

Nr 39.

Af herr **Berg**, om åstadkommande af utredning m. m. i fråga om beredande åt svenskt skeppsvarfs innehafvare af statsbidrag vid utförande af nybyggnad och förbyggnad af handelsfartyg m. m.

Att den svenska skeppsbyggeriindustrien under de senare decennierna haft att kämpa med de största svårigheter för att kunna existera är numera ett så allmänt känt sakförhållande, att någon längre utredning därom knappast torde vara behöflig. Till bestyrkande af att så verkligt varit händelsen skall jag emellertid tillåta mig anföra några förliden vår i sammanhang med då i Stockholm afhållna skeppsbyggaremöte offentliggjorda siffror jemte tillhörande diagram.

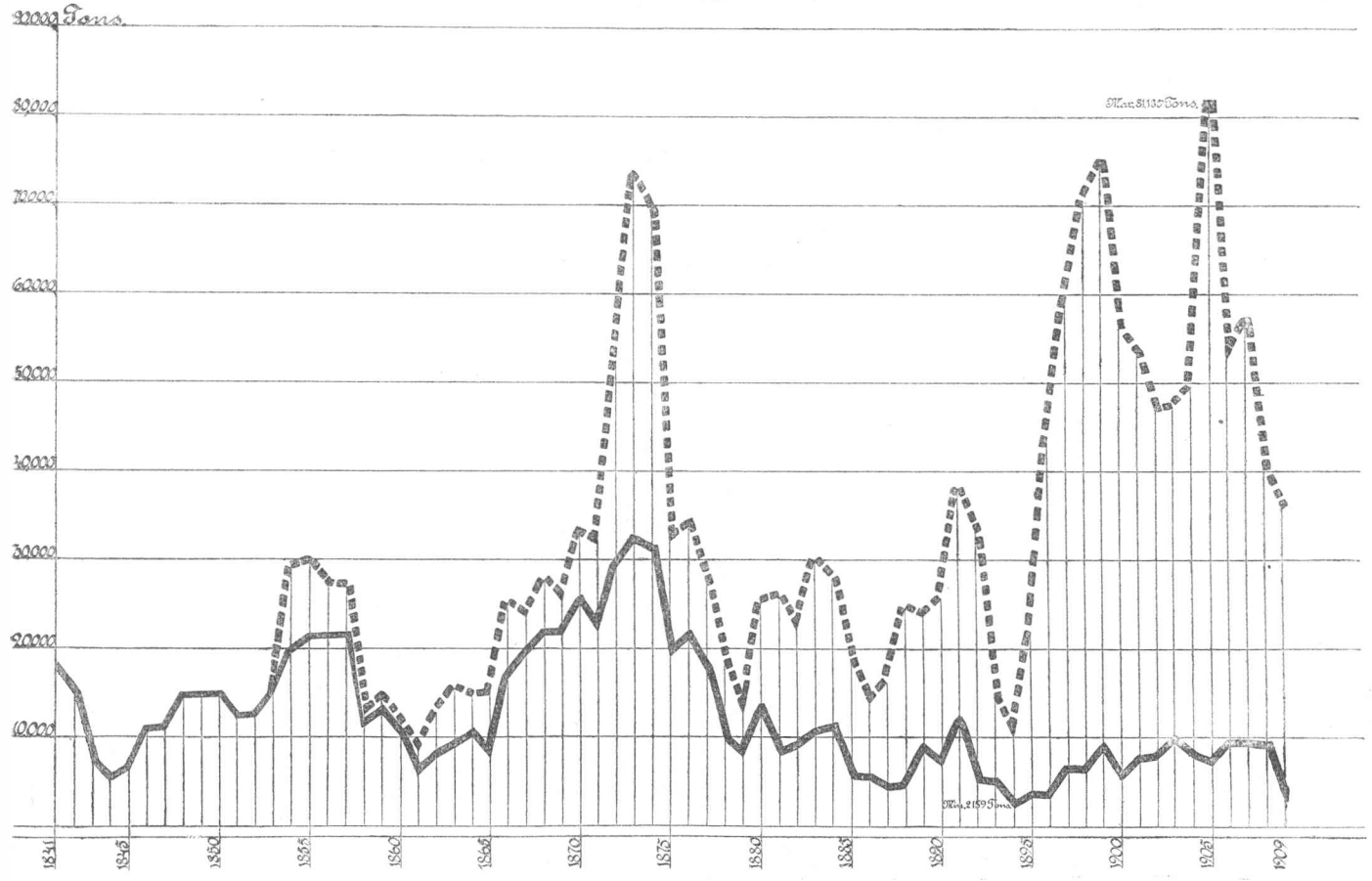
År 1855 infördes till Sverige från utlandet endast 37 fartyg af tillsammans 8,427 ton, men samma år nybyggdes i Sverige för svenska rederiens räkning inte mindre än 148 fartyg af tillsammans 21,153 registerton, d. v. s. i antal fyra gånger så många som de importerade och i tontal mellan två och tre gånger så stort svenskbyggt tonnage, som det från utlandet införda. Största svenskbyggda fartyget detta år var göteborgsskeppet »Kronprinsen» om 389 svåra läster, d. v. s. omkring 700 registerton.

Nyss nämnda proportion mellan svenskbyggt och från utlandet infördt tonnage bibehöll sig med rätt ringa förändring ett par decennier fram genom tiden.

År 1880 utgör vändpunkten i denna statistik. Detta år hade antalet svenskbyggda fartyg nedgått till 50 med 12,695 ton, under det att de införda afvenledes utgjorde 50 med ungefär samma tontal. Redan år 1885 hade de svenskbyggda fartygens antal nedgått till föga mera än hälften af antalet införda fartyg och deras tontal till mindre än hälften.

Diagram.

----- Handelsflottans årliga tonnagesökning.
 ————— Den svenska skoppbyggerinäringsens andel läri.



Härefter blifver missproportionen mellan svenskbyggdt och importeradt tonnage alltmer i ögonen fallande för att år 1909 förete följande i sanning tröstlösa bild. Detta år infördes nämligen från utlandet för vår egen handelsflottas räkning 103 fartyg af 35,776 ton, men nybyggdes inom landet allenast 44 fartyg af 2,875 ton. Samtidigt med att antalet svenskbyggda fartyg i jämförelse med antalet för 54 år sedan är mindre än tredjedelen, har fartygens medelstorlek nedgått från mellan 150 och 200 ton till föga mera än 65 ton, allt under det att medelstorleken för nybyggdt tonnage öfverallt eljest i världen ökats till mångdubbelt mot förut. Men bilden blifver än mera hopplös, då man besinnar, att under det vi själfva för 54 år sedan nybyggde för egen räkning mer än dubbelt så mycket tonnage som det från utlandet införda, så uppgår år 1909 det svenskbyggda tonnaget icke ens till *tolftedelen af det från utlandet införda.*

Hvad vill nu detta i få ord säga?

Jo, att svenska skeppsbyggeriet, som för ett femtiotal år sedan levererade 72 procent af svenska sjöfartsnäringsens tonnagebehof, men år 1909 allenast 8 procent af detta behof, alltså numera *i förhållande till landets sjöfart blott har en niondedel af den betydelse, denna industri hade för vår nationella sjöfart för femtio år sedan.*

Resultatet af denna nära nog enastående tillbakagång i en fordom lifskraftig och blomstrande svensk näring har också blifvit, att icke blott samtliga de talrika norrländska segelskeppsvarfven måst för längesedan nedläggas, utan därjämte att flertalet af de på senare tiden — under 70- och början af 80-talen — tillkomma järn- och stålfartygsvarfven måst nedläggas, så att numera, med undantag af de större verkstäder, som haft åt sig anförtrödda utförandet af beställningar för örlogsflottan, endast ett ringa fåtal af dessa på sin tid blomstrande varf längre finnes till.

