

Nr 38.

Af herr **Trapp**, *om anslag till fartygsbyggnadspremier.*

Den svenska skeppsbyggerinäringen har gamla anor, och i alla tider ha Sveriges skeppsvarf och svenska fartygskonstruktörer sökt med heder häfda dess plats bland de naturliga förvärfsgrenarna i ett land, rikt på järn och timmer och med en hafskust på flera hundra mil. Redan tidigt ha också våra statsmakter ägnat denna industri, hvilken bland annat utmärker sig genom att i förhållande till i densamma placeradt kapital bereda arbetstillfällen, direkt och indirekt, åt ett jämförelsevis stort antal arbetare, och hvilken visat sig kunna skapa nationalekonomiskt högst betydande värden, sin omvårdande uppmärksamhet. Storhetstidens regenter sökte på allt sätt uppmuntra den inhemska skeppsbyggerinäringen, väl hufvudsakligen för sjöförsvarets skull, men också på grund af insikt om dess stora nationalekonomiska betydelse, hvarom en mängd förordningar och kungliga bref från denna tid bära vittne. De svenska varfven motsvarade ej blott, äfven i synnerligen kritiska tider, nationalförsvarets behof — man erinre sig en Chapmans skapelser — utan ock den alltjämt växande svenska kofferdfartens. Ända tills för cirka trettio år sedan byggdes på svenska varf och af svenskt material en ojämförligt öfvervägande procent af svenska handelsflottans nyförvärf, hvarjämte dessa varf äfven kunde påräkna köpare bland grannländernas rederier. Att fartyg beställdes eller färdigbyggda inköptes från utlandet var vid denna tid ett undantag. År 1855 t. ex. infördes till Sverige från utlandet endast 37 fartyg på tillsammans 8,427 ton, men samma år nybyggdes i Sverige för svenska rederiers räkning ej mindre än 148 fartyg å tillsammans 21,153 register-ton. Ännu 1876 hade de under året inom landet byggda fartygen dubbelt så stort tonnage som de från utlandet inköpta.

Men från och med år 1880 inträder ett helt annat förhållande; det nyförvärfvade svenska tonnaget hämtas hädanefter till större del

utifrån. Redan 1885 inköptes från utlandet mer än dubbelt så mycket tonnage som våra egna varf levererade, och denna disproportion har sedermera för hvarje år förvärrats. Under det att, som allmänt känt är, den svenska handelsflottan, ej minst tack vare statsmakternas framsynta intresse och ekonomiska stöd, under de senaste decennierna varit stadd i en mäktig och lysande utveckling, har varfsindustrien varit i fullständig stagnation och alltmera undanträngts från den inhemska marknaden. Hade icke de svenska varfven varit tillförsäkrade flottans nybyggnader, skulle de säkerligen haft mycket svårt att kämpa sig genom den senaste tioårsperioden.

Bifogade tabeller visa, huru ringa andel svenska varf haft i den svenska handelsflottans storartade nyförvärf sedan 1896. Ensamt år 1905 anskaffades för svenska rederiers räkning fartyg på sammanlagdt 81,185 ton, men af detta tonnage som är större än hela vår örlogsflottas, nybyggdes vid svenska varf blott 6,842 ton. År 1909, det senaste år från hvilket statistik i detta hänseende föreligger afslutad, inköptes från utlandet 31,332 ton, under det att de svenska varfvens nybyggnader uppgingo till blott 3,165 ton. Under det att vi för ett halfsekel sedan nybyggde för egen räkning 2 1/2 gånger så stort tonnage som vi från utlandet införde, så uppgår 1909 det svenskbyggda tonnagets storlek ej till mer än en tiondedel af det importerade. Hvilka oerhörda summor som härigenom gå till utlandet är lätt att förstå, då värdet af det importerade tonnaget åren 1907, 1908 och 1909 — tre dåliga år för rederinäringen och ingalunda särskildt frestande till nyanskaffningar — uppgick till öfver 23 miljoner kronor.

Det ur nationalekonomisk synpunkt högst beklagliga missförhållande, som belyses af dessa siffror, har redan för mer än tjugo år sedan beaktats af våra statsmakter. I samband med den stora tullreformen 1888 beslöts en tull å fartyg motsvarande 10 procent af värdet, samtidigt med att de viktigaste fartygsmaterialierna äfven belades med tull. Redan tre år senare upphäfdes emellertid af hänsyn till rederierna, fartygstullen och bestämdes i stället, att varfven skulle vid nybyggnader erhålla restitution af för fartygsmaterialier erlagd tull.

