På grund af hvad ofvan anförts, hemställes därför,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till sådana ändringar uti vår nu gällande sjölag, att vid inträffad sjöolycka upptagandet af sjöförklaring skall ske inför en domstol så sammansatt, att en såvidt möjligt uttömmande och fullt sakkunnig utredning ernås samt med åläggande för de sjötekniska bisittarne att öfver orsakerna till olyckan och därom, huruvida den kan anses vållad genom fel eller försummelse, gifva sitt utlåtande.

Stockholm den 24 januari 1906.

Dan. Broström. *Erik Martin.*

N:o 26.

Af herr **D. Broström,** *om införande i tulltaxan af viss bestämmelse angående tullbehandlingen af sådana för byggande af fartyg m. m. afsedda materialier och skeppsförnödenheter, för hvilka restitution af eller befrielse från tull är medgifven.*

Under det senaste årtiondet har den svenska ångfartygsrederirörelsen företett en ganska aktningsvärd utveckling. Ångbåtsflottans storlek har ökats från 181,276 registerton afgiftspliktig dräktighet år 1895 till 408,124 ton år 1904 — det sista år, för hvilket officiella uppgifter föreligga. Enbart under dessa tio år har den alltså betydligt mer än fördubblats. Denna raska utveckling har icke resulterat endast ur gynnsamma

fraktförhållanden under nämnda tidrymd. Visserligen intog fraktmarknaden en i hufvudsak fördelaktig ställning under åren 1898 t. o. m. 1900, men den öfriga tiden af tioårsperioden har utmärkts af en stundom till ytterlighet tryckt konjunktur. Att den svenska rederinäringen i trots däraf likvisst under dessa år ständigt gått framåt, visar oförtydbart, att den skötes på ett så ekonomiskt sätt, att kapitalet allt mer och mer finner förtroende till densamma. Vårt folk har också de bästa förutsättningar att drifva sjöfart, enär vi äga en stam af utmärkt dugande sjöfolk såväl för däck som maskineri.

Statsmakterna ha med blick för den nationalekonomiska betydelsen af att vår sjöfart utvecklas — d. v. s. att vår export och import till allt större grad förmedlas genom svenska fartyg och att rederirörelsen efter hand öfvergår till att omfatta fraktfart jämväl å trader, som ej beröra Sverige — under senare år visat sig alltmera intresserade af att stödja och upphjälpa denna näring. Det erinras härvid om tillsättandet af 1898 års Handels- och Sjöfartskommitté, som framlagt en mångfald beaktansvärda förslag. Afskaffandet af konsulatafgifterna och uppläggandet af en nu till 10,000,000 kronor ökad lånefond för rederinäringens understödjande vittna om att regering och Riksdag ej blott med ord, utan äfven i handling kraftigt vilja upphjälpa näringen. Man får hoppas, att denna uppmuntran från statsmakternas sida skall kraftigt sporra näringens utöfvare till att alltmera energiskt arbeta för vår handelsflottas utveckling.

För fosterlandsvännen har det likvisst verkat nedslående, att ångfartygsrederirörelsens utveckling ej följts af ett likartadt uppsving inom det svenska skeppsbyggeriet. Och dock har varfs- och verkstadsindustrien uti Sverige gamla och goda anor. Det erinras härvid om, hurusom på 70- och 80-talen ett flertal ångfartyg byggdes vid våra verkstäder ej blott för inhemsk räkning, utan äfven för norska och danska rederier, ja t. o. m. för tyska. Under de senaste tio åren har en nedslående förändring härvid ägt rum, i det att våra verkstäder så godt som upphört att bygga för utländska kunder med undantag af ryska. Danska och norska verkstäder ha öfverflyglat våra inhemska samt på grund af öfverlägsen konkurrenskraft levererat ett flertal ångare till svenska rederier. Sistlidet år byggdes exempelvis uti Danmark för en svensk firma tvenne stora ångare, som hvardera kostade bortåt en million kronor.

Vår statistisk visar, att importen af från utlandet inköpta ångfartyg stigit från 12 fartyg om 10,950 ton år 1895 till 31 fartyg om 26,663 ton år 1903.

Beträffande byggandet af svenska ångfartyg utvisa däremot uppgifterna till fartygsregistret under perioden 1895—1903 fortfarande nedslående siffror.