Bland järn- och stålskeppsvarf, som hittills måst nedläggas, räknas:

Söderhamns verkstads varf vid Stugsund,

Brodinska varfvet i Gefle,

Stora varfvet eller den s. k. Lindbergska verkstaden i Stockholm,

Det förutvarande enskilda s. k. Mälarevarfvet i Stockholm (nu tillhörande Stockholms stad och användt till reparation af stadens pramar),

Sjöbergs järnskeppsvarf i Södertörn,

Nyköpings varf och verkstad,

Motala varf i Norrköping,

Wilhelmsbergs varf i Göteborg,

Thorskogs varf vid Göta Älf.

(Dessa bägge sistnämnda hafva på grund af bristande afsättningsmöjligheter måst nedläggas på allra senaste tid.)

Hösten 1909 tillsattes af styrelsen för de svenska skeppsbyggarnes förening (svenska teknologföreningens afdelning för skeppsbyggnadskonst) en kommitté bestående af cheferna för de ännu kvarlevande större varfven, landets två största skeppsredare, framlidne generalkonsuln Ax. Johnson och riksdagsmannen i Andra kammaren Dan Broström, samt två experter i skeppsbyggeri.

Efter vederbörlig utredning framlade dessa kommitterade ett den 12 nov. 1909 dagtecknad, här bifogadt betänkande, hvilket den 16 samma månad af svenska teknologföreningens styrelse öfverlämnades till Kungl. Maj:t och sedermera från finansdepartementet remmitterats till kommerskollegium för utlåtande.

I denna sin framställning föreslå kommitterade å sid. 17 och 19 införandet af »direkta premier för nybyggnad, förbyggnad och reparation af fartyg», utförda vid svenska varf, och hemställa kommitterade (nedtill å sid. 14), att dylika premier skulle utgå för nybyggnader med ett belopp motsvarande 15 procent af nybyggnadspriset, förutom bibehållandet af nuvarande rätt till tullrestitution å i nybyggnader användt utländskt material, men en extra godtgörelse utöfver de 15 procenten af nära nog ytterligare 15 procent af nybyggnadspriset, om svenskt material användes, samt att statsbidraget i fråga skulle betalas till innehafvarne af svenska varf under en tidsperiod af minst 10 år (se sid. 18). Huru vid fartygets *förbyggnad* premiesummans storlek skall beräknas har icke i kommitténs hemställan närmare berörts, men förmodligen afser kommittén, att statsbidraget äfven härvid bör beräknas till 15 procent af förbyggnadssumman och därtill materialgodtgörelse.

Hvad ändtligen beträffar statens bidrag vid reparationer, har kommittén å sid. 16 uttalat en något afvikande uppfattning mot den, som uttalats i betänkandets slutkläm, såtillvida, att kommittén synes på *detta* ställe hafva förbisett behöfligheten af ett understöd åt varfsindustrien äfven på detta område och inskränkt sig till att endast yrka på nuvarande tullrestitutions bibehållande, då utländskt material kommer till användning, samt en ökning af denna restitution med 50 procent i syfte att tillförsäkra de svenska järnverken materialleveranserna vid reparationer, en hemställan, som alltså påtagligen ställer varfsindustrien såsom sådan nära nog lika skyddslös inför den utländska konkurrensen, som den är för närvarande.

Kommitterade hafva påtagligen icke själfva varit alldeles främmande för olägenheterna af ett premiesystem, grundadt såsom i Frankrike och Italien väsentligen på en viss ersättning för bruttoton af det nybyggda fartyget. Men kommitterade hafva härutinnan inskränkt sig till att påvisa (å sid. 14 nedtill och 15), huru synnerligen ojämnt en sålunda utgående premie utgår redan i fråga om så likartade fartygstyper som lastångare af enklaste slag och lägsta fart samt »sådana lastångare, hvilka användas i vår nya transatlantiska linjefart» — alltså i hvarje fall mellan två större lastångare af samma storlek.

Såsom allmänt känt torde vara, är dock de svenska varfvens verksamhet icke uteslutande, ja, för närvarande icke ens till någon mera afsevärd del, inriktad på byggandet af lastångare af stort tonnage, om det dock är att hoppas, att så skall blifva fallet i högre grad än nu, om varfsindustrien erhåller det nu begärda skyddet i konkurrensen. Att därför grunda statsbidraget allenast på bruttodräktigheten utan hänsyn till fartygens beskaffenhet eller typ skulle bland annat leda till följande onekligen mycket stora oegentligheter.

Svenska Ostasiatiska linjen tillhörande lastångaren Canton har ett bruttototal af 3,422 ton. En skeppsbyggnadspremie af låt oss säga 30 kr. pr bruttoton motsvarar alltså för ett fartyg af denna storlek, hvars nybyggnadspris torde för närvarande kunna anslås till 700,000 kr., en summa af 102,660 kr. eller ungefär 15 procent af denna kostnad.

Stockholms isbrytare har ett bruttototal af 442 ton. Anslås dess nybyggnadskostnad med nu gällande priser till 400,000 kr., skulle samma premie, 30 kr. pr ton, tillföra den svenska verkstad, som finge beställning å en dylik båt, ett statsbidrag af allenast 13,260 kr., d. v. s. *något öfver 3 procent* af detta fartygs värde, och detta ehuru sannolikt *själfva järnarbetet* å detta fartyg, hvilket svenska arbete det ju dock är ett hufvudsyfte att skydda, utgör betydligt större anpart af byggnadssumman än å den stora linjebåten.

Analog, om ock icke i så påfallande grad, ställer sig en sådan jämförelse med vanliga passagerareångare, exempelvis den vid Kockums varf i Malmö nybyggda ångaren Prinsessan Margaretha, hvars bruttotonnage är 1,442 ton. Varfvet skulle för en sådan beställning få tillgodonjuta afsevärdt mindre än hälften så stort statsbidrag, som det för speciellt lastångarebyggnad utrustade varf, hvilket finge en med »Canton» likartad beställning, och detta ehuru passagerarebåtens nybyggnadspris öfverstiger den stora lastångarens samt därjämte, hvad viktigare är, summan af arbetslöner,

utbetalade till svenska arbetare för passagerarebåten, sannolikt öfverträffar motsvarande summa å lastbåten, i hvarje fall därest äfven denna senare liksom den förra är byggd af utländskt stålmaterial.

För mindre fartyg — kustångare, bogserbåtar m. m. — nedsjunker ett på detta sätt beräknadt statsunderstöd äfven till en ren obetydlighet i förhållande till fartygets värde. Exempelvis å den för Stockholmsrederi i Kiel beställda bogserbåten Bull af 69 bruttoton till allenast 2,070 kronor eller mindre än 4 procent af fartygets nuvarande byggnadskostnad.

