$ %. Herrarne torde däraf finna, hvilken väsentlig skillnad i verksamhet gör sig gällande mellan dessa två olika grupper af försäkringsinstitut, och herrarne torde däraf också finna, att, då vi nu hafva den ena gruppen eller den, som motsvarar Lloyd's policer i England, representerad i våra svenska assurancespolicer efter den allmänna svenska sjöförsäkringsplanen, men sakna den andra gruppen, som upptager de extra riskerna, *det icke är risker af någon väsentlig omfattning, som ingå i den grupp vi sakna*. Dock äro dessa risker särdeles beaktansvärda, i synnerhet när det är fråga om små serier och ännu mer när det gäller enstaka fartyg, för att det maritima hypoteket skall kunna vara användbart såsom pant. Det är emellertid nödvändigt att införa denna detalj, på det att icke den invändningen må kunna träffa det maritima hypoteket, att det är behäftadt med risker, som icke äro täckta. Man har därför eftersträfvat att utfinna ett sådant medel, på det att denna invändning måtte falla och så att åtminstone, praktiskt taget, alla risker kunna försäkras.

Nu vill man naturligtvis göra den invändningen mot Protection and Indemnity-klubbarna, särskildt med hänsyn till ett teoretiskt studium af nämnda klubbars policer, att ej håller dessa täcka allt, som kan tänkas i riskväg. Det är alldeles riktigt, men det finnes ytterligare en klass af klubbar, de s. k. *Small Damage Clubs* och *Thirds Clubs*, hvilka just taga upp dessa shillings och pence, som kunna vara föremål för försäkring, och hvilka, så vidt jag kan se, äro bildade mest i teoretiskt syfte, för att man verkligen skall kunna påstå, att allt är försäkradt eller att allt kan försäkras. Just inom den verksamhet, som utöfvas af sådana Thirds Clubs, faller en afdelning, som herr Melin nyss omnämnde, nämligen ersättning af »nytt för gammalt». Men denna assurance är visst icke så stor eller så dyrbar, som herr Melin har an-

tyddt, då han uppgifvit premien till $1\frac{1}{2}$ %. Jag vet visserligen, hvarifrån herr Melin fått den siffran: det är från Köpenhamn. Det har nämligen förekommit, att från svenskt håll framställts förfrågan, huruvida ett försäkringsbolag i Köpenhamn ville assurera den nämnda risken. Det är då gifvet, att ett försäkringsbolag, som får sig en dylik affär proponerad i ett enstaka fall, skall begära bra betaldt. På detta sätt har man kommit till $1\frac{1}{2}$ %. Men när vi gå till den statistik, som är uppgjord, där sådan assurans regelbundet försiggår, nämligen genom de engelska »Thirds Clubs», visar det sig, att de risker, som uppstå genom »nytt för gammalt», äro ytterst obetydliga. De torde icke uppgå till $\frac{1}{10}$ af den uttaxering, som förekommer i Protection and Indemnity-klubbarna.

I Thirds och Small Damage-klubbar sker uttaxering emellertid icke på samma sätt som i Protection and Indemnity-klubbarna, utan man betalar en bestämd årskontingent per ton, som är tilltagen något högre än enligt hvad de senare årens erfarenhet gifvit vid handen.

Herr Melin omnämnde vidare, att det skulle kunna inträffa, att sådana klubbar blefve insolventa, och han fäste sig särskildt därvid, att de i sin firmateckning använde ordet *limited*. Han synes hafva uppfattat saken så, att, om det inträffar en stor skada eller förlust, skulle alla delägarne i klubben undandraga sig att betala de penningar, på hvilka man gjorde anspråk. Jag tror dock icke, att det förhåller sig så. Jag tror icke, att den engelska affärsverksamheten är baserad på dylika lösa förutsättningar, och jag tror, att då herr Melin har framkonstruerat detta fall, han skall få ganska svårt att bevisa riktigheten af sitt påstående genom att angifva *ett enda fall*, då något sådant verkligen förekommit.

På samma sätt har här påståtts, att genom underwriter's konkurs det skulle kunna inträffa, att fartygsägare icke få ut hvad de vore berättigade till på grund af assuranspolisen. Herr Melin har i detta afseende närmare formulerat sitt påstående så, att Lloyd's underwriters eller några andra underwriters — jag vet icke hvilka — då fartyget gått förloradt, befunnos hafva gjort konkurs, så att ingenting var att få. Det finnes ett mycket enkelt medel att betäcka förluster genom en dylik olycka: assurera i en Protection and Indemnity-klubb; dess bestämmelser äro alldeles tydliga och klara till skydd för redaren i ett dylikt fall.

Herr Melin har vidare sagt, att, innan han kan blifva öfvertygad om att svenska assuradörer skulle vara villiga att bilda en dylik förening, skulle det icke vara möjligt att för den svenska sjöfarten draga den nytta utaf dylik assurans, som eljest skulle kunna däråf hämtas. Jag tror, som jag förut nämnt, icke, att det är nationaliteten hos en dylik förening, som är hufvudsaken. Jag är tvärtom öfvertygad, att litet hvar, som satt sig in i dessa frågor, måste hafva den uppfattningen, att det här gäller, icke nationaliteten, utan seriens längd. Det är således klubbens eller föreningens storlek, som spelar största rollen, och alldeles icke något annat.

Däremot kan framhållas en alldeles *bestämd fördel* för de svenska fartygsägarne af att ingå i en engelsk Protection and Indemnity-klubb, och den hänger nära tillsammans med den farhåga, som flera gånger uttalats på grund af den olika lagstiftningen i England och i Sverige. Vi hafva det systemet, att vi endast svara med fartyg och frakt; enligt engelsk lag skall man vid vanliga kollisionsfall svara med 8 £ per gross ton, och då *loss of life* förekommer, med 15 £ per sådan ton; fransmännen gå ännu längre; de stadga ersättningsskyldighet för hela förlusten. Om det nu är så, att vi känna ett visst obehag af att sitta här i Sverige och veta, att ett fartyg, som är värdt 200,000 kronor, kolliderat med ett engelskt fartyg, som är värdt 500,000 kronor, och att vi därigenom kunna drabbas af förlust jämväl af andra fartyg, som söka engelsk hamn — hvarför assurera vi då icke i en *engelsk* Protection and Indemnity-klubb, hvarför skaffa vi oss icke just engelsmän att skydda våra intressen i England gent emot det engelska rederi, som gör sin rätt mot oss gällande? Känner jag mig icke såsom redare för ett dylikt fartyg bra mycket lugnare, om jag vet, att mitt intresse tillvaratages i England af personer, hvilka hafva samma intresse som jag af att det andra rederiets anspråk icke utsträckas allt för långt, än om jag sitter här och måste veta, att jag skall utkämpa min rättegång under förhållanden, då ingen står vid min sida för att skydda min rätt? Jag tycker, att denna synpunkt alldeles tydligt bevisar fördelen för oss af att begagna oss af engelska Protection and Indemnity-klubbarna. Jag vill dock därmed icke hafva sagdt, att det icke i framtiden skulle kunna vara en fördel, om vi äfven här kunde komma därhän, att något svenskt assurancesbolag eller någon svensk assurancesförening åstadkomme något dylikt eller att vi begagnade en

svensk assurancesförening såsom mellanhand för att komma till de engelska, på det att vi därigenom skulle få serien så lång som möjligt. Ty därigenom skulle precis detsamma försiggå som vid reassurans, nämligen att jag presterar en svensk förenings eller ett svenskt bolags police, fastän risken uppbäres hufvudsakligast af utlandet.

Herr Lemán: Då tiden är långt framskriden, skall jag endast tillåta mig framställa några få anmärkningar mot hvad kapten Wallenberg senast yttrade.

Han sade, att alla risker, praktiskt taget, kunna assureras. Detta kan jag icke gå in på. *Teoretiskt* sedt, kan jag gå in därpå, ty det bör icke finnas någon ekonomisk förlust, för hvilken man icke medelst försäkring bör kunna skydda sig, men ur praktisk synpunkt gäller detta icke.

Jag skall anföra ett exempel. I Sveriges ångfartygs assurancesförenings reglemente och policer finnas många klausuler, i hvilka stadgas, att, om fartygsbefälhafvaren ej ställer sig till efterrättelse vissa föreskrifter i reglementet, så förlorar rederiet — försäkringstagaren — rätt att erhålla assurancesättning för lidet haveri eller för totalförlust. Sådan påföljd är stadgad om t. ex. befälhafvaren navigerar i farvatten, där fyrarna äro släckta, om han i vissa fall utsätter fartyget för is-forcering, om resa företages utom vissa i policen bestämda gränser m. m. Om nu än dessa bestämmelser icke så strängt tillämpas, så kunna dock många fall förekomma, då rederiet kan gå förlustigt assurancesbeloppet. Måne nu en Protection eller Indemnity-klubb skulle komplettera detta? Om försäkringstagaren eller hans ombud — d. v. s. befälhafvaren — icke skulle uppfylla de villkor, som äro i policen gifna, finnes då verkligen någon klubb, som i detta fall vill träda emellan och fullt täcka äfven denna risk? Nej, jag tror ej att så är förhållandet. Där finnes således antagligen en obetäckt risk. Praktiskt taget är ju risken icke så stor, ty åtminstone de ömsesidiga försäkringsföreningarna låta som oftast nåd gå framför rätt.