Å svenska varf hafva nämligen byggts

1895	16	fartyg	om	2,021	ton	
1896	14	»	»	1,479	»	
1897	21	»	»	3,449	»	
1898	22	»	»	2,424	»	
1899	35	»	»	5,315	»	
1900	22	»	»	3,739	»	
1901	28	»	»	3,779	»	
1902	25	»	»	3,621	»	och
1903	22	»	»	6,864	»	

Vid bedömandet af dessa siffror måste tagas i betraktande, att den här angifna byggnadsverksamheten hufvudsakligen afser fartyg uti inrikes fart och kustfart — alltså en cert af fartyg, som nästan ligga utom området för utländsk konkurrens. Den stora utgående lastångareflottan, på hvilken ångfartygsrederirörelsen är koncentrerad, beröres knappt af den inhemska byggnadsverksamheten.

Att ingå på en undersökning af orsakerna till det otillfredsställande läget af vår skeppsbyggnads industri torde här ej vara nödvändigt.

Så mycket kan dock sägas, att, hvilken kritik man än vill bestå våra större skeppsvarf, det kan påvisas, att det ej enbart är på otidsenlig organisation och för ringa intensitet i arbetet, som stagnationen i deras verksamhet grundar sig. Vi hafva ju nämligen, såsom för alla är bekant, varit nog lyckliga att kunna bygga våra pansarfartyg vid inhemska varf. Endast beställningarne från staten ha gifvit verkstäderna ett betydande arbete och afhållit dem från att framdrifva byggandet af handelsfartyg. Därjämte har den stora tillströmningen af från utlandet inköpta ångare förskaffat våra verkstäder, särskildt under vinter- och vårmånaderna, liflig sysselsättning med reparationsarbeten. Härtill kommer, att våra verkstäder på grund af det inhemska stålets högre inköpspris måste med hänsyn till materialets anskaffande vara beroende af utländska leverantörer.

Dessa torde vara viktiga anledningar till att våra varf hvarken af omständigheterna tvingats försöka eller ens kunnat upptaga konkurrensen med utländska verkstäder.

Fartygsägaren måste emellertid för att med framgång kunna upptaga täflan på världsmarknaden skaffa sig den bästa och billigaste fartygsmaterielen. När han ej kan få tillgång därtill uti det egna landet, nödgas han i utlandet köpa eller bygga sina fartyg. Den största ångare, som för svenskt rederis räkning hittills byggts uti Sverige, ägde en lastdryghet af c:a 2,200 ton. Svenska rederier äga däremot numera ett flertal lastångare med en lastdryghet af 4,000, 5,000, 6,000, 7,000 ton — den största lastar 7,600 ton. Detta visar, att den svenske redaren för att med framgång kunna konkurrera har måst anskaffa en fartygsmateriel af sådan storlek, att den svenske skeppsbyggaren hitintills ej kunnat följa med uti denna utveckling. Likvisst spörjes nu en glädjande förändring, i det att ej mindre än trenne lastångare med öfver 3,000 ton lastdryghet blifvit beställda för svensk räkning vid inhemska verkstäder och innevarande år lära blifva färdiga.

För att uppmuntra det inhemska skeppsbyggeriet ha nu statsmakterna medgifvit restitution af tullen å alla materialier, som införas från utlandet för fartygsbyggnad eller för användning i skeppsdocka, dockport, ponton eller slip. Härmed har dock skeppsbyggeriet i landet ingalunda beredts möjlighet att erhålla de erforderliga byggnadsmaterialierna på lika gynnsamma villkor som de utländska konkurrenterna.

Redan det förhållandet, att våra skeppsbyggare för materialiernas anskaffande skola vara beroende af utlandet till följd af den utländska varans större prisbillighet, försätter dem nämligen i en ofördelaktig ställning i jämförelse med t. ex. tyska och engelska skeppsbyggare, som ha en jämn och ständig tillgång på materialier med korta transporter från bruken. Våra verkstäder ha däremot att bära betydande frakt- och andra kostnader för att erhålla sina materialier. Men härtill kommer på grund af föreskriften i tulltaxan, att tullen skall utgå med visst belopp pr kg., att tullverket för restitutionens beviljande fordrar, att de importerade materialierna skola vid införseln uppvägas — en fordran, som förorsakar skeppsvarfven ganska afsevärda kostnader och olägenheter. Enligt meddelande från ett af våra skeppsvarf har med uppvägningen af de 1,200,000 kg. järn, som införts i och för byggandet af ett utaf de ofvan omnämnda, å inhemska varf under byggnad varande större fartygen varit förenade följande utgifter, nämligen: godtgörelse till kontrollör och vaktbetjäning vid uppvägningen 300 kronor, afgift till tullverket 100 kronor, packhuspenningar 800 kronor, aflöning till vägarelag, hyra af för järnets transport erforderliga pråmar m. m. 3,500 kronor eller således tillsammans