Härtill kommer slutligen, att ett fartygs bruttodräktighet icke numera, såsom förr och intill för några få år sedan, är en i och för sig bestämd och oföränderlig faktor, lämplig att tjäna såsom underlag för vare sig afgifter eller statsunderstöd. Den ofvan såsom exempel valda ångaren »Canton» hade sålunda enligt 1908 års af kommerskollegium utgifna skeppslista ett bruttotonnage af 4,344,18 ton, men står i innevarande års upplaga af listan upptagen till 3,421,86 ton, utan att minsta förändring vidtagits med fartyget. Denna nedsättning på mera än 900 ton har tillkommit allenast på grund af en från England härstammande ändring i de svenska mättningsbestämmelserna, öfver hvilken de svenska varfven haft alls ingen medbestämmanderätt. Det skulle alltså mycket väl kunna hända, att ett svenskt varf grundade sitt anbud på ett beräknadt bruttototal, som sedermera alls icke i verkligheten blefve realiseradt. Men än mer. — Orsaken till den sålunda ifrågakomna betydande ändringen i ångaren »Cantons» bruttodräktighet är, att fartyget är försedt med en så kallad »tonnageöppning» i skyddsäcket. Nu kan ett varf allenast genom att förse den tonnageöppningen omgifvande luckkarmen med några skalkningshakar med tillhörande skalkningsskenor, betingande en merkostnad af förmodligen icke öfver 50 kronor, förvandla det nu mättningsfria skyddsäcksrummet till mättningspliktigt enligt de här i landet i detta afseende nu adopterade engelska författningsbestämmelserna, och sålunda öka bruttodräktigheten med 922,32 ton. Varfsledningen skulle alltså kunna, om bruttodräktigheten lades till grund för ett statsbidrag af exempelvis 30 kronor pr ton af densamma, genom att gå till en merkostnad af omkring 50 kronor tillförsäkra sig en ökning i det i detta fall utgående statsbidraget af icke mindre än $922,32 \times 30$ eller 27,669 kr. 60 öre, med hvilket belopp statsverkets utgift för ändamålet skulle i detta fall ökas utöfver den, som till äfven tyrs beräknats på grund af nuvarande fartygs i skeppslistan upptagna registrerade bruttodräktighet.

Ehuru beräkningen af statsunderstöd till skeppsbyggerinäringen i

flere främmande länder grundats på bruttodräktigheten, hvilken förr icke varit utsatt för så plötsliga växlingar som numera, så finnas alltså särskildt här i Sverige grundade skäl att icke i detta afseende följa utlandets exempel, allra helst som understödets beräkning till en viss för olikartade beställningar likartad och jämnt utfallande procent af arbetsproduktens värde både blifver rättvisare och måste såväl från statsverkets som från varfsindustriens sida vara att ur många synpunkter föredraga.

En invändning, som blifvit framförd mot denna enkla beräkningsgrund, är, att den icke skulle medgifva nödig kontroll för statsverket. Om denna invändning, som dock aldrig närmare motiverats, skall innebära något alls, så måste väl detta vara, att staten skulle löpa risk att blifva obehörigen uppskörtad genom bedrägliga uppgifter från varfvens sida om verkligen betalda byggnads- eller leveranspriser. Utom att detta ju skulle förutsätta ett »pactum turpe» mellan beställare och varfsledning, som väl blefve rätt svårt att hemlighålla, kan häremot genmälas, att, om det statsorgan (statskontoret eller kommerskollegium), som får åt sig öfverlåtet att härå utöfva kontroll, så för godt skulle finna, intet hinder synes möta för stadgande af ett sådant villkor för statsunderstödet beviljande, att samtliga leveransanbud från såväl främmande som svenska varf, i fråga om vare sig nybyggnader, förbyggnader eller reparationer, skulle adresseras till kontrollmyndigheten eller af denna utsedd annan myndighet eller funktionär, exempelvis notarius publicus, samt af denna, på den för anbuds inlämnande utsatta tiden, öppnas i närvaro af dem af parterna, som ville infinna sig. En ytterligare kontroll, afsedd att såvidt möjligt begränsa statsverkets utlägg för ändamålet i fråga, vore att begränsa statsverkets bidrag till 15 procent af lägsta anbudssumman, beställaren sedan obetaget att välja högre anbud, som af en eller annan anledning kunde för honom ställa sig lämpligare.

I hvarje fall synes ofvan antydda tillvägagående ur kontrollsynpunkt åtminstone erbjuda vida större garantier mot missbruk än det, som för närvarande af lagstiftning och myndigheter anses tillfredsställande — och i tillämpningen jämväl befunnits betryggande — vid utbetalande till varfven af tullrestitution för skeppsbyggnadsmaterial, därvid ju såsom bekant allenast kräfves ett skriftligt intyg, utfärdadt af varfschefen och en annan af varfsbefälet, och bestyrkande att materialet i fråga verkligen blifvit för skeppsbyggnadsändamål förbrukadt.

Såsom af det anförda framgår, har förutsatts, att en lägsta anbudssumma i hvarje särskildt fall framkommer, och att alltså, i alla de fall,

då statsbidrag ifrågasättes, fri och öppen konkurrens mellan olika verkstäder bör vara etablerad. Skulle emellertid, i trots af den garanti mot statsverkets obehöriga uppskörtande i enskilda fall, som härigenom skulle vinnas, ännu någon tvekan kvarstå rörande effektiviteten ur statsverkets synpunkt af den sålunda ifrågasatta kontrollen, så finnes ännu en ytterligare utväg att tillgripa i syfte att härutinnan vinna än mer ökad obestriddlig trygghet.

Af magistraterna i sjöstäder tillsättas, såsom bekant, sakkunnige besiktningsmän, hvilkas åliggande enligt sjölagens § 41 är, dels att vid haveri uppskatta fartygets värde i skadadt skick, dels att uppskatta »den genom olyckshändelsen uppkomna skada», med hvilken senare bestämmelse afses såväl utrönande af skadan som beräkning af reparationskostnaden. Det oomtvistliga vitsord, sjölag och författningar tillerkänna de af dessa officiella besiktningsmän förrättade värderingar af fartyg och upptaxeringar af reparationskostnadssummor, framgår redan däraf, att de äro för assurancesbolag och försäkringsföreningar, såväl som för skeppsvarfven lagligen bindande så tillvida, att ersättningsskyldighet i fråga om haverireparation aldrig kan för assuradören inträda till högre belopp än det, som af besiktningsmännen fastställts. Då så af lagstiftaren befunnits fullt betryggande i fråga om reparationssummor, uppgående till 100,000, kanske 200,000 kronor och däröfver, förefaller det som om statsverkets rätt i sådana fall, då till äfventyrs tvekan skulle från kontrollmyndighetens sida yppa sig, skulle vara i fullaste mått betryggad genom en denna myndighet tilldelad befogenhet att i enskilda fall, då den så funne för godt, påyrka företeende af värderingsinstrument, upprättadt af sålunda af magistrat utsedd besiktningsnämnd bestående af tre ojäfvige och sakkunnige män, på sätt framgår af sjölagens § 332. Ett sådant värderingsförfarande såsom grund för ekonomiska uppgörelser mellan statsverket och enskilda är i öfrigt icke okänt för svensk rättspraxis och tillämpas exempelvis ganska ofta vid bestämmandet af det värde å maskiner m. m., som i tvistiga fall skall blifva bestämmande för till kronan utgående tull.