Vidare är att märka, att dessa Protection and Indemnity Clubs äro *limited*, icke så som aktiebolag, men i likhet med Sveriges ångfartygs assurancesförening på det sätt, att det finnes en viss höjd, till hvilken uttaxeringarna få gå. För hvad som går därutöfver blifva delägarne själfassuradörer. Om det således skulle behövas en uttaxering af

100,000 £, så uttaxerar man t. ex. blott 50,000 £, d. v. s. 50 %. Det lär väl sällan i praktiken hafva förekommit, att något dylikt skett. men där finnas dock vissa gränser.

Egendomligt är, att, trots det att all verksamhet gått så mycket framåt, har något aktiebolag ännu icke vågat inlåta sig på ett företag af den beskaffenhet, som bedrifves af Indemnity och Protection-klubbarna. Det finnes blott ömsesidighetsföreningar. Här i Sverige torde det också, så länge vår flotta icke är större än hvad den nu är, komma att dröja mycket länge, innan man kan bilda någon slags Protection and Indemnity-klubb.

Jag tror, att man måste erkänna, att vi här i Sverige hafva synnerligen goda policer, om man blott icke ställer upp den fordran, att policerna skola täcka *alla* risker, utan gör klart för sig, att det finnes risker, som äfven med en god police icke kunna täckas. Långifvaren har ju alltid tillfälle att granska säkerheten. Men ställer man genast upp som en kategorisk sats, att polisen skall täcka allt och att ingen obetäckt risk får finnas, så tror jag, att man skjuter förbi målet.

Herr Appelberg: Herr Melin omnämner en risk, hvilken förefunnes å alla äldre ångare, och hvilken hittills inom landet icke skyddats genom försäkring, nämligen risken för afdrag vid haverier å reparationsarbetena. Denna är ju särdeles väsentlig, efter det en ångare uppnått en ålder af öfver 10 år, och hvad betydelse den har, framgår exempelvis af den statistik från vår förening, som jag här medför, och som jag skall tillåta mig öfverlämna till sekreteraren. Dess siffror äro absoluta, och enligt dessa har förlusten å denna risk under senaste femårsperioden medtagit c:a 0,83 % af försäkringsvärdet. Med ungefär 1 % antager jag, att nämnda afdrag för närvarande kan täckas för förstklassiga ångare, ej öfver 15 å 20 år, och är ju förhållandet, såsom här framhållits, att denna risk täckes i de danska aktiebolagen under de senaste fyra åren tillsammans med kaskoförsäkringen, hvarom antagligen direktör Rødbom, som med dem samarbetar, kan lämna upplysning.

Inom vår förening har frågan om denna försäkring förevarit vid bolagsstämma. Intet hinder däremot förefinnes, men af flere skäl kan ifrågasättas, om det kan anses nyttigt i försäkringsgifvarens och näringens intresse, särskildt då det berör frågan om skador å pannor och maskiner, hvilka därifrån borde vara uteslutna.

Exempelvis kunna herrarne själfva tänka sig, att en ångares säkerhet är helt och hållet beroende på att dess pannor och maskiner hållas i fullgodt skick. Skulle nu, sedan en ångare uppnått en ålder af 15 å 20 år, ersättning genom försäkring kunna erhållas för alla möjliga skador och förluster å dessa, hvilka i de flesta fall uppkomma genom ålder, slitning eller vanvård, så blefve följden, att under dåliga fraktkonjunkturer, då medel saknas till ett välbehöfligt och ständigt underhåll af pannor och maskiner, stora förluster skulle uppstå, hvarför jag i försäkringens intresse ej skulle vilja tillråda, att kaskoförsäringen utsträcktes att täcka dessa maskinrisker i fråga om ångare, som äro öfver 15 år.

Herr Wallenberg anför, att man, hvad maskinskador beträffar, kan taga försäkring i engelska klubbar. Det är skäl härtill, emedan det icke lämpar sig för våra förhållanden med den mängd gamla ångare vi äga, och emedan dessutom dylik försäkring, om den skall kunna införas hos oss, erfordrar en ständig och dyrbar besiktning.

I afseende å vårt försäkringssätt, som sammanhänger med dessa frågor, får jag på grund af herr Wallenbergs förslag anför följande. Då vår förening, som nu försäkrar c:a $\frac{9}{10}$ af den i utländsk fart gående svenska ångbåtsflottan, bildades 1872, frångick man den förut gällande principen att försäkra på treåriga oktrojer och att förbinda medlemmarne att af dem uttaxera hvad som enligt reglementet åtgick för ersättningarna under hela oktrojen intill 10 % utöfver premien. I stället infördes ettåriga oktrojer och fastsattes en något höjd bestämd medelpremie, beroende på riskens godhet. Om öfverskott uppstod, skulle detta återgå till delägarne. För att trygga sig mot ytterligare tillskott utöfver premien, i den händelse att premiefonden under ett dåligt år ej skulle förslå, utfärdade medlemmarne först tioprocents-, sedan femprocents-förbindelser, hvilka skulle tillgripas för nämnda fall, att premiefonden ej förslog. Dessa förbindelser hafva under föreningens hela verksamhet hållits särskildt försäkrade i Sverige, Tyskland eller nu sedan många år i Paris, och härigenom hafva medlemmarne alltid varit skyddade för uttaxering utöfver den bestämda premien.

Nu framställes här en fråga, om man icke kunde utvidga försäkringen inom landet till de omnämnda Protection- och Indemnity-riskerna och äfven erhålla en svensk police å dessa. Sådant låter sig enligt mitt förmenande icke göra, dels därför att, såsom jag förut anført, vi

icke inom landet kunna erhålla en tillräckligt stor serie därför, och dels emedan det enligt mitt förmenande blifver omöjligt att för närvarande få de svenska redarne att gå med på en försäkring, som är förenad med obegränsad uttaxeringsrätt å premierna liksom i England och Norge, sedan redarne nu för kaskoförsäkringen hos oss blifvit vana vid att kunna beräkna en fix högsta premie.

Herr Brodin: Ändamålet med detta sammanträde var att höra de sakkunniges omdömen angående de uppställda frågorna. Ehuru det således just är de olika åsikterna inom komitén, som genom de sakkunniges omdömen skulle skiljas, hafva komiténs medlemmar upptagit så mycken tid, att det varit svårt att få höra vederbörande. Jag skall dock be att få framställa en direkt fråga, hvilken jag anser just utgöra pudelns kärna.

Kapten Wallenberg har i sin promemoria angående sjöassurans i England framställt det påståendet, att hvarje uppkommande risk för det maritima hypoteket kan försäkras, samt att kostnaden för dylik försäkring icke öfverstiger $\frac{1}{4}$ % per år. Det är egentligen detta, som varit stridsfrågan inom komitén. Kapten Wallenberg har framställt det nämnda påståendet, men herr Melin och jag hafva en motsatt åsikt, i det vi ansett, att icke alla risker kunna täckas af en så billig premie som $\frac{1}{4}$ %.

Jag tillåter mig därför hemställa till här närvarande assuradörer, som känna till dessa engelska klubbar och som haft tillfälle att se deras regler och policer, huruvida det kan vara möjligt, att kapten Wallenbergs påstående är riktigt.

Herr G. O. Wallenberg: Jag ber att få framställa en annan fråga till herr Appelberg inom protokollets ram, när vi nu hafva nöjet att se honom här. Det är huruvida det bland skeppsredarne och sjöfartsintressenterna på västkusten har spårats något intresse för dessa frågor: om inteckning i fartyg och om sträfvanden att förskaffa kapital åt rederinäringen.

Det vore af vikt för komitén att i dagens protokoll få denna fråga besvarad.