nära 5,000 kronor. Vidare förorsakades varfvet stor olägenhet däraf, att järnet måste transporteras bort, allteftersom det uppvägts af kontrollören i stället för i den ordning, som var lämpligast för arbetet å varfvet. Vägningen af ifrågavarande myckenhet järn kräfde en tid af omkring 25 dygn, och den härigenom föranledda tidsförlusten kunde för varfvet blifva så mycket mera förlustbringande, som plikten för försenad leverans af fartyget utgjorde 500 kronor per dag.

För öfrigt är att märka, att vid brådskande arbeten, såsom reparationer efter haverier m. m., den omständliga proceduren med materialiernas uppvägande öfver hufvud ej kan medhinnas utan afsevärda svårigheter.

Alla dessa utgifter och olägenheter skulle kunna undvikas, såvida vägning af materialierna ej påfordrades. Man skulle kunna finna tullverkets fordran, att så skall ske, rimlig, för så vidt det vid restitutionen kunde praktiskt genom vägning styrkas, att samma vikt ingått uti fartyget. Men då plåt, spant och dylikt undergå många förändringar både till form och vikt, innan de insättas i ett fartyg, blir restitutionen beroende på det af vederbörande verkstadstjänstemän under edlig förpliktelse afgifna intyget, att det importerade materialiet användts till fartygsbyggnad eller annat ändamål, för hvilket restitution beviljas. Då således fartygsbyggarens egen uppgift i allt fall blir i fråga om restitutionen slutligen bestämmande, synes det, som om vid införandet af de för fartyget afsedda materialierna ej behöfde fordras annan garanti än en genom faktura eller liknande handling bestyrkt förklaring af importören rörande godsets vikt. Den besparing, som härigenom vunnes, kunde vid valet mellan ett svenskt och ett utländskt varf fälla utslaget till förmån för det förra. Konkurrensen på alla områden inom affärslifvet är nämligen numera så skarp, att en minskad utgift på några tusen kronor kan, äfven när det gäller så stora affärer som de ifrågavarande, blifva af afgörande betydelse.

Under åberopande af hvad nu anförts, får jag hemställa,

att i gällande tulltaxa måtte införas bestämmelse därom, att vid införseln af sådana för nybyggnad, förbyggnad eller reparation af fartyg, skeppsdocka, dockport, ponton eller slip afsedda materialier och skeppsförnödenheter, för hvilka restitution af eller befrielse

från tull är medgifven, skall, där tullsatsen är bestämd att utgå efter vikt, till grund för förtullningen läggas importörens af faktura, konnossement eller annan därmed jämförlig handling bestyrkta uppgift å det införda godsets vikt.

Stockholm den 24 januari 1906.

Dan. Broström.

N:o 27.

Af herr **D. Broström**, *om anslag till byggande af en undervattensbåt.*

Uti sin hemställan till Kungl. Maj:t om nyanskaffning af krigsfartygsmateriel föreslår statsrådet och chefven för kungl. sjöförsvarsdepartementet, att på extra stat för år 1907 måtte beviljas ett anslag af 5,164,000 kronor.

Det har icke undgått att väcka uppmärksamhet, att uti Kungl. Maj:ts förslag till nyanskaffning af fartygsmateriel ej är upptagen den nya typ af krigsfartyg, hvarmed vår flotta under senare delen af förra årets eskaderöfningar blef försedd, nämligen undervattensfartyg.

Väl må det erkännas, att det ännu ej blifvit utrönt eller i hvarje fall ej offentligt konstateradt, om och hvilken roll undervattensbåten spelat i det rysk-japanska kriget.

Men så långt det kommer ut i offentligheten, erfar man dock, att stormakterna med den allra största ifver bedrifva experimenterandet och byggandet af undervattensbåtar. England lär för närvarande äga eller hafva under byggnad ett fyrtiotal, Frankrike ungefär dubbelt så många undervattensfartyg. Man kan däraf förstå, att de sätta ett särdeles stort värde på detta slag af krigsvapen.