I fråga om det understöd af 15 procent å värdet, som kommitterade föreslagit att utgå vid fartygs nybyggnad och förbyggnad, är jag sålunda med kommitterade fullt ense, men anser därjämte på ofvan anförda skäl, att samma understöd af 15 procent bör utgå i fråga om reparationer, utförda vid svenska varf, dock endast å sådana fartyg, som sysselsättas i utrikes fart och alltså äro till sin kostnad och konkurrensförmåga i allmänna fraktmarknaden hänvisade till i denna rådande, af svenska tull-

skyddsbestämmelser och svensk lagstiftning icke beroende villkor och förhållanden. Och jag gör detta så mycket hellre af följande skäl: af diagrammet här ofvan framgår på mycket belysande sätt, huru våldsamma växlingarna i tonnagesförvärfvet äro inom den svenska handelsflottan. Ett år, 1905, var tonnagesanskaffningen, som ju dock blott delvis består af nybyggda fartyg, uppe i mer än 80-tusen ton, men två gånger förut har anskaffningen varit nere i omkring 10-tusen ton. För närvarande äro vi just inne i en sådan nedgångsperiod af så pass betydighet, att tonnagesförvärfvet ej ens förmått uppväga afgangen genom förlisningar m. m. under år 1910, som därför i statistiken visar en minskning i den svenska handelsflottans tonnage. Inför sådana högst betydande växlingar i afsättningsmöjligheterna för en tillämnad varfsindustri i större skala, är det gifvet, att om denna grundas *allenast eller väsentligen på nybyggnader*, banker och finansmän komma att intaga en ganska reserverad hållning, då det gäller att förse varfven med erforderligt nytt kapital till utvidgningar.

Kapitalanskaffningen komme däremot förvisso att väsentligen underlättas, om genom statsbidrag, jämväl för reparationsarbete, det blefve möjligt att återföra till de svenska varfven någon mera betydande del af *den konstanta och af sjöfartskonjunkturer oberoende* arbetsmängd, som nu till öfvervägande del går till utlandet, på den grund att rederierna i stor omfattning — en del rentaf undantagslöst — låta reparera sina fartyg i utlandet i stället för i Sverige.

Äfven på hvad angår nödvändigheten af att bibehålla nu gällande godtgörelse åt varfven för tullbeloppet å utländskt nybyggnads-, förbygg- nads- och reparationsmaterial är jag fullt ense med kommitterade, och håller alltså i öfverensstämmelse härmed före, att om nu gällande restitutionsbestämmelser tilläfventyrs någon gång komme att upphävas, till varfsindustrien måste lämnas godtgörelse i en eller annan form för de genom de nuvarande eller de eventuella nya tullsatserna uppstående prisförhöjningarna i det valsade utländska stålmaterialiet.

Såsom en röd tråd går genom kommitterades betänkande hänsynen till beredandet af ökade afsättningsmöjligheter för den svenska järnindustrien vid leveranser till skeppsbyggnadsändamål, och äfven i denna hänsyn är jag med kommitterade fullt ense. Jag ställer mig alltså ingalunda främmande till tanken på ett statsmakternas inskridande i denna riktning.

Kommitterade hafva, utom understöd till järn- och stålfartygsvarfven, föreslagit, att proportionsvis samma understöd af 15 procent af arbetsproduktens värde skulle tillgodokomma de mindre varf, som hufvudsakligen

äro sysselsatta med byggandet af smärre segelfartyg, och antyda därvid den stora betydelse, dessa små segelfartyg, hvilka förnämligast användas i kustfart till grannländerna och utefter svenska kusterna, alltid haft och allt fortfarande hafva genom det tillfälle de gifva till fostrandet af dugligt sjöfolk. Kommitterade påpeka i afseende på småfartyg (å sid. 15), att om en begränsning nedåt af storleken af de fartyg, för hvilka dylika byggnadspremier skulle utgå, öfverhufvud ansåges böra fastslås, denna begränsning borde sättas så lågt som till 20 bruttoton.

Äfven i denna punkt är jag helt och hållet af kommitterades mening och tillåter mig därjämte att gå ännu ett steg under de 20 ton, kommitterade reservationsvis föreslagit. Ett stort antal däckade fiskekuttrar, flertalet försedda med motorer, förekomma å vår västkust, hvilka fartyg äro mindre än 20 bruttoton — de, som äro byggda för öppna Nordsjön och Skagerack äro dock i regeln större än 10 bruttoton. Detta senare tontal torde alltså med hänsyn till önskvärdheten af att förbehålla åt de svenska varfven tillverkningen af dessa fartyg, hvilka nu till afsevärdt antal införas från Norge och Danmark, böra sättas som nedre gräns för storleken af de fartyg, för hvilka nybyggnads- och förbyggnadsbidrag må tillgodonjutas, samt därtill bestämmas, att detta understöd bör begränsas till alla af järn eller stål byggda fartyg af mer än tio bruttoton samt till seglande eller med ångkraft eller motorkraft framdrifna fartyg af alla slag och denna samma minimistorlek. Vidtages icke denna afgränsning, skulle byggnadspremier kunna begäras för vanliga pråmar af trä, i fråga om hvilkas byggande varfven icke veterligen hafva att utstå någon utländsk konkurrens.

Det är slutligen uppenbart, att det nu föreslagna statsbidraget af 15 procent af fartygets nybyggnads-, förbyggnads- eller reparationskostnad i vissa fall, och särskildt om, såsom ju är att hoppas, efterhand större arbetsintensitet kan vinnas genom ökad antal af mera likartade beställningar, skulle komma att visa sig vara högre än erforderligt, om det ock för andra fall kan visa sig otillräckligt, beroende på skiljaktigheter i typer och byggnads sätt. Detta hindrar dock icke, att denna genomsnittspröcent — såsom ock af de sakkunnige i kommittén påpekats — är att anse såsom det minsta bidrag, af hvilket man kan förvänta full effekt i angifvet syfte, och att det i hvarje fall dock blott utgör en bråkdel af hvad man i Frankrike och Italien funnit vara erforderligt.

Men då afsikten med statsbidraget icke är att tillskynda verkstäderna en oskälig vinst, utan dess hufvudsyfte är att sätta vår varfsindustri på fötter, så synes staten, såsom villkor för statsbidragets åtnjutande, kunna

skäligen föreskrifva, att varfven skola förete sina räkenskaper för kontrollmyndigheten, och att, hvad af årets vinst, sedan sedvanliga och vederbörliga afskrifningar verkstälts, och låneräntor gäldats, öfverstiger 5 procent af aktiekapitalet, skall, inom gränsen af de af staten erhållna bidragen, till statsverket år för år återgäldas. Såsom stöd för detta yrkande må erinras, hurusom staten träffat bestämmelser i just denna riktning vid utbetalandet af statsunderstöd till vissa svenska rederier.

På grund af hvad jag här ofvan anført, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville skyndsammast möjligt låta utreda, huruvida, i hvilken form och under hvilka villkor innehafvare af svenskt skeppsvarf må kunna komma i åtnjutande af statsbidrag vid utförandet af nybyggnad och förbyggnad af fartyg, dock icke örlogsfartyg, samt vid utförandet af reparation å i utrikes fart sysselsatt handelsfartyg, äfvensom att Kungl. Maj:t ville därefter för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill en sådan utredning må föranleda.

Stockholm den 26 januari 1911.

Volrath Berg.

Bilaga.

Afdelningens för skeppsbyggnadskonst framställning till Kungl. Maj:t rörande skeppsbyggerinäringens understödjande.

1. Skrifvelse från Afdelningens kommitterade.

Till Konungen.