Herr Thunberg: Jag skall endast be att få lämna en faktisk uppgift angående kostnaderna i »Thirds Clubs». Man har nu i Eng-

land kommit så långt, att Lloyd's kaskopolicy med 1899 års klausuler upptager följande paragraf: »Average payable on each valuation separately or on the whole, *without deduction of thirds, new for old*, whether the average be particular or general.» Och efter hvad jag efter samråd med flere framstående skeppsredare lyckats inhämta, lär *regeln* numera vara, att man icke försäkrar afdraget för nytt mot gammalt, sedan Lloyd's nu ändtligen förmåtts att i 1899 års klausuler upptaga ofvan citerade bestämmelse, som förut saknades. Följaktligen kan man anse frågan om särskild försäkring för afdrag för nytt mot gammalt vara förfallen, när det gäller ångare af måttlig ålder; och äfven om den statistik, herr Appelberg vill ställa till komiténs förfogande, skulle visa, att kostnaderna äro stora, rör detta blott det förflutna och är ej vidare att räkna med.

Herr Appelberg: Jag vill söka besvara de frågor, som ställts till mig, och vänder mig då först till herr Brodin. Det är mig för närvarande alldeles omöjligt att gifva ett bestämdt svar på denna fråga; den är så vidlyftig, att man behöfver tid att tänka på den, och för att gifva ett fullt korrekt svar skulle jag behöfva sätta mig i förbindelse med mina vänner i England och annorstädes. Granskar man blott vår förenings verksamhet, så kan man ju undersöka, huru många »indemnity»-risker, som under föreningens tillvaro förefunnits till ersättande, och jämföra denna summa med värdet af de försäkrade ångarna, men herrarne inse mycket väl, att det svar, man då får, ej kan anses fullt tillfyllest. Vi hafva haft cirka 440 millioner kronors försäkringsvärde; och hos oss har det nu gått så väl, att blott fem eller sex väsentliga fall inträffat under 27 år. Däraf kommer man således naturligtvis icke till $\frac{1}{4}$ %, men detta kan nog icke anses fullt bevisande för framtiden.

Huruvida alla risker, som icke inbegripas i vår kaskopolicy, kunna täckas i England eller annorstädes, är jag ej beredd att besvara i dag.

Herr G. O. Wallenberg: För att i någon mån ge svar på den af herr Brodin framställda frågan, så att denna, då herr Appelberg förklarat sig icke kunna nu besvara densamma, ej måtte stå alldeles blank, anser jag mig äga rätt att påvisa, huru jag kommit till den

siffran, jag uppgifvit. Jag har tagit medeltalet för tre år i den största Protection and Indemnity Club, som finnes i England, en klubb, som omfattar 1,600,000 ton och som har närmare 1,200 fartyg — således en högst betydande serie, sannolikt den största i världen.

Men jag har därjämte konstaterat ett liknande resultat för ett fall inom vårt eget land, så vidt jag känner det enda fall, där man hos oss anlitat Protection and Indemnity Clubs, nämligen vid *Sydsvenska ångfartygsaktiebolaget* i Malmö. Enligt de uppgifter, jag förskaffat mig från bolagets chef, herr Beijer, hafva dess fartyg under nio år varit försäkrade i två Protection and Indemnity Clubs, dock icke någon af dem, som jag studerat, utan några mindre dylika. Medeltalet för ut-taxeringen har under de nio åren varit 0,27 % eller mycket nära den af mig uppgifna procentsatsen.

Det skulle vara mig kärt, om herr Appelberg ville svara på den af mig framställda frågan.

Herr Rödbom: I anledning af den framkastade frågan, huruvida en premie af $\frac{1}{4}$ % är tillräcklig att täcka de extra riskerna, kan jag ej svara annat än att det beror på seriens storlek. Med en sådan flotta som Englands, där det finnes icke mindre än 5,453 ångare med en nettodräktighet af tillhopa 6,758,000 ton, kan det gå för sig; ty om alla dessa gå in i en eller flera Protection and Indemnity Clubs, så blifva ju dessa extra kostnader fördelade på en sådan oerhörd massa intressenter, att man kan nedbringa premien till en mycket ringa summa. Jag betvivlar således icke, att den af herr Wallenberg anförda siffran $\frac{1}{4}$ % är riktigt i ett dylikt fall. Tänker man sig åter ett land sådant som vårt, hvars hela handels-ångbåtsflotta, om vi räkna fartyg öfver 100 ton, uppgår till allenast 497 ångare med ett nettototal af 232,000 ton, och här skulle vilja inrätta en dylik klubb för täckande af dessa risker, som ligga utom den svenska kaskopolicen, så är jag öfvertygad om, att det är komplett omöjligt att ställa premiesatserna så lågt, att de svenska redarne kunna betala dem.

I sammanhang med detta vill jag nämna ett ord i en annan fråga, som här berörts, nämligen den att, om den svenska kaskopolicen skulle erbjudas som säkerhet för understöd från statens sida, skulle assuransen vara helt och hållet täckt inom landet och ej få vara re-

assurerad i utlandet. Detta är ju omöjligt; hvilken assuradör i Sverige är oberoende af reassurans i utlandet? Och på samma sätt sker äfven i andra länder.

Den svenske försäkringsgifvaren måste därför i hvarje fall säga som så: här är min police, och ni få hålla eder till mig och min ersättningsförmåga; men jag i min ordning reassurerar delar af denna risk för att få affären så solid som möjligt och ej för starkt fresta min ersättningsförmåga.

Herr Appelberg: Jag skall helt kort besvara herr Wallenbergs fråga.

Nautiska föreningen i Göteborg, hvars styrelse numera utgöres af flera redare, hade för behandling af frågan om nyttan af införande af inteckning i fartyg sammankallat ett möte, som var talrikt besökt af redare, därvid dock två af de större ångbåtsbolagens, Thules och Göthas, verkställande direktörer icke voro närvarande. Frågan diskuterades mycket lifligt, och nästan mangrant uttalade sig mötet för införande snarast möjligt af en inteckningslag. För min egen del föreföll det mig, som om man hade öfverdrifvit fördelarna af lagens införande, och mina framställningar om nödvändigheten af att stärka skeppshypoteket med tilläggspolicer, då det gällde lån i enstaka fartyg, vunno icke gehör.

Den andra invändningen — som dock synes mig icke hafva betydelse — gjordes af någon bland bolagsdirektörerna, hvilken anmärkte att de aktiebolag, som icke ville belåna sina ångare mot inteckning, nödgades, om lagen infördes, antingen i bolagsordningarna eller genom årliga bolagsstämmoprotokoll bestämma, att inteckning ej finge tagas i bolagets ångare, där man önskade bibehålla fördelen för aktieägarne att lätt belåna sina aktier. Öfverhufvud kan sägas, att nio tiondedelar af de närvarande önskade en inteckningslag.

Herr G. O. Wallenberg: Jag vill endast, till komplettering af hvad här blifvit sagdt angående Protection and Indemnity Clubs, anmärka, att dessa naturligen ej ikläda sig ansvar för obegränsade belopp, utan att de, liksom andra assurföreningar, ha en viss »limit».

De taga visserligen emot fartyg på 200,000 £, men de taga ej mera än exempelvis 2,000 £ på egen risk utan dela ut återstoden på andra, kanske på tio olika Protection and Indemnity Clubs. Däri-

genom förlänges ju också serien tio gånger, under förutsättning att alla dessa klubbar hafva lika stort antal fartyg.

Vidare yttrades ej.

Sedan herr Ordföranden framfört komiténs tacksamhet till de närvarande sakkunnige, upplöstes sammanträdet.

In fidem
Adolf Berencreutz.

Bilagor till handels- och sjöfartskomiténs protokoll den 13 februari 1900, innefattande särskilda, till komitén ingifna yttranden rörande de vid sammanträdet nämnda dag behandlade ämnen.

Herr Melin:¹⁾ Premien för den risk, som täckes genom engelska Protection and Indemnity Clubs, må vara så låg som cirka $\frac{1}{4}$ %, men uttaxeringar, som först efter hvarje räkenskapsårs slut kunna fixeras, belöpa sig ofta till stora belopp. Den försäkrade får underkasta sig Clubstyrelsens beslut, och vädjan till engelsk lag undviker man hälst, såsom en dyrbar och mycket oviss utväg.

Nämnda engelska klubbar ersätta visserligen en del förluster, som ej täckas genom svenska assuranspolicer, men ej en mängd sådana, hvaraf en redare kan drabbas, till exempel:

förlust på grund af öfverträdelse af utländska författningar;

utlämnande af gods till oriktig person, eller fel vid aflastningen;

skadad eller förlorad last, till följe bristande sjövärdighet, eller därigenom, att skadan uppkommit genom fel eller försummelse af befäl eller besättning (utom för kollisionfall, då skadan ersättes enligt vår kaskopolice);

¹⁾ Promemoria, afgifven den 30 januari 1900, till ledning för frågecirkulär till herrar assuradörer.

förlust genom tidsbefraktare, som under befraktningstiden (om ej fullt solventa eller pålitliga) kunna utsätta fartygen för anspråk i utlandet, för hvilka ersättning skall utgå i fartyg och frakt.