Att denna lättnad, ehuru för varfsindustrien naturligtvis synnerligen betydelsefull, icke ensam förmått skydda densamma från att öfverflyglas af den utländska konkurrensen, visa de här ofvan anförda siffrorna, hvilka rent af tyda på att denna näringsgren, om den ej från statsmakternas sida får ett kraftigare stöd, är hotad till sitt bestånd. Tvifvelsutän är denna industri värd ett dylikt. Af byggnadskostnaden för ett fartyg beräknas omkring 60 procent utgöras af till arbetsperso-

nalen utgående aflöningar; då en uppblomstrande skeppsbyggerinäring dessutom skulle bereda ökad afsättning äfven åt närbesläktade industrier — exempelvis åt stål- och valsverken, textilindustrien m. fl. — så ha också gång på gång röster höjts för att staten måtte lämna varfven ett mera effektivt stöd genom premier vid nybyggnad af fartyg. Förslag härom framställdes redan af den år 1888 tillsatta tullkommittén och har sedan upprepade gånger gjorts till föremål för motioner inom Riksdagen.

Med de siffror för ögonen, som innehållas i bifogade tabeller, torde äfven de, som hittills af teoretiska skäl motsatt sig sådana byggnadspremier införande, öfvertygas om nödvändigheten däraf. Som bekant, tillämpas systemet med fartygsbyggnadspremier redan i ett flertal länder, från hvilka vår varfsindustri sålunda möter en gynsamare situerad konkurrens. *Frankrike* med sina väldiga industriella resurser har ej ansett sina skeppsvarf kunna bestå i konkurrensen med England utan sådana premier, hvilka genom en lag af år 1906 bestämts till mycket höga belopp: för ångfartyg 145 francs, för segelfartyg 95 francs, allt per bruttoton. Under de tio första åren af lagens giltighetstid sänkes denna premie årligen med 4:50 francs för ångfartyg och 3 francs för segelfartyg; under återstående tio år af lagens giltighetstid förblifva premierna oförändrade med 100 francs för ångfartyg och 65 francs för segelfartyg. Härtill komma dessutom seglationspremier. *Italien* har äfven tillämpat detta system. I båda dessa länder utgår byggnadspremierna med ett belopp, motsvarande mer än dubbla tullsatsen för materialerna. I *Norge*, där fartygsbyggnadsmaterial dock äro tullfria, lämnar staten äfven en mindre byggnadsgodtgörelse. Af särskild betydelse för Sveriges varfsindustri är, att dylika premier och till mycket betydande belopp nu äro af handelsministern föreslagna att införas äfven i *Ryssland*, till hvars handelsmarin de svenska varfven eljes haft utsikt att få, liksom hittills, utföra leveranser.

Då staten sedan åtskilliga år tillbaka med direkta understöd kraftigt bidragit till utvecklandet af vår sjöfart, särskildt på aflägsnare länder, utan att den häraf möjliggjorda uppblomstringen för sjöfartsnäringen i väsentlig mån kommit systerindustrien, skeppsbyggerinäringen, till godo, kan denna sistnämnda måhända vänta att varda af statsmakterna uppmärksammas. Någon konstlad uppblomstring af industrien i fråga behöfver ej däraf befaras ifrågakomma, blott nödig säkerhet i konkurrensen mot utländsk varfsindustri. En gifven förutsättning är dock naturligtvis, att det understöd som lämnas utfästes för så lång tid, att varfven hinna amortera de utvidgningar, som blefve följden af att de kunde bereda sig på att få leverera en större del af svenska handels-

flottans nyförvärf. Man må ej heller tro, att våra varf för dessa utvidgningar och för att i tekniskt hänseende fullt ut upptaga täflan med de engelska varfven skulle behöfva större kapitaltillskott än vårt ekonomiska läge medgifver. Våra skeppsvarf stå i själfva verket i närvarande stund tekniskt sedt mycket högt, hvarom också sådana prestanda som de senaste pansarbåtarna och Trelleborgsfärjan samt Rederiaktiebolaget Nordstjernans nybyggda ångare »Axel Johnson» bära vittne.

Svenska Teknologföreningens afdelning för skeppsbyggnadskonst har i en till Konungen ingifven framställning utförligt motiverat införandet af sådana fartygsbyggnadspremier. Ur denna framställning må följande anföras:

»För bedömande af storleken af detta understöd — de föreslagna byggnadspremierna — torde man enligt af oss utförda beräkningar böra utgå ifrån, att vid moderna lastfartyg den approximativa vikten i tons af valsad plåt och fasonjärn erhålles genom att multiplicera fartygets bruttodräktighet i tons med 0,6 och att vidare vid järnfartyg plåten utgör 70 procent och vinkel- och spantjärn 30 procent af materialvikten. Då i den föreslagna tulltaxan plåt är belagd med en tull af 35 kronor och spantjärn m. m. med en tull af 25 kronor, allt per ton, skulle, beräknadt per fartygs bruttodräktighet, en byggnadspremie af c:a 20 kronor motsvara den föreslagna tullen å varuvalsadt material.