Under de senaste årtiondena har den svenska rederinäringen, understödd af statsmakterna och ytterligare främjad af ett lifligt intresse från köpmannakårens och industriens sida, kunnat framvisa en för svenska förhållanden rask och löftrik utveckling. Den naturliga följden häraf borde hafva varit, att skeppsbyggnadsindustrien i motsvarande grad skulle hafva utvecklats, då väl som en allmängiltig regel kan sägas, att utan en inhemsk stark rederiverksamhet en lönande varfsdrift icke kan tänkas förefinnas. Såsom nedan med utdrag ur den officiella statistiken visas, har detta emellertid icke varit förhållandet, utan har vår skeppsbyggnadsindustri under de senaste åren gått alltmera tillbaka, och den lättnad, som från statsmakternas sida lämnats i form af tullrestitution å för fartygsbyggnad användt material, har visat sig alltför otillräcklig såsom vapen i striden mot en öfvermäktig utländsk konkurrens. Med stöd af nedan lämnade utredning få undertecknade, af Svenska Teknologföreningens Afdelning för Skeppsbyggnadskonst utsedde sakkunnige härmed i underdånighet hos Eders Kungl. Maj:t anhålla att samtidigt och i sammanhang med revisionen af gällande tulltaxa någon åtgärd måtte från statsmakternas sida vidtagas till afhjälpan af den svenska skeppsbyggerinäringens nuvarande betryckta läge, oafsedt om nu gällande bestämmelser om restitution af tullafgiften för valsadt järn- och stålmaterial till skeppsbyggeriändamål komma att bibehållas eller upphävas.

För att motivera denna vår underdåniga hemställan, önska vi ur den sammanställning, som Kungl. Tulltaxekommittén utarbetat öfver den lämpligaste formen för en skeppsbyggnadsgodtgörelse, anföra några siffror angående den svenska varfsnäringens utveckling under åren 1896 t. o. m. 1905 och äro dessa uppgifter sammanförda till tabeller 1, 2 och 3. Af tabell 1 framgår, att visserligen antalet varf under nämnda år ökats, men att såväl hvad arbetareantal som ock tillverkningsvärde beträffar, icke någon utveckling utan tvärtom en, om ock obetydlig, tillbakagång inom denna näringsgren kan förmärkas. Då däremot tabell 2 utvisar, att den svenska handelsflottan under samma år stått i en jämn och stadig tillväxt, så att densamma under sagda period i det närmaste fördubblats, visar detta, att de svenska varfven icke äro i stånd

att i konkurrens mot utländska varf tillförsäkra sig de svenska beställarna och så mycket mindre draga till sig några order från utlandet. I detta afseende talar tabell 2 ett mycket tydligt språk, då den visar, att fartygsinköpen från utlandet med hvarje år tilltaga. Det torde utan öfverdrift kunna sägas, att om icke de svenska varfven varit tillförsäkrade flottans nybyggnader, skulle varfsnäringen säkerligen nu befinna sig i ett mycket bekymmersamt läge. Det torde vidare från skeppsbyggerinäringens synpunkt få anses nödvändigt, att de fartyg, som byggas för statssubventionerade linjer eller med tillhjälp af statens rederilån, i afsevärdt större utsträckning än hittills skett byggas vid svenska varf, så att dessa statsmedel komma den svenska industrien och de svenska arbetarne till godo. De hufvudsaker, som hittills föranledt, att dess beställningar gått utomlands, torde vara alltför stor differens i pris samt varfvens oförmåga att på kort tid fullgöra beställningar. Dessa slutsatser, som kunna direkt dragas ur den officiella statistiken, visa tydligt, dels att den lättnad, som hittills kommit varfsnäringen till del, varit alltför otillräcklig för att kunna bringa den svenska skeppsbyggerinäringen att uppblomstra, hvarför ett kraftigare stöd är nödvändigt, dels att, om de svenska varfven skulle kunna utbyggas så, att desamma äro i stånd att fylla den moderna rederinäringens kraf på fartygsmaterial, denna understödsform måste vara sådan, att varfven äga trygghet för understödets erhållande under så lång tid, att de erforderliga nyanläggningarna skulle till någon väsentlig del hinna förräntas och amorteras.

Ett annat motiv för erhållande af en förändring af bestående förhållanden är, att den hittills tillämpade tullrestitutionen tydligen är ägnad att uppmuntra till inköp af utländskt material till förfång för den svenska industrien, och är det oss bekant, att Järnkontoret i en nyligen till Kungl. Kommerskollegium inlämnad skrifvelse framhållit det för järnhandteringen synnerligen önskvärda i att, i samband med ändring af nu gällande tulltaxa, nu tillämpade tullrestitution för fartygsmaterial kunde utbytas mot annan för järnhandteringen icke hinderlig form af understöd för skeppsbyggerinäringen.

Då valet skall träffas angående den lämpligaste formen för ett dylikt understöd, torde anledning föreligga att granska denna frågas förhistoria i vårt land. Före 1888 års stora tullreform voro de flesta för skeppsbyggnaden nödvändiga materialerna tullfria, liksom ock från utlandet inköpta fartyg. Sagda år beslöt emellertid Riksdagen, att fartyg af såväl järn som trä skulle beläggas med en tull motsvarande 10 % af värdet, och samtidigt belades de viktigaste fartygsmaterialerna med tull. Dessa förändringar, som naturligtvis afsevärdt fördyrade de svenska rederiernas nyanskaffningar af fartyg, väckte emellertid lifig opposition i sjöfartskretsar, i hvilka yrkanden gjordes å tullrestitution för fartygsbyggnadsmaterial, och hänsköts denna fråga till en år 1888 tillsatt tullkommitté. Denna kommitté uttalar såsom sin mening, att den lämpligaste formen för ersättning för de nya tullpålagorna, som kunde lämnas sjöfartsnäringen vore i stället för tullrestitution, byggnadspremier vid fartygsnybyggnader. Då emellertid den för redarne besvärande utländska konkurrensen endast träffade sådana fartyg, som gingo i utländska farvatten, hemställdes, att sådana byggnadspremier skulle beviljas endast fartyg af en viss minimidräktighet. Dessa minimisiffror fastställdes till 500 bruttoton för ångfartyg och 300 bruttoton för segelfartyg, och föreslog kommittén såsom lämpligaste belopp för byggnadspremier:

för fartyg af järn och stål.....	Kr. 16: —	per bruttoton
för fartyg med träbordläggning på järnspant	» 10: —	» »
för fartyg af trä	» 3: —	» »

För reparation och förbyggnad af fartyg skulle restitution af erlagd tull erhållas. Dessa förslag hänskötes därpå till Kungl. Kommerskollegii och Generaltullstyrelsens pröfning, hvilka som sin mening uttalade, att byggnadspremier icke kunna anses främja sjöfartsnäringen utan mera skeppsbyggeriindustrien och andra näringar, hvarför dessa ämbetsverk såsom en lämplig understödsform till sjöfartsnäringen ansågo tullrestitutionen. Vid 1890 års riksdag framställdes af herr Brodin motion, att tull å såväl fartyg som skeppsbyggnadsmaterial skulle upphävas, under det att en annan motionär, greve Strömfelt, upptog tullkommitténs förslag angående byggnadspremier. Den förstnämnda motionen afslogs, under det att den sistnämnda motionen vann Bevilningsutskottets förord för att därefter falla i Andra kammaren, i hufvudsak på grund af ofvannämnda ämbetsverks motivering. Ärendet hänsköts därefter till sjöfartsnäringskommittén, hvilken efter noggrant öfvervägande af frågan från sjöfartsnäringens synpunkt ansåg, att denna näring bäst skulle främjas på så sätt, att sjöfartspremier infördes för fartyg i utländsk fraktfart, samtidigt med att restitution af tull lämnats vid fartygs förbyggnad eller reparation likasom vid nybyggnad af fartyg af öfver 350 tons dräktighet för ångfartyg och 150 tons dräktighet för segelfartyg. I den händelse detta förslag icke skulle vinna gillande, ansåg sjöfatskommittén, att tullkommitténs förslag om byggnadspremier skulle kunna förordas till införande med de af tullkommittén föreslagna belopp och därutöver restitution af erlagda tullafgifter. Frågan afgjordes vid 1891 års riksdag, då fartygstullen afskaffades och samtidigt tullrestitution beviljades å fartygsmaterial, och erhöles dessa bestämmelser om tullrestitution sin nuvarande form vid 1904 års riksdag på förslag af 1898 års handels- och sjöfatskommitté.