Vid bedömandet af den risk, som en långgifvare mot fartygspant står, i händelse inteckningslag kommer till stånd (och min åsikt om de ifrågavarande engelska policerna befinnes riktig), bör man ihågkomma:

att inteckningsfordran kommer efter sådana fordringar, som an gifvas i § 268 sjölagen; och om fartyget är utom svensk jurisdiktion i utländsk hamn, tillkommer förmånsrätt framför inteckningar ej blott dessa fordringar, utan äfven *alla* slags fordringsanspråk i utlandet, vare sig äldre eller yngre, än då hypoteket lämnades, och som grunda sig på rekvisition af redare eller befälhafvare (äfven från gångna tider), och uttages till hvilket belopp som helst ur hypoteket;

att oberäkneliga förluster kunna uppstå genom fel eller misstag vid byggnad eller inköp af fartyg, hvarigenom desamma vid en ny besiktning kunna befinnas underhaltiga och hvarigenom deras värde högst betydligt minskats, så att fartygen under vissa konjunkturer äro osäljbara;

att likaså förluster kunna uppstå genom felslut vid befraktningar, eller brott mot ingångna förpliktelser emot assurancesgifvare, till exempel befraktning till platser, som på grund af ishinder eller klimatiska förhållanden ej böra under viss tid befaras, intagning af viss last som enligt policerna ej får lastas, med mera;

att då fartyg upplägges på ristorno, visserligen pantinnehafvaren erhåller eldassuranspolice, men dock löper risk under fartygets förhållningar och kvarliggande på ett mycket trafikeradt rivier.

Till min kännedom hafva kommit några fall, där stor förlust uppstått för rederier, hvilka haft sina fartyg försäkrade på svenska policer, och anser jag mig böra meddela dessa.

Ångaren *August Leffler* vattenfylldes, liggande i kinesisk hamn med styckeodslast, därigenom att vid vattnets sjunkning bottenventilen öppnades och lasten förstördes. Förlusten ersattes i första hand af lastassuradörerna, men då ingen »negligence clause» förefanns, som skyddade rederiet, uttogs förlusten med öfver 60,000 kronor af fartyget.

Ångaren *Magne* utlämnade, i saknad af konnossement, vid ankomsten till Kristiansand sin råglast, mot garanti af insolvent man, till oriktig person. Förlusten drabbade rederiet.

Skeppet *Henry* med apelsinlast från spanska hamnar till New-York anlöpte på begäran af sista aflastaren, ehuru kaptenen var från tre hamnar befraktad till New-York, i förbigående en större badort vid inloppet till New-York. Förlusten härigenom medtog mer än fartygets halfva värde.

På sista tiden hafva ångare beslagtagits i utlandet för ersättning till personer, som under lastning eller lossning eller af en tillfällighet befunnit sig ombord och blifvit genom de ombordvarandes försummelse skadade eller förlorat lifvet.

Senast våren 1899 såldes en norsk ångare i New-York för att täcka en sådan förlust. Våra tidningar hafva nyligen innehållit meddelande, att appellationsdomstolen i London (Court of appeal) i dessa dagar afkunnat en dom, som är af vidtgående betydelse för alla utländska redare. Domen går ut på att ett en främmande nation tillhörigt fartyg, som kolliderat med ett engelskt, är skyldigt att ställa full säkerhet för den skada, som tillfogats det engelska fartyget. Vidare stipulerade domen, att om det främmande fartyget (jämte frakt) icke representerar det belopp, som erfordras, så kan motparten beslaglägga hvarje annan sådan, samma rederi tillhörig fast eller flytande egendom, som befinner sig inom britiskt område.

Med full säkerhet menas ett belopp af intill 15 £ per brutto register-ton, såsom stadgadt är i § 503 af Merchant Shipping Act of 1894. Denna bestämmelse har hittills endast gällt fartyg, som varit britisk egendom.

Ett meddelande af januari 1900 från Londonassuransagenterna Wendt & Co, rörande ifrågasatt rättegång för att skydda svenska ångaren *Lisa* för beslagläggning etc., lyder:

Owners can only be free from further liability in this country, by not appearing and absolutely abandoning ship. In order to free ship by depositing, owners must first appear and by doing so they make themselves liable up to eight pounds per ton for Collisionclaim besides payment of salvage.

En risk, som rederierna löpa och som ej är föremål för assurances-ersättning, bör ej glömmas, nämligen de i assurancesreglementena bestämda afdragen för nytt mot gammalt.

Redares ansvarighet i Belgien: En belgisk ångare gick uppför Scheldefloden under kommando af en tvångslots. För att undvika kollision med en till ankars liggande ångare lades rodret hårdt i bord, men till följd af vind och strömförhållanden törnade den uppgående ångaren mot en spannmålslastad läktare, som låg förtöjd vid ankarliggaren. Läktaren sjönk och en ombordvarande man drunknade.

Dennes änka fordrade nu en ersättning af 25,000 francs för förlusten af sin egen och barnens försörjare. Af domstolen utsedde experter förklarade hela skulden till sammanstötningen ligga hos ångaren, enär den ej hållit sig långt nog öfver på andra sidan segelleden, och då tvångslotsens närvaro, enligt belgisk lag, *ej fritager* vare sig fartygsbefälhafvaren eller redaren för ansvar, blef rederiet dömdt att betala änkan det af henne fordrade beloppet.

Frågas: Om under liknande omständigheter en hel besättning drunknar eller ett stort passagerarefartyg drabbas af olyckan och ersättningsanspråken uppgå till hundratusental, ersättes också en sådan risk af indemnity klubbarne till cirka $\frac{1}{8}$ å $\frac{1}{4}$ %?

Herr G. O. Wallenberg:¹⁾ I en till handels- och sjöfartskomitén afgifven promemoria har herr Olof Melin i åtskilliga punkter närmare preciserat af honom under diskussionen om assurans utöfver de vanliga svenska policerna i de engelska »protection and indemnity clubs» gjorda invändningar.

Under denna diskussion, som utgick ifrån spörsmålet, huruvida alla risker, som kunna träffa det maritima hypoteket, kunna försäkras, har jag framlagt en utredning, utvisande huru man i England går till väga för att ernå detta. Denna utredning, som grundar sig på en undersökning, huru dessa frågor lösas i praktiken, har blifvit uppsatt i ett protokoll under mitt besök i London, och detta protokolls innehåll och riktighet har sedermera blifvit bestyrkt af Englands förnämste sjörättsadvokat mr *Ince*. I trots af att kungl. svensk-norska generalkonsulatet i London har bestyrkt mr Ince's framstående ställning och anseende som jurist, har under diskussionen herr Melin bestridt riktigheten af de af mr Ince bestyrkta sakförhållandena. Under ett dylikt

¹⁾ Svar, afgifvet den 7 februari 1900, å herr Melins promemoria.

förhållande borde jag naturligtvis påkalla en utredning från komiténs sida och ett bedömande af, hvem som har rätt, eller åtminstone, att herr Melin skulle bestyrka sitt bestridande medelst verklig på fakta och på saklig utredning grundad bevisning. Men herr Melin har icke gjort något af detta. Han har endast, då jag slutligen uppfordrade honom att skriftligen framlägga de påståenden och exempel, som förut blifvit mångfaldiga gånger af honom framlagda och lika många gånger af mig vederlagda, aflämnat en i åtskilliga punkter uppsatt promemoria, hvilka jag nu skall hvar för sig genomgå.

Herr Melins första fråga lyder:

»Premien för den risk, som täckes genom engelska Protection and Indemnity Clubs, må vara så låg som cirka $\frac{1}{4}$ %, men uttaxeringar, som först efter hvarje räkenskapsårs slut kunna fixeras, belöpa sig ofta till stora belopp. Den försäkrade får underkasta sig Clubstyrelsens beslut, och vädjan till engelsk lag undviker man helst, såsom en dyrbar och mycket oviss utväg.»

Svar: Protection and Indemnity Associations arbeta vanligen på följande sätt:

Direktionen sammanträder som regel hvarannan månad för »settlement of claims». För godkända ersättningsanspråk sker då omedelbart uttaxering å medlemmarne i associationen, vanligen genom att sekreteraren tillställer hvarje medlem räkning för sådant belopp, som denne är skyldig inbetala.

Genom att alla ersättningsanspråk afgöras allt efter som de inkomma och uttaxeringen därför sker minst hvarannan månad, kunna ej gärna några »efterräkningar» af den art herr Melin åsyftar ifrågakomma. Kostnaderna för administration och därmed jämförliga utgifter bestridas af en fond, bildad genom en inträdesavgift af nytilkommande medlemmar, så att ej håller för sådana utgifter några efterräkningar behöfva befaras. I vanliga fall finnes dessutom en »deferred claims fund», bildad genom mindre tillägg (kvartalsvis) uti uttaxeringen för redan afgjorda ersättningsanspråk, just för att undvika ett allt för ojämnt uttaxerande, i händelse att af en eller annan anledning afgörandet af ersättningsanspråk skulle draga utöfver den ordinarie perioden (2 månader).