Nyss har visats, att enbart restitution af denna tull är otillräcklig att verka till vare sig uppdrifvande eller ens bibehållande af en förut befintlig svensk varfsindustri. Det torde därför blifva nödvändigt att från statsmakternas sida en ytterligare lättnad i form af byggnadspremier beredes de svenska varfven. Dessa byggnadspremier hafva enligt af oss utförda beräkningar visat sig böra utgå efter ett belopp, räknadt per ton af bruttodräktigheten, som motsvarar 15 procent af fartygens nybyggnadspris. Därvid har emellertid ansetts lämpligt, att dessa premier minskas med $\frac{1}{3}$ (en tredjedel), om mer än hälften af det använda materialet är utländskt.

Det torde kanske förtjäna påvisas, huru moderat denna siffra, 15 procent, i själfva verket är, och tillåta vi oss i underdånighet än en gång hänvisa till förhållandena i Frankrike och Italien. Enligt erfarenheten från de senaste årens inköp af fartyg kan man för en ordinär lastångare af 5,000 tons lastdrygheit och låg fart antaga ett i England gällande nybyggnadspris motsvarande 215 francs per bruttoton. Då i Frankrike nybyggnadspremierna för ångfartyg sattes till ett begynnelsevärde af 145 francs per bruttoton och ett slutvärde efter 10 år af 100 francs per bruttoton, motsvara de i Frankrike för ett fartyg af ofvan-

nämnda slag utbetalade byggnadspremierna i förra fallet 66 procent och i senare fallet 47 procent af nybyggnadspriset, därvid dessutom helt och hållet fränsetts den godtgörelse, som i Frankrike äfven lämnas för maskineriet. I Italien utgöra de utbetalade nybyggnadspremierna, efter gradvis nedsättning under 7 år, 35 procent, under det att den af oss föreslagna godtgörelsen: ersättning för den föreslagna tullen samt dessutom en premie af 15 procent, i sin helhet endast motsvarar 30 procent af nybyggnadspriset för lastångare af allra enklaste slag och lägsta fart, men däremot 20, högst 25 procent för fartyg med hel eller delvis passagerarinredning samt sådana lastångare, hvilka användas i vår nya transatlantiska linjefart.»

Af åtskilliga skäl och särskildt på grund af svårigheten att på annat sätt erbjuda nödig kontroll, torde det emellertid få anses lämpligare, att byggnadspremierna i Sverige liksom annorstädes fastställas till en viss summa per bruttoton. Under antagande af en beräknad byggnadskostnad per bruttoton af 165 kronor skulle en premie af 10 procent motsvara cirka 17 kronor per bruttoton jämte tullrestitutionen. Vid användande till mer än hälften af inhemsk material ökas premien till 15 procent eller ungefär 25 kronor pr bruttoton och ersättning för utlagda tullavgifter.

De härmed förenade utgifterna skulle, räknadt efter ett årligt medeltonnage af 25,000 ton brutto, med användande af förnämligast svenskt material, under tio år — för hvilken tid understödet begäres utgå, på det varfven med trygghet må kunna företaga nödiga utvidgningar — sålunda för hela tioårsperioden uppgå till 6,250,000 kronor, hvilket såsom förslagsanslag begäres. Här af torde dock icke en full tiondedel behöfva första året disponeras, då såväl skeppsvarf som stålverk behöfva tid att anpassa sig efter de nya förhållandena, utan torde understödet detta år icke behöfva beräknas komma att utgå för mera än cirka 18,000 tons eller med 450,000 kronor.

Det uppsving af vår varfsindustri, som genom ett dylikt understöd — och, enligt industriens egna målsmäns åsikt, *endast* därigenom — kan beräknas, skulle, som af ofvan åberopade siffror framgår, helt visst få ett synnerligen gynnsamt inflytande på vår handelsbalans med utlandet. Då varfsindustrien icke är i samma mån som annan storindustri i hufvudsak hänvisad till maskinarbete utan i förhållande till sitt kapital, såsom redan nämnts, sysselsätter ett stort antal arbetare, skulle härigenom många nya arbetstillfällen beredas inom landet, hvilket torde vara en synpunkt att tillvarataga i dessa tider af ökad emigration. Att därjämte äfven närgränsande industrier skulle hafva gagn af en sådan

skeppsbyggerinäringens uppblomstring, ligger i öppen dag, liksom det ingalunda torde vara uteslutet, att rent nya industrier härigenom kunde framkallas.