Af ofvanstående framställning synes framgå, att vid föreliggande frågas behandling förslaget om byggnadspremier vid alla tillfällen haft många förespråkare. Äfven om frågan förut afgjorts till tullrestitutionens förmån, torde detta icke böra tillmätas alltför stor vikt, då ärendet hittills pröfvats med hänsyn särskildt fäst å sjöfatsnäringen, och detta till sådan grad, att, såsom nyss anförts, byggnadspremier afstyrkts af Kungl. Kommerskollegium och Kungl. Generaltullstyrelsen, därför att de mera gagnade skeppsbyggerinäringen än sjöfatsnäringen. Sedan denna tid har sjöfatsnäringen genom statssubventioner och lånefond från statens sida erhållit ytterligare kraftigt stöd, under det att skeppsbyggeriindustrien, såsom nyss nämnts, på grund af otillräckligheten af den nuvarande lättnaden allenast i tullhänseende, gått tillbaka. Skall nu till pröfning ånyo upptagas en förändring af nuvarande bestämmelser i denna fråga, torde en riktigare synpunkt blifva att söka i en form, som, på samma gång den icke motarbetar sjöfatsnäringen, dock framförallt stöder och uppmuntrar skeppsbyggerinäringen.

En sådan understödsform hafva vi trots oss finna i införandet af byggnadspremier, och synes ärendets förhistoria inom vårt land till alla delar bestyrka denna vår åsikt. Vid en granskning af utvecklingen af denna fråga i utlandet skall man likaledes finna, att byggnadspremier såsom understödsform flerstädes, och tidtals med stor framgång, sedan långt tillbaka tillämpats. Särskildt är detta förhållandet i

Frankrike och Italien, och hafva vi därför velat ägna särskild uppmärksamhet åt dessa länders lagstiftning i föreliggande fråga.

Frankrike.

I *Frankrike* har enligt upplysningar, som för tulltaxekommitténs räkning anskaffats genom Kungl. Maj:ts beskickning i Paris, utvecklingen af hithörande understöd varit i hufvudsak följande:

Före år 1866 tillämpades särskild import- och exportafgift för alla varor, transporterade med utländska fartyg, hvilken åtgärd säges hafva kraftigt bidragit till den franska sjöfartens främjande. Nämnnda år afskaffades berörda afgift samtidigt som tullfrihet beviljades för skeppsbyggnadsmaterial. En fullständig systemförändring genomfördes emellertid år 1881, då tullfriheten ersattes med såväl byggnadspremier som seglationspremier. Byggnadspremierna voro:

för järn- och stålfartyg	60 frcs pr bruttoton
för träfartyg öfver 200 ton	20 » » »
för d:o mindre än 200 ton	10 » » »
för kompositfartyg	40 » » »
för ångmaskiner, pannor och hjälpmaskiner.....	12 » » 100 kg.

Seglationspremierna, som beviljades för 10 år, uppgingo till frcs 1:50 per nettoton och seglade 1,000 sjömil och gällde endast i Frankrike byggda fartyg. Dessa premier minskades

för järn- och stålfartyg med	0: 05 frcs per år
för träfartyg med	0: 075 » » »
för kompositfartyg med	0: 075 » » »

För fartyg byggda utom Frankrike lämnades endast hälften af dessa premier, under det att premierna höjdes med 15 % för fartyg, hvilkas konstruktion godkänts af den franska marinen. Seglationspremier lämnades ej åt fiskefartyg, subventionerade linjeångare och lustfartyg. Denna lag anses på det hela taget hafva verkat tillfredsställande och åstadkom en ökning af handelsflottan, särskildt ångfartygen. Dock medförde seglationspremiernas utsträckande till fartyg byggda utom Frankrike, att en afsevärd del af det ökade tonnaget inköptes utifrån. Detta förhållande jämte de 1892 genomförda tullförhöjningarna gjorde, att ofvannämnda lagbestämmelser redan år 1893 måste revideras. Därvid sattes byggnadspremierna:

för ång- eller segelfartyg af stål	till frcs 65 pr bruttoton
för träfartyg öfver 150 ton	» » 40 » »
för d:o under 150 »	» » 30 » »
för ångmaskiner, pannor och hjälpmaskiner.....	» » 15 » 100 kg.

Vid utbyte eller reparation af maskiner och pannor lämnades likaledes för de nyinsatta delarna samma premie, som vid nybyggnad.

Seglationspremierna fixerades ånyo för 10 år och nu efter följande skala:

För ångfartyg frcs 1:10 pr bruttoton och seglade 1,000 mil med årlig
 minskning af frcs 0:06 för träfartyg och
 frcs 0:04 för järn- och stålfartyg;
 för seglare frcs 1:70 pr bruttoton och seglade 1,000 mil med årlig
 minskning af frcs 0:08 för träfartyg och
 frcs 0:06 för järn- och stålfartyg.

Resultatet häraf visade sig snart genom tillkomsten företrädesvis af stora segelfartyg af stål; dock var franska handelsflottans ökning under denna period relativt obetydlig.

En ny förändring i dessa lagar inträdde år 1902, då med bibehållande af byggnadspremiernas storlek seglationspremierna höjdes för ångfartyg till samma belopp som för segelfartyg, samtidigt som utrustningspremier beviljades för de närmaste 12 åren för alla under fransk flagg seglande, i utlandet byggda fartyg. Dessa utrustningspremier, som tillämpades för alla fartyg större än 100 bruttoton, utgingo efter följande skala:

0:05	frcs	pr	dag	och	bruttoton	för	fartyg	upp	till	2,000	ton	
0:04	»	»	»	»	»	»	»	»	från	2,000—3,000	»	
0:03	»	»	»	»	»	»	»	»	från	3,000—4,000	»	
0:02	»	»	»	»	»	»	»	»	»	öfver	4,000	ton.

Dessutom fastställdes maximibelopp för de ersättningar, som under de 12 år, lagen skulle gälla, finge utgå. Då emellertid dessa maximibelopp voro knappt tillrädda, uppkom en rusning bland skeppsredare för att komma i åtnjutande af dessa premier och redan vid 1902 års slut voro hela premiebeloppen upptagna.

En genomgående förändring måste därför genomföras, och skedde detta genom nu gällande lag af år 1906.

Skeppsbyggnadspremierna, om hvilka i en föregående utredning säges, att de borde uppgå till frcs 172 per bruttoton, för att konkurrens med England skulle vara möjlig, äro enligt denna lag:

Stålfartyg:

Ångfartyg per bruttoton	.....	frcs	145:—
Segelfartyg »	.....	»	95:—

Under de 10 första åren af lagens giltighetstid sänkes denna premie årligen med 4:50 frcs för ångfartyg och 3 frcs för segelfartyg; under återstående 10 år af lagens giltighetstid förblifva premierna oförändrade med frcs 100:— för ångfartyg och frcs 65:— för segelfartyg.

Träfartyg:

Fartyg å mer än 150 ton	.....	frcs	40:—
Fartyg å mindre än 150 ton	.....	»	30:—

För ångmaskiner, pannor och hjälpmaskiner betalas frcs 27:50 pr 100 kg.; under de första 10 åren af lagens giltighetstid minskas denna premie årligen med

0:75 frcs och kvarstannnar därefter under 10 år oförändrad med frcs 20: —. För ombyggnad af maskiner eller insättande af nya maskiner, sedan fartyget börjat sin seglation, betalas en premie af frcs 20: — per 100 kg.