Den försäkrade får visserligen underkasta sig styrelsens beslut, men från styrelsens (»the committee, the direction») beslut kan vädjan

äga rum på två sätt. I somliga klubbar användes skiljedom (en utsedd af styrelsen, en af den klagande medlemmen, hvilka två välja den tredje); i andra klubbar kan vädjas till en »general meeting» af associationens medlemmar. Emellertid, då samtliga medlemmars intressen och risker äro identiska, vare sig de äro medlemmar af styrelsen eller ej, är sannolikheten af ett berättigadt missnöje med styrelsens afgörande ytterst liten, och i praktiken har det visat sig, att tvister af sådan art äro försvinnande få. Vädjan till domstol är af samma skäl och ej blott på grund af kostnaderna »en sak som man hūlst undviker». Det blir ju de till antalet öfvervägande *engelska delägarne*, som på grund af ömsesidighet få betala kostnaderna.

Såsom olägenheter angifver herr Melin vidare:

a) »Förlust på grund af öfverträdelse af utländska författningar.»

Svar: Denna fråga är så allmänt hållen, att dess besvarande möter stora svårigheter. Herr Melin borde därför mera precisera sin fråga. Det är gifvet, att uppenbara brott mot hvad lagar och förordningar föreskrifva ställa ett rederi liksom all annan verksamhet utom lagens rāmärken. Klass 1, mom. e,¹⁾ torde emellertid täcka sådana förluster, som härvid kunna uppkomma, nämligen då skada eller förlust uppkommer genom »improper navigation» å annat *fartyg* eller ägodelar af hvad slag det vara må.

Äfven i klass 1 mom. i (the negligence clause), som angifver, att sådana anspråk täckas, som uppkomma genom lastning, förandet, lossandet eller aflämnandet af gods eller varor, uppkomna genom andra orsaker än »improper navigation» eller genom befälhafvares eller besättnings eller annan anställd persons försummelse.

b) »Utlämnande af gods till oriktig person, eller fel vid aflastningen.»

Svar: Denna risk täckes fullständigt af den ofvannämnda klausulen klass 1, mom. i, ty den innehåller klar och tydlig bestämmelse »for other claims — — — or delivery of goods», härrörande från andra orsaker än »improper navigation», varande afsikten med denna bestämmelse att ömsesidigt skydda och godtgöra medlemmarne mot sådan

¹⁾ Härmed afses i det efterföljande att referera till det till komitén öfverlämnade formuläret för police för »West of England Protection & Indemnity club».

skada, som uppkommer på grund af försummelse eller fel af hos dem anställda eller agenter.

Som synes lämnar denna bestämmelse ej spelrum för något som helst tvifvel.

c) »Skadad eller förlorad last, till följe bristande sjövärdighet, eller därigenom, att skadan uppkommit genom fel eller försummelse af befäl eller besättning (utom för kollisionsfall, då skadan ersättes enligt vår kaskopolicy).»

Svar: Hela assurancesprincipen är som bekant baserad på att ett fartyg skall vara sjövärdigt. Det assureras således ej, om detta villkor ej är uppfyllt. Af det skäl de stränga besiktningarne, innan assurance lämnas, och de sedan företagna inspektionerna.

Bedrägligt försäkrande af ej sjövärdigt fartyg kan ju förekomma, men redares och befälhafvares förpliktelse och ansvar med hänsyn till fartygets sjövärdighet äro genom bestämmelserna i § 292 sjölagen samt kapitel 14 § 9 i strafflagen tillräckligt kontrollerade.

Då denna frågas behandling afser assurancesens förhållande till det maritima hypoteket, så och då en bestämd förutsättning för ett fartygs in-teckning var, att det underkastades besiktning, torde för sjövärdiga fartyg, utan att därmed äro förknippade brottsliga afsikter, fara vara undanröjd.

Skada å last, uppkommen genom försummelse af befäl eller besättning, täckes såsom ofvan nämnts fullständigt genom klass 1, mom. i (»the negligence clause»).

d) »Förlust genom tidsbefraktare, som under befraktningstiden (om ej fullt solventa eller pålitliga) kunna utsätta fartygen för anspråk i utlandet, för hvilka ersättning skall utgå i fartyg och frakt »

Svar: Man kan i England assurera äfven dylika förluster. Saken har, framställd i detta sammanhang, dock intet som helst med det framställda spörsmålet att göra, nämligen en långifvares säkerhet i det maritima hypoteket. Det är ju uppenbart, att ett fartyg icke förminskas i värde, därigenom att en redare, då fartyget var uthyrdt i Time charter per månad, icke erhöi sin hyra för en månad. Om större förlust kan det naturligtvis icke blifva tal, ty så fort fraktsbeloppet för en månad icke erlägges, är certepartiet brutet och redaren därefter

fri att oberoende af befraktarens insolvens skaffa sig inkomst på sitt fartyg.

Herr Melin anför sedermera, att man vid bedömandet af den risk, som en långifvare löper — under förutsättning naturligtvis af en icke tillfyllestgörande assurans — bör taga hänsyn till att åtskilliga fordringar, exempelvis de som angifvas i § 268 sjölagen, utgå med förmansrätt. Om jag undantager fordran, uppkommen genom bodmeri, hvilken i sammanhang med inteckningslagen förbjudes för fartyg, som skola intecknas, täckas i öfrigt i sagda § angifna risker genom protection and indemnity clubs policer.

Herr Melin anför vidare, att dithörande förluster kunna uppkomma genom alla slags fordringar och anspråk i utlandet, vare sig äldre eller yngre, härrörande exempelvis från föregående redare eller befälhafvare.

I klass 2, b) och c) erhålla vi upplysning om att sådana anspråk täckas af protection and indemnity klubbarne. Det heter däri:

Klass 2 b) »Skada uppkommen genom brytande af certeparti eller annat kontrakt eller bristande pliktuppfyllelse i sammanhang med lastning, stufning, trimming, lättning, lossning, förhalning, dockning eller reparation eller utrustningsförnödenheter eller bunkercoals för något sådant fartyg.»

Lydelsen af klass 2 c) är: »Förlust eller eljest anspråk på grund af någon police, som framställes med hänsyn till sådant fartyg eller del däraf.»

Herr Melin framhåller vidare bland farorna, att oberäkneliga förluster kunna uppstå genom fel eller misstag vid byggnad eller inköp af fartyg, hvarigenom desamma vid en ny besiktning kunna befinnas underhålliga och hvarigenom deras värde högst betydligt minskats och för vissa konjunkturer äro osäljbara.

Svar: Ingen långifvare torde belåna ett fartyg, utan att det blifvit underkastadt sakkunnig besiktning. Jag tror knappast, att en bank skulle lyssna till en icke sakkunnig fantasts förslag att bygga ett större fartyg, om denne förmälde, att *han* hade uppgjort ritningarne själf.

Herr Melin anför vidare, att förlust kan uppstå genom felslut vid befraktningar eller brott emot ingångna förpliktelser mot assuransgifvare, till exempel befraktning till platser, som på grund af ishinder

eller klimatiska förhållanden ej böra på viss tid befaras, eller intagning af viss last, som enligt policerna ej får befraktas.

Svar: Om en redare gör ett dumt fraktslut, drabbas visserligen rederiet af förlust för den resan; men icke inverkar det på fartygets värde. För öfrigt torde en långifvare säkerligen höra sig för om redarens föregående verksamhet. Har denne gjort sig känd för okunnighet, osmak eller för försök att kringgå eller bryta gifna öfverenskommelser, då kan den ifrågavarande redaren vara säker om att hypoteket i hans hand icke är belämbart. Då herr Melin vidare framhåller den omständigheten, att brottsliga handlingar eller uppenbart brytande af ingångna förbindelser skulle vara ett hinder för en närings lojala utövande, så misstager han sig. För brott gälla i allmänhet icke dessa lagar, utan för dem gäller strafflagen.

För öfrigt kan en långifvare i England, hvilken såsom säkerhet tagit inteckning i fartyg, *assurera sin risk* på samma sätt som fartygsägaren.

Herr Melin nämner vidare de risker, som uppstå då fartyg uppläggas på *ristorno*, hvarvid »visserligen pantinnehafvaren erhåller eld-assuranspolice, men dock löper risk under fartygets förhållningar och kvarliggande på ett mycket trafikeradt rivier.»