Då frågan om fartygsbyggnadspremier af den 1888 tillsatta tullkommittén framfördes, föreslogs en minimistorlek för de fartyg, hvilka skulle komma i åtnjutande af sådant understöd, nämligen 500 bruttoton för ångfartyg och 300 bruttoton för segelfartyg. Sedan dess har emellertid särskildt med anledning däraf, att motorer i större utsträckning kommit till användning som drifkraft för fartyg, inom vårt land uppstått en för tillverkning af smärre fiskefartyg och lustbåtar specialiserad varfsindustri, hvilken lika väl som de stora skeppsvarven tarvar skydd mot utländsk konkurrens. Oaktadt den svenska motorfartygsindustriens erkänt höga ståndpunkt hör det nämligen ingalunda till sällsyntheterna, att med motorer försedda fiskefartyg inköpas från Danmark och Norge. På samma sätt ifråga om segelfartyg. Då nybyggnadspremierna för sådana mindre fartyg ju icke kunna åsamka statsverket synnerligen betydande kostnader, under det att det torde vara af vikt att äfven denna mindre varfsindustri bevaras och uppmuntras, torde någon minimistorlek för till nybyggnadspremie berättigade fartyg icke böra fastställas.

Med stöd af hvad jag sålunda anfört, får jag vördsamt hemställa, att Riksdagen måtte besluta,

att under hvaridera af åren 1912—1921 skall till innehafvare af svenskt skeppsvarf af statsmedel utbetalas en premie, utgående för hvarje färdigbyggt fartyg, ej afsedt för marinen, med 17 kronor per ton bruttodräktighet, då utländskt material användes, jämte restitution af erlagd tull å detta material, och med 25 kronor per ton brutto jämte den erlagda tullen, då mer än hälften af det använda materialet är inhemskt;

samt att för ändamålet måtte anvisas ett förslagsanslag af sex miljoner tvåhundra femtiotusen kronor, hvaraf 450,000 kronor för år 1912.

Stockholm den 27 januari 1911.

Oscar Trapp.

Bilaga.

Tabell 1.

Tabell, utvisande dels antalet skeppsvarf och dockor samt båtbyggerier inom riket dels ock antalet därstädes anställda arbetare och värdet af där utförd tillverkning under hvart och ett af åren 1896—1908.

Ar.	Antal varf etc.	Antal arbetare.	Tillverkningens värde kr.
1896	71	4,587	6,159,084
1897	68	4,728	8,534,420
1898	71	5,441	9,710,341
1899	72	5,590	9,938,256
1900	72	5,059	10,195,538
1901	76	5,214	11,261,150
1902	76	5,083	13,198,029
1903	82	5,801	11,699,262
1904	78	5,373	11,958,624
1905	79	4,285	8,065,352
1906	68	4,549	9,692,144
1907	77	4,832	14,608,968
1908	70	4,736	12,488,567

Tabell 2.

Jämförande tablå öfver antalet och tonalet af de segel- och ångfartyg, som hvart och ett af nedannämnda år upptagits såsom nybyggda inom riket eller förvärfvade från utrikes ort.

Ar.	Nybyggda inom riket.				Förvärfvade från utrikes ort.			
	Segelfartyg.		Ångfartyg.		Segelfartyg.		Ångfartyg.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
1896	29	1,740	14	1,479	55	12,591	22	27,314
1897	25	2,749	21	3,449	69	17,244	37	35,556
1898	31	3,673	22	2,424	107	24,973	45	39,372
1899	34	3,176	35	5,315	117	19,067	53	46,922
1900	23	1,398	22	3,739	105	19,331	38	31,619
1901	42	3,506	28	3,779	110	23,509	22	22,503
1902	42	3,962	25	3,621	54	13,129	21	25,998
1903	31	2,471	22	6,864	46	11,080	31	26,663
1904	31	3,421	21	4,278	45	8,558	27	33,062
1905	38	3,557	27	3,285	59	13,204	54	61,139
1906	22	1,234	23	7,784	45	9,641	29	33,875
1907	28	2,008	29	7,072	41	3,516	38	44,174
1908	26	1,655	40	7,685	37	4,043	29	32,099
1909	16	853	32	2,312	38	4,786	18	26,546