Af dessa premier utbetalas $\frac{7}{10}$, då fartyget är färdigt, $\frac{2}{10}$ efter ett års seglation och slutligen $\frac{1}{10}$ efter ännu ett års seglation, allt förutsatt att fartyget seglar under fransk flagg. Eljest utbetalas endast $\frac{7}{10}$ af byggnadspremierna.

Förutom dessa byggnadspremier utbetalas utrustningspremier för fartyg, seglande under fransk flagg, men byggda antingen i Frankrike eller utomlands. Dessa premier äro:

Ångfartyg.

Frcs 0:04 per dag och ton upp till 3,000 ton
 » 0:03 per dag o. öfverskjutande ton mellan 3,000—6,000 ton
 » 0:02 » » » » öfver 6,000 ton.

Segelfartyg (öfver 100 ton).

Frcs 0:03 per dag och ton upp till 500 ton
 » 0:02 » » » öfverskjutande ton mellan 500—1,000 ton
 » 0:01 » » » » » öfver 1,000 ton.

Dessa utrustningspremier utbetalas endast under 12 år till hvarje fartyg, som beröres af denna lag. Såsom villkor uppställles dock att fartyget skall per dag under sin seglation hafva tillryggalagt:

För ångfartyg med en hastighet på half last af minst 14 knop	90 mil
» » » » » » » » » »	12—14 » 85 »
» » » » » » » » » »	11—12 » 65 »
» » » » » » » » » »	9—11 » 55 »
» segelfartyg	35 »

Dessutom skall fartyget under seglationen hafva under minst hälften af tiden transporterat minst hälften af dess lastdrygheit i varor.

Har frakten nedgått under $\frac{1}{3}$ af lastdrygheten under minst $\frac{1}{3}$ af seglations-tiden, erhålles ingen premie.

Premien nedsättes med 15 % för fartyg med mindre fart än 10 knop på half last. Är farten under 9 knop erhålles ingen premie.

Premien höjes med

10 %	för fartyg med större fart å half last än 14 knop
20 %	» » » » » » » » » 15 »
30 %	» » » » » » » » » 16 »

Italien.

Hvad beträffar *Italien* har systemet med byggnadspremier där tillämpats sedan år 1896 samt fortsattes genom ny lag af den 16 maj 1901.

Byggnadspremierna fastställdes enligt denna sistnämnda lag att utgå med

Lire 60: —	för järnf. sjösatta före	$\frac{30}{6}$	1903	
» 50: —	» » »	under tiden	$\frac{1}{7}$ 1903— $\frac{30}{6}$ 1905	
» 40: —	» » »	» » »	$\frac{1}{7}$ 1905— $\frac{30}{6}$ 1907 och	
» 30: —	» segelf. af trä, sjösatta före	$\frac{30}{6}$	1903	
» 20: —	» » » » »	und. tid.	$\frac{1}{7}$ 1903— $\frac{30}{6}$ 1905	
» 10: —	» » » » »	» »	$\frac{1}{7}$ 1905— $\frac{30}{6}$ 1907	

allt per bruttoton.

Dessutom fastställdes en kompensation för erlagd materialtull af

Lire 35: — per bruttoton af ångfartyg

» 13: — » » » segelfartyg,

därvid medgafs att $\frac{1}{3}$ af det använda materialet fick vara importeradt från utlandet. Utgjorde mer än $\frac{1}{3}$ af materialet importeradt sådant, skulle restitutionen reduceras med 10 procent.

Förutom nämnda understöd stipulerades seglationspremier med 45 centesimi per bruttoton och tillryggalagda 1,000 mil för ångfartyg samt 30 centesimi per bruttoton och tillryggalagda 1,000 mil för segelfartyg, hvilka premier hvart tredje år minskas med 10 centesimi för ångfartyg och 15 centesimi för segelfartyg.

Såsom villkor för erhållande af seglationspremier fastställdes för ångfartyg ett minimitonnage af 500 bruttoton, för segelfartyg af stål 250 bruttoton och för segelfartyg af trä 100 bruttoton, hvarjämte ångfartyg ej fick vara äldre än 15 år och segelfartyg ej äldre än 21 år. Utomlands byggda fartyg ägde icke rätt till seglationspremier.

För material, afsedt till reparation af fartyg, maskineri och ångpannor, fastställdes en kompensation för erlagd tull af 5 lire per centner å 50 kg.

Lagen af den 16 maj 1901 har prolongerats genom tvenne kungl. dekret, ett af den 28 juni 1906 och ett senare af den 16 juni 1907, och medgifves enligt det senare byggnadspremier i Italien intill den 30 juni 1910 såsom följer:

Järn- och stålfartyg:

Kompensation för erlagd tull till 35 lire per bruttoton.

Byggnadspremie..... 40 » »

Tillsammans 75 » » »

Segelfartyg af trä:

Kompensation för erlagd tull till 13 lire per bruttoton.

Byggnadspremie..... 10 » »

Tillsammans 23 » » »

samt dessutom för i Italien byggt maskineri $12\frac{1}{2}$ lire per indikerad hästkraft och för ångpannor $9\frac{1}{2}$ lire per centner å 50 kg.

Att dessa bestämmelser verkat främjande för den italienska sjöfarten visar sig bland annat därigenom, att den italienska handelsflottan endast inom perioden 1896—1906 fördubblat sitt tonnage.

Norge.

Äfven i våra grannländer tillämpas liknande understödsformer. Sålunda stipulerar nu gällande norska förordning följande byggnadsgodtgörelse:

För ångfartyg af järn eller stål	kr. 2: —	per bruttoton		
» » » trä	..... » 1: 50	»	»	
» segelfartyg af stål	..... » 1: 50	»	»	
» » » trä	..... » 1: —	»	»	

ehuru i Norge fartygsbyggnadsmaterial äro tullfria.

Danmark.

I Danmark innehåller nu föreliggande förslag till ny tulltaxa en bestämmelse, att vid nybyggnad af fartyg skall en godtgörelse för tullpliktiga materialier lämnas med intill 2 % af fartygets saluvärde.

Af ofvanstående torde vara tydligt, att systemet med tullrestitution såsom lättad för skeppsbyggerinäringen i ett flertal länder och med godt resultat utbytt mot byggnadspremier, hvilka åtminstone i Frankrike och Italien utgå med belopp, som belöpa sig till mer än dubbla tullsatsen för materialerna. Det understöd, som därutöfver anses böra tilldelas sjöfartsnäringen, utgår i form af utrustnings- eller seglansspremier.

I vårt land, där sjöfartsnäringen under andra former åtnjuter statsmakternas stöd, torde det, såsom ofvan närmare blifvit utredt, i främsta rummet vara skeppsbyggerinäringen, som tarfvar nytt och kraftigt understöd från det allmännas sida. Att härvid byggnadspremier äro den mest effektiva och lättast kontrollerbara formen, har likaledes ofvan framhållits och tveka vi ej att till Eders Kungl. Maj:ts särskilda nådiga uppmärksamhet och pröfning anbefalla detta system. För bedömande af storleken af detta understöd torde man enligt af oss utförda beräkningar böra utgå ifrån, att vid moderna lastfartyg den approximativa vikten i ton af valsad plåt och fasonjärn erhålles genom att multiplicera fartygets bruttodräktighet i ton med 0,6 (se grafiska tabellen 4, sid 22) och att vidare vid järnfartyg plåten utgör 70 % och vinkel- och spantjärn 30 % 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 varmvalsadt 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 lättad 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 % 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 % 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 ton lastdryghet 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 ofvannämnda slag utbetalade byggnadspremierna i förra fallet 66 % och i senare fallet 47 % af nybyggnadspriset, därvid dessutom helt och hållet fränsedt den godtgörelse, som i Frankrike äfven lämnas för maskineriet. I Italien utgöra de utbetalade nybyggnadspremierna, efter gradvis nedsättning under 7 år, 35 %, under det att den af oss föreslagna godtgörelsen: ersättning för den föreslagna tullen samt dessutom en premie af 15 %, i sin helhet endast motsvarar 30 % af nybyggnadspriset för lastångare af allra enklaste slag och lägsta fart, men däremot 20, högst 25 % för fartyg med hel eller delvis passagerareinredning samt sådana lastångare, hvilka användas i vår nya transatlantiska linjefart. Det är jämväl att märka, att af oss icke föreslagits någon särskild godtgörelse för maskineri och ångpannor i annan form, än som erhålles genom den rätt till restitution af erlagd tull, som af oss förutsatts skola kvarstå för dessa fartygsdelar och därför erforderligt material äfven efter ifrågasatt revision af tulltaxan.