Svar: Just denna erinran ådagalägger mer än mycket annat, huru fördelaktigt det bör vara att tillhöra en *protection and indemnity club*, ty alla dessa risker, uppkomna då fartyg ligga på *ristorno* från den vanliga sjöpolisen, äro inneslutna inom klubbarnes *assuranspolicer*. Då nu dessa äro jämförelsevis billiga, skulle jag finna det vara mycket oklokt, att en redare uppsade sitt fartyg till *ristorno* för denna *police*, utan lät *ristornot* endast gälla för sjöpolisen. Klubbens *police* fortgick således under hela året.

Bestämmelsen i klass 1 mom. f. angifver, att klubbens *policer* täcka för skada eller förlust, som uppkommer genom oförsiktig navigering af *assureradt fartyg*, eller för skada å varor, pirar, kajer, fasta eller rörliga föremål af hvad slag det vara må, *vare sig dessa äro ombord på dyligt fartyg eller icke*.

Herr Melin omtalar sedermera, att till hans kännedom kommit några fall, där stor förlust uppstått för rederi, hvilket haft sina fartyg försäkrade på svenska *policer*.

Han omnämner sålunda:

att 60,000 kronor förlorades för ångaren »August Leffler» i Kina, därför att ingen »negligence clause» fanns i assurancespolisen;

att förlust uppkom för ångfartyget »Magne», därför att befälhafvarn i Kristiansand utlämnade lasten till oriktig person;

att skeppet »Henry's» redare gjorde betydande förlust, därför att kaptenen försummade sina plikter;

att ångare lära beslagtagits i utlandet för ersättning till person, som under lastning eller lossning eller tillfälligtvis befunnit sig om bord och blifvit genom de ombordvarandes försummelse skadad eller förlorat lifvet;

att en norsk ångare på våren 1899 blifvit såld för att täcka en dylik förlust.

Bland de ofvan nämnda fallen torde alla redan hafva erhållit sitt svar utom med afseende på dem, som röra förlust af lif eller olycksfall. I detta hänseende hafva klubbpolicerna de allra noggrannaste bestämmelser.

Bestämmelsen i klass 1, mom. a, angifver att ersättning lämnas vid förlust af människolif eller kroppsskada å person, som föres ombord såsom passagerare eller som går ombord eller som eljes vistas i eller invid en ångare tillhörande associationen.

Mom. b angifver, att ersättning bestrides vid förlust af lif eller kroppsskada, uppkommen vid stufning af lasten.

Herr Melin anför slutligen, att utländskt rederi blir utsatt för risken, att annan dess egendom blir beslagtagen i engelsk hamn, om dess fartyg åstadkommer sådan skada, att fartygets värde vid dess försäljning icke räcker till att täcka skadans belopp.

Alla dessa risker och förluster, som herr Melin angifvit, täckas fullständigt genom protection and indemnity klubbarna, och man kan säga, att det var *ett absolut fel vid hvarje af de ofvan angifna fallen, att respektive redare icke iakttagit att på ett tillbörligt sätt assurera sina fartyg*. Detta fel är hos oss mycket vanligt. Jag är en af de felande, men jag skall skynda mig att, sedan jag numera fått tillfälle att blicka in i den utvecklade teknik, som finnes i England, beträffande assurancesväsendet, och som åsyftar att ställa hela sjöfartsnäringen på en sundare basis, i vidsträcktaste mån begagna mig af dessa institutioner.

Hvad den sista invändningen beträffar, återfinnes i klass 1 mom. e fullständiga bestämmelser om, att klubben åtager sig ansvaret för

sådan förlust, som uppkommer utöfver belopp (respektive 8 eller 15 £, allt efter som förlusten endast drabbar fartyg eller varor eller om människolif därvid spillts), som täckes af Lloyd's eller vanliga sjöassuranspolicer och hvilka belopp, som bekant, just uppgå till respektive 8 å 15 £.

Herr Melin omnämner sedermera, synbarligen för att stärka sina invändningar, ett telegram från Sveriges ångfartygs assuransförenings agenter Wendt & Co, London. Men om man närmare granskar detta telegrams innehåll, så innebär detta alldeles icke något klander af det engelska sjöassuransväsendet eller påstående om dess olämplighet, utan allenast ett helt enkelt svar å en ifrån en assuradör i Göteborg framställd fråga, huru han skall förhålla sig under ett visst uppgifvet fall.

Men konsekvensen ur detta telegram är däremot, att om det ifrågasvarande fartyget varit assureradt i en protection and indemnity club, så hade för rederiet icke uppstått någon förlust.

Nytt för gammalt ersättes genom »the Inchmaree clause» i s. k. »Thirds clubs», och kostnaden för denna assurans är mycket låg. Den torde icke uppgå till tiondelen af kostnaden för assurans i protection and indemnity clubs.

I sammanhang härmed tillåter jag mig omförmåla, att till min kännedom kommit, att ett svenskt rederi, det sydsvenska ångfartygsaktiebolaget, från 1884 och till 1894, då bolaget upphörde, begagnat sig af de förmåner, som erbjudas rederier som ingå i de engelska protection and indemnity clubs. Sagda bolags hufvudredare, grosshandlaren Gottfr. Beijer, har ställt ett antal styrelseberättelser till min disposition, och framgår af desamma, att kostnaderna uppgått:

1885 till	0,13 %
1886 »	0,38 %
1887 »	0,28 %
1888 »	0,29 %
1889 »	0,27 %
1890 »	0,26 %
1891 »	0,23 %
1892 »	0,34 %
1893 »	0,32 %

Han omnämner äfvenledes i berättelsen för 1885, att en af bolagets ångare »Vesta» i oktober ramponerade hamnpiren i Helsingborg, hvilket

haveri uppgick till kronor 17,271: 70, hvaraf de svenska bolagen enligt sjölagen endast ersatte kronor 3,739: 80; resten erhöles af förenämnda klubbar, hvadan bolagets förlust skulle blifvit högst kännbar, för så vidt det icke varit skyddadt genom förberörda försäkringar. Herr Beijer har därjämte muntligen till mig omnämmt, att vid många tillfällen under den tid, fartygen voro försäkrade i klubbarne, ersattes uppkomna förluster af desamma, och för ersättningsarnes utfående uppstodo aldrig några svårigheter. Affärsberöringen med dem var synnerligen angenäm.

Vid ett tillfälle anför herr Melin vidare en olyckshändelse, som inträffat på Scheldelfoden. Ett människolif spilldes, och rederiet fick ersätta änkan 25,000 francs. Detta, säger herr Melin, i trots af att tvångslots fanns närvarande. Men ej ens detta halmstrå kan jag unna herr Melin i och för hans strid mot ett modernt utveckladt assurancesväsen.

Det ifrågavarande rederiet hade, såsom vi redan angifvit, undgått hvarje förlust, om det haft sitt fartyg assureradt i en protection and indemnity club. Den ofvan angifna klubbens police innehåller i klass 1 mom. a tydliga bestämmelser om detta.

Herr Melin avslutar sitt påstående- och frågeformulär med ett konstrueradt exempel, som han anser skola kullkasta mina påståenden och bringa vederbörande att inse, att han ändock måste hafva rätt.

Han frågar sålunda: »Om under liknande omständigheter en hel besättning drunknar eller ett stort passagerarefartyg drabbas af olyckan och ersättningsanspråken uppgå till hundratusental, ersättes också en sådan risk af indemnity klubbarne till cirka $\frac{1}{8}$ à $\frac{1}{4}$ %?»

Visst ersättes förlusten, men det inträffar måhända, att uttaxeringen vid ett dylikt tillfälle, som lyckligtvis mycket sällan förekommer, kan uppgå till något högre belopp än vanligt. Emellertid låter jag mig icke så lätt afspisa med den stora siffra, som herr Melin anför. Den är stor, det är sant, men för den af mig anförda klubben skulle en förlust på 100,000 kr. ej inverka mera, än att i stället för att beräknade 10 pence per gross ton per år finge uttaxeras $10^{\frac{3}{4}}$ pence. *Häraf ser man fördelen af, att assurancesföreningar, där dylik ömsesidig försäkring utgör föremålet för verksamheten, äro så stora som möjligt. Emellertid säkerställa sig dessa klubbar ofta gent emot stora förluster*

genom återförsäkring hos andra klubbar, och man har ett i förhållande till föreningens storlek bestämdt maximum.

