

N:o 34.

Ank. till Riksd. kansli den 30 april 1888, kl. 3 e. m.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 8, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om undersökning af svenska sjöfartsnäringsens tillstånd och framläggande af förslag till nämnda närings understöd.

Till utskottet har hänvisats en den 4 i denna månad inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 178, deri herr A. Brodin hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t behagade genom sakkunnige män låta undersöka den svenska sjöfartsnäringsens 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 sammandrag dermed inkomma till Riksdagen med de förslag till nämnda närings understöd, hvilka af sagda undersökning och utredning kunna blifva en följd.

Motionären har till stöd för detta yrkande anfört följande:

»I Bevillningsutskottets betänkande n:o 1 under innevarande års riksdag säges, att utskottet ansett frågan om ett allmännare 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, så vida 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 föranledt. Dessa fartyg, som äro af lättare byggnadssätt, äro äfven, snart sagdt, uteslutande byggda af svensk materiel. Detta förhållande torde äfven sannolikt fortfara framdeles, då det behöfliga jern- eller stålmaterielet 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, så-

som 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 åläggas de svenska fartygen att betala, icke få vara mera betungande, än hvad andra länder bestämt för sina fartyg. Om nu t. ex. 10 procent tull skulle påläggas fartyg, och motsvarande tullar åsättas materialier och inventarier — allt för att gynna de svenska verkstäder, som bygga fartyg — så skulle antagligen följden 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 världen, men har numera den amerikanska flaggan snart sagdt försvunnit från den allmänna fraktmarknaden och förefinnes endast i den inhemska kustfarten samt i fraktfart emellan Amerika och Vestindien. För att nu upphjelpa den amerikanska utri-

kes 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, enligt 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 äro, 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 skeppsbyggerihandteringen, så vida 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 sjöfartsnäringen 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.»

Att sjöfartsnäringen i vårt land under de senare åren varit stadd i tillbakagående torde ej kunna bestridas och har äfven af utskottet vid dess behandling af åtskilliga andra i sammanhang med denna näring stående frågor blifvit vitsordadt. Sålunda hade utskottet af kongl. kommerskollegii officiella berättelser inhemtat:

att Sveriges handelsflotta, hvilken år 1882 till antalet utgjorde 4,141 fartyg med en drägtighet af 527,456 ton, vid 1886 års slut nedgått till 3,930 fartyg om 500,395 ton och från år 1885 minskats med 32 fartyg och 16,666 ton;

att de för svenska fartyg i utrikes sjöfart influtne bruttofrakter, hvilka år 1882 utgjort 36,842,086 kronor, år 1886 nedgått till 27,611,327 kronor;

att sammanlagda dräktigheten af de år 1886 med last till Sverige ankomna och derifrån afgångna fartyg utgjort 5,489,565, eller 176,844 ton mindre än de under föregående år med last till riket ankomna och derifrån afgångna fartygs dräktighet;

att af svenska handelsflottans fartyg under år 1886 till utrikes sjöfart varit använda tillsammans 1,839 fartyg om 406,063 ton, eller 101 fartyg mindre än under 1885, och att vid jemförelse med förhållandet sistnämnda år dräktigheten af de i sådan fart använda fartyg år 1886 minskats med 26,868 ton; samt

att de för in- och utgående fartyg år 1886 erlagda lastpenningar utgjort 415,034 kronor mot 607,169 kronor år 1885.

Beträffande förhållandet med sjöfartsnäringen har den år 1886 tillsatta ekonomiska komité ej i vidsträcktare mån gjort densamma till föremål för sin undersökning, än att komitén *dels* (sid.83 i senare delen af betänkandet) anfört följande:

»Af våra näringsgrenar återstår ännu onämnd sjöfarten. Ej heller i fråga om denna äro de uppgifter, som föreligga, af glädjande natur. Under det årtionde, som förflutit från 1875 till 1885, hafva den civiliserade verdens samtliga handelsflottor ökat sitt tontal med ej mindre än 52 procent; för vårt eget land utgör motsvarande siffra för samma tid endast 10 procent. Emellertid: en viss ökning förspörjes äfven här; kapital äro äfven här nedlagda, men med utbytet råder ett bedröfligt förhållande. Bruttofrakten, som utgjorde i frakt mellan Sverige och utlandet år 1876 nära 20 millioner kronor, nedsjönk år 1885 till mindre än 17 millioner, och för farten mellan utrikes orter är minskningen till och med från 18,8 millioner kronor år 1877 till endast 12 millioner kronor år 1885. Men en nedsättning af bruttointkomsten med en fjerdedel å en tredjedel eller mera torde väl i ett stort antal fall vara tillräcklig att alldeles förrinta nettoutbytet. Sveriges sjöfart arbetar således jemväl under förhållanden, som äro egnade att ingifva stora bekymmer»;

dels ock (sid. 102 i samma betänkande) bland de förhållanden, hvilka angifvits såsom grundläggande eller bidragande till det allmänt öfverklagade ekonomiska betrycket, upptagit för sjöfarten särskildt med segelfartyg dessas nästan fullständiga utträngande af ångfartygen, så att de till stor del måst uppläggas, hvilket i samma mån medfört stort betryck för rederierna och skeppsbyggerierna; men för ångfartygen

konkurrensen med de större utländska ångarne, som under närvarande i allmänhet tryckta förhållanden lemnade billigare befraktning.

Då motionären, enligt utskottets förmenande, icke anført giltiga skäl för sin åsigt, att staten bör lemna understöd åt dem, som idka skeppsbyggeri och sjöfart, får utskottet hemställa,

att herr A. Brodins ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 april 1888.

På utskottets vägnar:

G. THESTRUP.

Reservation

af herrar *Thestrup*, *Werner* och *C. Johansson*.
