

N:o 178.

Af herr **A. Brodin**, om *skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om undersökning af svenska sjöfartsnäringens tillstånd och framläggande af förslag till nämnda närings understöd.*

I Bevillningsutskottets betänkande n:o 1 under innevarande års riksdag säges, att »utskottet ansett frågan om ett allmänare införande af skyddstullar stå eller falla med frågan om införande af tull å spanmål.»

Då nu tullar på spanmål blifvit antagne, är att förutse att utskottet äfven kommer att föreslå tullar å industrialster, i den välvilliga afsigt att uppmuntra och skydda den inhemska tillverkningen. Medan en del industrier möjligen kunna, genom skyddstullars införande, beredas någon tillfällig fördel, finnas deremot andra industrier, som icke kunna tillföras något skydd eller några fördelar deraf, utan komma skyddstullar för dylika industrier att verka ruinerande och dödande, såvida ej åt dem beviljas lättnader och understöd, som förtaga tullarnes skadliga inverkan.

Bland tullar, som antagligen äro att förvänta och otvifvelaktigt komma att verka dödande på den industri, som de äro afsedda att skydda, äro sådana å materialier, maskiner och inventarier för fartygsbyggnad samt tull å fartyg. Då antagligen detta påstående för många förefaller ofattligt, så ber jag att i korthet få utveckla skälen härför.

Skeppsrederirörelsen sönderfaller i tvenne väsentligt skilda delar, nemligen

- 1:o) den inhemska kustfarten,
- 2:o) den större rederirörelsen, som har till uppgift att besörja trafiken med utlandet och hufvudsakligast emellan utländska hamnar, samt hvilken konkurrerar med alla nationers fartyg.

Hvad den inhemska kustfarten beträffar, så borde, teoretiskt sedt, tullar å fartyg och materialier till dessa senare verka skyddande för våra inhemska verkstäder, men i praktiken torde dylika tullar endast hafva till följd fartygens fördyrande. Den inhemska tillverkningen af dylika fartyg står nemligen mycket högt och kan med heder uthärda jemförelse med andra länders tillverkning af samma slags fartyg. Följden häraf är ock, att knappast några för kustfarten använda fartyg äro byggda utomlands, och då detta i några enstaka fall skett, hafva andra omständigheter dertill föranlett. Dessa fartyg, som äro af lättare byggnadssätt, äro äfven, snart sagdt, uteslutande byggda af svenskt materiel. Detta förhållande torde äfven sannolikt fortfara framdeles, då det behöfliga jern- eller stålmaterieleet ingår i mindre procent af hela kostnaden i fartyg för kustfarten, hvarförutom allmänna åsigten fordrar svensk materiel i dessa fartyg. Den inhemska konkurrensen är, hvad kustfartygstillverkningen beträffar, äfven mycket stor, emedan verkstäder, som till hufvudverksamhet hafva reparationer, mången gång åtaga sig byggandet af dylika fartyg, icke för förtjensten på arbetet i fråga, utan hufvudsakligen för att kunna bereda sysselsättning åt sina fasta arbetare under de mellantider, då mera lönande reparationsarbeten saknas.

Hvad den större rederirörelsen vidkommer, så är det en känd sak, att den under senast förflutna 10 år varit i många fall förlustbringande. Detta förhållande, förorsakadt af flera omständigheter, såsom öfverproduktionen af fartyg, konkurrens mellan segel- och ångfartyg samt ångmaskinsförbättringar, fortfar visserligen ännu, ehuru dock förhoppning till någon förbättring härutinnan synes förefinnas. Hufvudvilkoret för att svenska rederier fortfarande som hittills skola kunna uppträda och konkurrera med andra nationer i den utländska fraktfarten är att de kunna arbeta under samma förhållanden. Sålunda är nödvändigt, att de svenska fartygen äro lika fördelaktiga och billiga som andra nationers fartyg, hvarförutom de pålagor, som skola åligga de svenska fartygen att betala, icke få vara mera betungande, än hvad andra länder bestämt för sina fartyg. Om nu t. ex. 10 proc. tull skulle påläggas fartyg och motsvarande tullar åsättas materialier och inventarier — allt för att gynna de svenska verkstäder, som bygga fartyg — så skulle antagligen följderna blifva raka motsatsen emot hvad dermed

afsågs, för så vidt icke andra bestämmelser upphäfde den skadliga inverkan, som tullen medförde. Den svenske redare, som under dessa förhållanden skulle börja ett nytt rederiföretag genom att bygga fartyg vid svenska verkstäder, finge naturligen betala så mycket högre pris, än fartygen gälde t. ex. i England, som tullen eller 10 procent. Han skulle då börja sitt företag med 10 procent dyrare fartyg än de engelska, med hvilka han skulle konkurrera; men icke allenast dessa 10 procent hade han att taga i beräkning utan äfven ränta och assurans, hvilken senare ej kan beräknas lägre än 7 à 8 procent. Då räntan dessutom alltid är högre i Sverige än i England, skulle han således börja denna sin verksamhet under ytterst dåliga förutsättningar. Kan någon antaga, att en redare, som förstår den handtering, han ämnade drifva, skulle under dessa förhållanden gifva sig in i en dylik affär? Visst icke! Han måste, om än aldrig så intresserad af sin handtering, underlåta att egna sig åt ett sådant företag, för så vidt icke staten lemnade restitution, motsvarande tullen, eller annat vederlag, som upphäfde tullens hindrande inverkan för affärens bedrivande. Sålunda torde tullen å fartyg endast verka derhän, att skeppsredare måste upphöra med nya fartygsbeställningar, och blifva verkstäderna således utan någon fördel af tullen. Att tullar å materialier, maskiner och inventarier till fartygsbyggnad samt å fartyg verka såsom nu påpekats, vittnar erfarenheten från andra länder, der detta system genomförts. Sålunda var Nordamerikas handelsflotta, innan tullskyddssystemet infördes, näst Englands den största i verlden, men har numera den amerikanska flaggan snart sagdt försvunnit från den allmänna fraktmarknaden och förefines endast i den inhemska kustfarten samt i fraktfart emellan Amerika och Vestindien. För att nu upphjelpa den amerikanska utrikes sjöfarten lär förslag vara å bane att bevilja de fartyg, som sysselsätta sig dermed, en premie af 30 cents per ton för hvarje inseglade 1,000 mil. Förutom andra lättnader för sjöfarten, är i Frankrike, euligt lag af den 29 januari 1881, »för utjemnande af de pålagor, hvilka genom tulltaxan drabba skeppsbyggare», följande ersättningar beviljade, nemligen:

för jern- och stålfartyg	60 francs per ton brutto,
» träfartyg af 200 tons och deröfver	20 » » »
» » af mindre än 200 tons	10 » » »
» komposite-fartyg	40 » » »

för ombord å fartyg anbragta maskiner, motorer, pannor m. m.:
 12 francs per 100 kilogram, hvarförutom vid ombyte af ångpannor
 godtgöres 8 francs per 100 kilogram af pannornas vikt.

Dessutom äro, enligt samma lag, fartyg, byggda i Frankrike, under en tid af 10 år tillförsäkrade premie, för hvarje tillryggalagda 1,000 mil, af 1 franc 50 centimes per ton netto, hvilka premier årligen minskas med:

0,075 francs för träfartyg och komposite-fartyg, samt

0,05 » » fartyg af jern.

För fartyg byggda utomlands utgår denna premie med hälften.

I Italien är, enligt lag af den 6 december 1885, följande premier fastställda under 10 års tid, nemligen:

byggnadsersättning för ång- och segelfartyg af jern eller stål 60 lire (1 lira = 72 öre),

för segelfartyg af trä 15 lire, och

för mindre fartyg af jern och stål 30 lire, allt per rymd-bruttoton.

För ångmaskiner är ersättningen dessutom 10 lire per hästkraft och för ångpannorna 6 lire per 100 pund.

Förutom dessa ersättningar för nya fartyg beviljas der följande premier för fartyg i längre utländsk fart: för fartyg, som ankomma till Italien med kollast, 1 lira för hvarje ton kol samt 0,65 lira för hvarje rymd-nettoton af inhemska segel- eller ångfartyg tillryggalagda 1,000-tal mil.

Dessutom innehåller nämnda lag andra lättnader för fartygen.

I Tyskland har staten, sedan tullskyddssystemet infördes, uppmuntrat sjöfartshandteringen genom högst betydliga subsidier till stora ångfartygsbolag, hvarigenom nya reguliera ångbåtslinier uppstått.

Häraf framgår tydligt, att de länder, som genomfört tullskyddssystemet, nödgats lemna sjöfarten betydligt understöd, för att icke sjöfartshandteringen på grund af tullarne skulle tillintetgöras.

Då sjöfartshandteringen, med hänsyn till Sveriges långa kuster, dess befolknings framstående duglighet såsom sjömän, det inom landet befintliga råmaterial för fartygsbyggnad m. m., måste företrädesvis anses för en af landets hufvudnäringar, synes det vara nödvändigt, att en noggrann utredning af sakkunnige företages för att undersöka och föreslå, hvilka lättnader eller understöd, som böra komma denna näring till del, äfvensom att utreda, hvad verkan ett genomfördt tullskyddssystem må medföra.

Det torde ej kunna påvisas någon industri, som så skulle höja landets välmåga och lemna tusentals arbetare sysselsättning samt derigenom inskränka utvandringen, som sjöfartsindustrien och den dermed sammanhängande skeppsbyggeri-handteringen, såvida staten, i likhet med andra länder, lemnade densamma något understöd. Inom Sverige

tillverkas alla materialier, nödvändiga för fartygsbyggnad, såsom stål och jern m. m., af bästa kvalitet. Verkstäder och kunnige ingenjörer finnas äfven, så att, om staten lemnade ersättning för blifvande tullar på fartyg samt förmedlade billigt förlagskapital, hvarigenom denna industri kunde drifvas lika rationellt som i England, funnes alla förutsättningar för att tillverkningen af fartyg, byggda af svenskt stål, skulle så uppblomstra, att en stor del af den svenska jern- och stålindustriens tillverkningar kunde förädlas till fartyg och i sådan form exporteras till utlandet. Då i betraktande tages, hvilken stor procent af ett fartygs byggnadskostnad utgår i arbetslöner, så torde lätt inses, att ett upphjelpande af denna industri skulle kunna sysselsätta många tusen arbetare, hvilket naturligtvis skulle återverka på öfriga industrier och näringar.

Då under denna Riksdag väckta motioner om lindring för sjöfartsnäringsen ej ansetts kunna bifallas i brist på nödig utredning, så framgår äfven deraf nödvändigheten af att en sådan sakrik utredning af sjöfartsnäringens tillstånd och behof företages.

På de skäl, härofvän anförts, anhåller jag vördsamt få hemställa,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det Kongl. Maj:t behagade genom sakkunnige män låta undersöka den svenska sjöfartsnäringens tillstånd samt den verkan införande af tullar å materialier, maskiner och utredningspersedlar för fartygsbyggnad samt fartyg kunna antagas utöfva på rederirörelsen och skeppsbyggerihandteringen, samt att, i sammanhang dermed, inkomma till Riksdagen med de förslag till nämnda näringars understöd, hvilka af sagda undersökning och utredning kunna blifva en följd.

Stockholm den 4 april 1888.

O. A. BRODIN.