Då jag nu genomgått herr Melins promemoria i detta ämne, kan jag slutligen ej underlåta att framhålla, att hela herr Melins bevisföring jämte tillhörande exempel *alla* i intet hänseende äro exempel på *detta ämne*, nämligen *försäkring genom protection and indemnity klubbar för de risker, som uppstå utöfver de af de vanliga sjöpolicerna täckta*, utan exempel och bevis på något helt annat. Det torde därför vara uppenbart, att herr Melin för att öfvertyga bort framföra starkare bevis. Hans motstånd mot denna bransch af försäkringsverksamhet och mot de fakta jag framlagt är därför svårt att förstå. Jag skulle böja mig för en bevisföring, som ådagalade, att ett antal fartyg eller något fartyg, som varit inskrifvet i en klubb, icke fått sin rätt. Men något sådant finnes icke ådagalagdt. Jag har däremot kunnat visa, att en svensk redare med tillfredsställelse begagnat sig af denna institution. En annan komitéledamot har, på telegrafisk förfrågan hos firman Watts & Watts i London, fått det beskedet, att samtliga firmans fartyg äro assurerade i Protection and indemnity clubs.

Herr M. Wallenberg: Från sakkunnigt håll har anförts, att de kretsar, som för närvarande intressera sig för rederinäringen, utöfver det kapital, de för detta ändamål förfoga öfver, pläga anskaffa ytterligare medel genom *belåning af rederiaktier*.

Genom skapandet af marinhypoteket skulle, menar man, rederiaktiernas belåningsvärde förminskas. Hvad man ger med ena handen skulle man taga med den andra.

Det kan emellertid, både *indirekt* och *direkt*, ådagaläggas att denna förutsägelse angående inskränkning i rederiaktiers *belåningsvärde* icke kommer att slå in.

Direkt visar detta sig, om man betänker, att det upplånande rederiaktiebolaget ju icke förstör de pengar, det mot säkerhet af inteckning upplånar. Det använder ju dem för att föröka vinsten på aktierna, och då merendels aktiernas *belåningsvärde* bestämmes af aktiernas *realisationsvärde*, men detta återigen i de flesta fall framkommer genom kapitalisering af vinsten, så bör tydligtvis, genom användning

af marinhypoteket, rederiaktiers belåningsvärde stiga i stället för att falla.

Indirekt eller genom jämförelse med andra industrier kan det jämväl visas, att intecknandet af ett bolags egendom icke, i och för sig, har någon inverkan på belåningsvärdet af bolagets aktier. Se på Stora Kopparbergs Bergslag, se på många af våra järnvägsbolag! Så snart aktierna gifvit utdelning, hafva de kunnat belånas, och detta äfven om den intecknade gälden *ökats* i stället för att minskas.

Följande exempel på ett industriellt företags utveckling torde vara typiskt. Bolaget X bildas med ett aktiekapital af kr. 1,000,000. Tomt inköpes, fabriks hus uppföres. Sedan maskiner anskaffats och rörelsen i mindre skala kommit i gång, är i de flesta fall aktiekapitalet slut. Fastän bolaget ej nu har någon intecknad skuld, så torde dess aktier ej vara antagliga såsom hypotek. Det är först sedan rörelsen visar sig lämna afkastning och till följd däraf utdelning å aktierna kan ske, som dessa kunna belånas. Nu inträder den fas i bolagets utveckling, då bolaget, till följd däraf att rörelsen visat sig vara lönande, intecknar fastighet och förlag för utvidgning af sin rörelse. Bolaget får genom utvidgningen större absolut vinst, utdelningen å aktierna kan ökas och dessas *belåningsvärde* stiger, trots det att bolagets egendom blifvit *intecknad*.

Herr Appelberg: Anmodad att särskildt yttra mig om vissa punkter, som förekomma i frågeformulärets nr:is 12, 13, 14 och 15, hvilka jag vid mötet den 13 februari ej var beredd att besvara, får jag härmed nu, med hänvisning till mina redan gjorda uttalanden, fullgöra detta, utom i ett afseende, hvarom jag icke ännu kunnat erhålla svar från England, nämligen huruvida genom de engelska Protection and Indemnity-policerna alla de risker kunna anses täckta, hvilka icke äro täckta genom en svensk kaskopolic.

Frågan 12. Om lag angående inteckning i fartyg varder antagen i Sverige och *staten* under någon form lämnar låneunderstöd eller bidrag för beredande af förlagskapital åt rederinäringen, så anser jag de för vår förening gällande assuranspolicerna för kasko eller motsvarande kaskopolic vara tillfyllestgörande säkerhet för belåning af det maritima hypoteket under följande villkor.

A. Att belåning endast gäller stål- eller järnångare med högsta klass i norska Veritas, franska Veritas, engelska Lloyd eller med svensk årlig besiktning af förening eller bolag inom landet, som försäkrar ångare, samt med villkor att klassen under lånetiden uppehålls vid påföljd af lånets uppsägning.

B. Belåningen bör endast gälla ångare af högst 15 års ålder och med belåningsvärde af 50 % af försäkringsvärdet intill 5 år, 33 % intill 10 år och 25 % intill 15 års ålder, samt amorteringsskyldighet, som ökas i förhållande till ålder, så att slutlikvid å lämnadt lån är verkställd vid 15 års ålder.

C. Dylika lån böra omfatta minst en serie af 4 ångare af lägst 1,000 brutto reg.-ton, hvaribland endast en i serien får vara af specialtyp och de öfriga byggda för allmän fraktfart.

D. Belåningen, som enligt ofvanstående skall grunda sig på in-teckning å det hela i hvardera af dessa 4 ångare, skall dock i afseende å betalningsskyldigheten gälla »en för alla och alla för en», hvarjämte, om en eller annan af serien utgår till följd af totalförlust eller kondem-nation, lånet skall anses uppsagdt och inflytande ersättning för totalför-lust utbetalas till långifvaren i afräkning på lånesumman, såvida serien nedgått under 4 ångare. Sker så, måste ansökan om nytt lån ingifvas, som dock endast bör medgifvas, då genom nybyggnad eller köp af an-nan ångare serien genast åter höjes till 4 ångare, då den inkasserade totalförlustersättningen åter bör utjämnas.

Vid eventuell försäljning af någon ångare i en serie öfver 4 stycken bör lånet pro rata nedsättas, och om genom försäljning en serie nedgår under fyra, gäller detsamma som i föregående punkt.

Skälen hvarför förestående förslag till serieförsäkring måste anses mera lämpligt för våra förhållanden än det af kapten Wallenberg före-slagna (nämligen att betrygga marinhypoteket för de risker, som icke täckas af den svenska kaskopolicen, genom de engelska Protecting and Indemnity-policerna) äro följande. Dessa klubbars verksamhet omfatta vanligast ett år i sänder, och de förändra sina villkor och reglementen efter engelska förhållanden, såsom det bäst lämpar sig för deras rederi-närings utveckling.

Då jag antager, att förenämnda lån skola till gagn för rederi-näringen utlämnas på amorteringstider af ända till 10 år, kan det

därför icke anses lämpligt att för försäkringen vara beroende af dylika policer, som kunna ändra form och utgifvas från främmande land, med hvilket vi i afseende å försäkringsanspråk, mig veterligen, ej hafva någon ömsesidig konvention.

Däremot anser jag, att de af kapten Wallenberg föreslagna Indemnity and Protecting-policeerna tillsammans med en svensk kaskopolicie särdeles väl lämpa sig för att stärka marinhypoteket å en eller ett par ångare för enskilda långifvare och banker för sådana lån, som af dem utlämnas med årliga förnyelser å lånen.

Frågorna 13, 14 och 15. Inom Sverige förefinnes ännu icke något bolag eller förening, som försäkrar alla de risker, som inbegripas i de engelska Indemnity and Protecting-klubbarnas policer, men några af de mera vanliga täckas, i olikhet med i England, redan nu genom våra kaskopolicer.

För dessa särskilda risker, som icke kunna hänföras till kaskoförsäkring, anser jag för närvarande mycket svårt att få till stånd en svensk försäkringsinstitution, emedan för denna icke kan erhållas en tillräckligt stor serie och föreningarna, som hafva den största serie af ångare, kunna på sina ettåriga oktrojer ej håller inrymma denna försäkring under egen risk.

I Norge bildades för tvänne år sedan ett bolag, benämndt »Skuld», för att fylla denna uppgift för skandinaviska länderna, men det har icke rönt tillslutning och framgång, särskildt emedan det är ställdt på uttaxeringssystemet, liksom de engelska klubbarna, och dessutom har det fritagit sig från några väsentliga risker, som täckas af dessas policer.

Då de risker som icke täckas af våra kaskopolicer äro, om ock någon gång betydande, särdeles sällsynta och sporadiska, men i de flesta fall af ringa betydenhet, är gifvet att de, på de stora engelska serierna, endast erfordra en särdeles låg medelpremie, på sätt kapten Wallenberg uppgifvit, ehuru dock å andra sidan nog kan förväntas, att premien för dessa risker kommer att något stiga i den mån, de nu allt oftare återkommande anspråk på ersättning från fartygen göras gällande för skador och förluster af människolif bland arbetare eller andra, som i utlandet, tillfälligtvis, användas i fartygens tjänst, och med anledning af anspråk, som i exempelvis Belgien och Frankrike hafva större betydenhet än inom engelsk jurisdiktion.

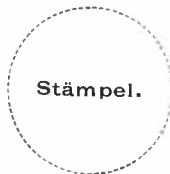
Sådana förluster, som uppstå genom redares eller befälhafvares uraktlåtenhet att följa kaskoförsäkringspolicens föreskrifter, såsom för-

lust genom bristande sjövärdighet, uraktlåtenhet att i vissa fall genom Negligence-klausulen fritaga fartyget för förlust på lasten (hvilken under vissa förhållanden ersättes), ersättas dock gifvetvis icke under försvårande omständigheter genom den svenska kaskopolicen, lika litet som brytande af certeparti och dylika Indemnity-risker.

Formulär till Lloyd's sjöförsäkringspolice 1899.

A

This Policy is issued in the Form printed and supplied by the Government previous to 1st August, 1887.



Any person not an Underwriting Member of Lloyd's subscribing this policy, or any person uttering the same if so subscribed, will be liable to be proceeded against under Sec. 31 of Lloyd's Act.

S. G.

£

Printed at Lloyd's, Royal Exchange.

(No.

Be it known that

as well in own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may or shall appertain, in part or in all, doth make assurance and cause and them and every of them, to be insured, lost or not lost, at and from

upon any kind of Goods and Merchandises, and also upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Muniton, Artillery, Boat and other Furniture, of and in the good Ship or Vessel called the

whereof is Master, under God, for this present Voyage, or whosoever else shall go for Master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the same Ship, or the Master thereof, is or shall be named or called, beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandises from the loading thereof aboard the said Ship

upon the said Ship, &c., and shall so continue and endure, during her Abode there, upon the said Ship, &c.; and further, until the said Ship, with all her Ordnance, Tackle, Apparel, &c., and Goods and Merchandises whatsoever, shall be arrived at upon the said Ship, &c., until she hath moored at Anchor Twenty-four Hours in good Safety, and upon the Goods and Merchandises until the same be there discharged and safely landed; and it shall be lawful for the said Ship, &c., in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any ports or Places whatsoever

without Prejudice to this Insurance. The said Ship, &c., Goods and Merchandises, &c., for so much as concerns the

Assured by Agreement between the Assured and Assurers
in this Policy, are and shall be valued at

Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes, and People, of what Nation, Condition, or Quality soever, Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses, and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any Part thereof; and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants, and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any Part thereof, without Prejudice to this Insurance; to the charges whereof we, the Assurers, will contribute, each one according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the Insurers, that this Writing or Policy of Assurance shall be of as much Force and Effect as the surest Writing or Policy of Assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London. And so we the Assurers are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own Part, our Heirs, Executors, and Goods, to the Assured, their Executors, Administrators, and Assigns, for the true Performance of the Premises, confessing ourselves paid the Consideration due unto us for this Assurance by the Assured at and after the Rate of

IN WITNESS whereof, we the Assurers have subscribed our Names and Sums assured in

N.B. — Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour, and Seed are warranted free from Average, unless general, or the Ship be stranded; Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides, and Skins are warranted free from Average under Five Pounds per Cent; and all other Goods, also the Ship and Freight, are warranted free from Average under Three Pounds per Cent., unless general, or the Ship be stranded.

(In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy the settlement will be much facilitated if immediate notice be given to the nearest Lloyd's Agent.)

**Formulär till »Institute Time Clauses», tillhörande
Lloyd's sjöförsäkringspolice 1899.**

And it is further agreed that if the Ship hereby Insured shall come into collision with any other Ship or Vessel, and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay, and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums not exceeding in respect of any one such collision the value of the Ship hereby Insured, this Company will pay the Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as its subscription hereto bears to the value of the Ship hereby Insured, and in cases in which the liability of the Ship has been contested, or proceedings have been taken to limit liability, with the consent in writing of this Company, the Company will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur, or be compelled to pay; but when both Vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such Vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each Vessel had been compelled to pay to the Owners of the other of such Vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.

Provided always that this Clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay, or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages, and similar structures, consequent on such collision, or in respect of the Cargo or engagements of the Insured Vessel, or for loss of life or personal injury.

In port and at sea, in docks and graving docks, and on ways, grid-irons and pontoons, at all times, in all places, and on all occasions, services and trades whatsoever and wheresoever, under steam or sail, with leave to sail with or without pilots, to tow and assist vessels or craft in all situations, and to be towed and to go on trial trips.

Should the above Vessel be at sea on the expiration of this Policy, it is agreed to hold her covered until arrival at port of destination, or until lost, whichever may first occur, at a *pro rata* monthly premium, provided due notice be given before the expiration of the Policy, and

damage during such extension shall be treated as if it had occurred during the final voyage under this Policy for the purposes of the warranty as to average.

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality or date of sailing provided notice be given, and any additional premium required be agreed immediately after receipt of advices.

In the event of the Vessel being sold or transferred to new managing owners during the currency of this Policy, then, unless the Underwriters agree in writing to such sale or transfer, this Policy shall be cancelled immediately after the Vessel's safe arrival at her next port, if in ballast, or final port of discharge, if loaded; a *pro rata* daily return of premium being granted.

This insurance also specially to cover (subject to the free of average warranty) loss of, or damage to hull or machinery through the negligence of Master, Mariners, Engineers, or Pilots, or through explosions, bursting of boilers, breakage of shafts, or through any latent defect in the machinery or hull, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the owners of the Ship, or any of them, or by the Manager. Masters, Mates, Engineers, Pilots, or Crew not to be considered as part owners within the meaning of this clause should they hold shares in the steamer.

General Average and Salvage Charges payable according to Foreign statement, or per York-Antwerp Rules, if in accordance with the contract of affreightment.

Average payable on each valuation separately or on the whole, without deduction of thirds, new for old, whether the average be particular or general.

Donkey boilers, winches, cranes, windlasses, steering gear, and electric light apparatus shall be deemed to be part of the hull, and not part of the machinery. Refrigerating machinery and insulation not covered unless expressly included in this Policy.

Warranted free from particular average under 3 per cent., but nevertheless when the Vessel shall have been stranded, sunk, on fire, or in collision with any other Ship or Vessel, Underwriters to pay the damage occasioned thereby. No claim shall be allowed in respect of scraping or painting the Vessel's bottom, whether she be stranded or not; but the expence of sighting the bottom after stranding shall be paid, if reasonably incurred, even if no damage be found.

Grounding in the Suez Canal or in the Manchester Ship Canal or its connections, or in the River Mersey, above Rock Ferry Slip, or in the River Plate (above Buenos Ayres) or its tributaries, or in the Danube, Demerara, or Bilbao River, or on the Yenikale or Bilbao Bar shall not be deemed to be a stranding.

The warranty and conditions as to average under 3 per cent. to be applicable to each voyage as if separately insured, and not to the whole time insured, and a voyage shall commence at one of the following periods, to be selected by the Assured (at any time whether before or after any damage shall have occurred), viz., at the inception of the Policy, or any time during the currency thereof, at which the Vessel being empty or in ballast or engaged in completing the discharge of the previous cargo, begins to load cargo, or sails in ballast under Charter to a loading port; and unless the Policy shall previously expire, any such voyage shall be deemed to continue during the ensuing period within which two cargoes are in course of carriage or discharge, and until the Vessel begins to load a third cargo or sails in ballast under Charter for a loading port; but the commencement of any voyage shall not be so fixed as to overlap the termination of the previous voyage in respect of which there is a claim.

In no case shall Underwriters be liable for unrepaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the original or extended term covered by this Policy.

The insured value shall be taken as the repaired value in ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss.

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, notice shall be given in writing to the Underwriters, where practicable, and, if abroad, to the nearest Lloyd's Agent also, prior to survey, so that they may appoint their own Surveyor if they so desire; and whenever the extent of the damage is ascertainable, the Underwriters may take or may require the Assured to take tenders for the repair of such damage. In cases where a tender is accepted by or with the approval of Underwriters, the Underwriters will make an allowance at the rate of £30 per cent. per annum on the insured value for the time actually lost in waiting for tenders. In the event of the Assured failing to comply with the conditions of this Clause, £15 per cent. shall be deducted from the amount of the ascertained claim.

Warranted free of capture, seizure, and detention, and the consequences thereof, or any attempt thereat, piracy excepted, and also from all consequences of hostilities, or warlike operations, whether before or after declaration of war.

To return	{	per cent. for each uncommenced month if this Policy be cancelled. as follows for each consecutive 30 days the Vessel may be laid up in port, viz.:— per cent. if in the United Kingdom not under Average. per cent. under Average, or if abroad.	} and arrival.
-----------	---	--	----------------