Vi hafva nämligen vid våra beräkningar af storleken af byggnadspremierna utgått från det antagandet, att det föreslagna borttagandet af nu gällande tullrestitutionsrätt endast afser tullen å varmvalsad plåt och fasonjärn, och att för öfriga till ett fartygs byggnad erforderliga från utlandet importerade materialier, maskiner och utrustningspensedlar rätt till tullrestitution fortfarande liksom hittills måste medgifvas.

Enligt 1890 års sjöfartsnäringskommitté har ytterligare byggnadspremie förutom tullrestitutionen af kr. 16:— per bruttoton ansetts vara tillräcklig, men dels hafva sedan den tid, då nämnda kommitté arbetade, såväl arbetslöner som öfriga verkstadsomkostnader i det närmaste fördubblats, dels utfaller enligt nu gällande mättningsbestämmelser bruttodräktigheten c:a 15 % lägre än den bruttodräktighet, ett fartyg af samma lastningsförmåga erhöi enligt de mättningsbestämmelser, som voro gällande år 1890.

Såsom framgår af den förut lämnade historiken öfver denna frågas behandling i vårt land, har man vid föregående tillfällen ansett lämpligt förorda en begränsning nedåt af storleken af de fartyg, för hvilka dylika byggnadspremier skulle utgå, men om begränsning nedåt öfverhufvud anses böra fastslås, så hafva undertecknade velat föreslå, att denna sättes så lågt som till 20 bruttoton.

Till stöd härför må anföras:

dels att nybyggnadspremierna icke, såsom man förut mindre riktigt synes hafva ansett, böra uteslutande utgöra en godtgörelse för erlagd tull, utan i ännu högre grad äro afsedda att utgöra en kompensation för de i vårt land rådande mindre gynnsamma arbetsförhållanden, det strängare klimatet med flera omständigheter, som verka hämmande på svensk skeppsbyggnadsindustri,

dels att i vårt land finnes ett stort antal mindre varf, hufvudsakligen sysselsatta med byggandet af små segelfartyg, hvilka varf hafva att utstå en mycket hård konkurrens med särskildt norska och danska varf,

dels att byggandet af små segelfartyg, om denna näringsgren ock ej kan kallas en storindustri, dock icke är att ringakta, särskildt med hänsyn därtill att de små segelfartygen sysselsätta och alltså bereda uppehälle åt ett relativt större antal sjömän

än ångfartygen, hvartill kommer den fostran af dugligt sjöfolk, som just de smärre segelfartygen möjliggöra,

dels slutligen, att nybyggnadsprisen för dessa smärre fartyg representera ganska små belopp, exempelvis för de senaste fem åren en sammanlagd summa af 1,656,000 kronor, eller i medeltal per år cirka 330,000 kronor, hvarför den årliga godtgörelse, som för dessa fartyg skulle betalas, icke komme att belöpa sig till mera än cirka 100,000 kronor per år.

Hvad reparationer af svenska fartyg beträffar, hafva dessa hittills i stor skala utförts vid utländska varf, som, förutom en kort reparationstid, äro i tillfälle erbjuda billiga priser, beroende på billigt material och billiga arbetslöner. I ändamål att tillförsäkra de svenska varfven reparationer å svenska såväl som utländska fartyg, anse undertecknade en ersättning vara nödvändig motsvarande samma belopp som den tull, hvilken åligger det för reparationen använda materialet, om vid reparationen användts utländskt material, hvilken ersättning bör höjas med 50 %, om svenskt material kommit till användning.

Genom sådana bestämmelser äro vi öfvertygade om att den svenska skeppsbyggerinäringen skulle kunna snabbt och kraftigt utvecklas, samtidigt som de högst afsevärda belopp, som nu gå till utlandet för inköp af fartyg, skulle kunna i väsentlig mån bibehållas inom landet och tillförsäkras svenska verkstäder och svenska arbetare. Samtidigt sådana lättnader äro påkallade för skeppsbyggnadsindustrien, som säkerligen mer än de flesta kan betecknas som naturlig för vårt land, bör det jämväl beaktas, att varfsnäringen äfven i det afseendet förtjänar stöd, att densamma i förhållande till sitt anläggningsskapital sysselsätter relativt många arbetare. Skeppsbyggeriet kan icke i hufvudsak baseras på maskinarbete, utan måste de fleste arbeten utföras för hand. Då ju kapitaltillgången för vår industri i allmänhet är knapp, anse vi det vara en beaktansvärd fördel, att just denna industri per enhet af anläggningsskapital sysselsätter många arbetare.

Vi bedja härvid särskildt få i underdånighet framhålla, att vi icke velat föreslå, att här i vårt land, liksom i en del andra länder, fastslås ett bestämdt stadgande om att svenska fartyg, för att komma i åtnjutande af vissa förmåner, måste vara byggda i Sverige, huru önskvärdt detta än kunde vara, enär man kan befara, att en dylik sträng bestämmelse skulle, åtminstone till en början, innan de svenska varfven ännu hunnit anpassa sig för en mera utsträckt verksamhet, verka synnerligen hämmande på den svenska sjöfarten. Vi hafva därför tänkt oss, att ett bättre sätt att söka vinna detta mål, att svenska fartyg i större mån än hittills byggas vid svenska varf, vore genom införandet af premier för nybyggnader och reparationer, då de svenska varfven blefve i tillfälle konkurrera med de utländska, och alltså såsom en direkt följd häraf beställning af svenskt tonnage allt mera och mera kommer att dragas till svenska verkstäder.

Undertecknade hafva icke velat ingå i en närmare undersökning om huru stort kapital de af oss föreslagna byggnadspremierna representera, bland annat på den grund, att man ännu ej känner vid hvilka siffror man vid tulltaxans slutliga fastställande kommer att stanna. Vi kunna emellertid icke underlåta att påpeka, att en afsevärd del af detta belopp äfven under nuvarande förhållanden måst af staten upponffras i form af tullrestitution. Af den i tulltaxekommitténs betänkande intagna,

förut berörda promemorian framgår, att man kan antaga, att den högsta siffra å det under ett år i landet nybyggda tonnaget, som man under en lång tid framåt torde kunna påräkna, är 30,000 ton, för hvilket tonnage med de föreslagna tullsatserna enligt förut visade beräkningar en tullrestitution skulle erläggas af c:a 600,000 kronor.

Tages dessutom i betraktande, att sagda tonnage, 30,000 ton, kan anses motsvara ett byggnadspris af öfver sex millioner kronor, och att i verkligheten värdet af det under år 1907 till Sverige införda fartygstonnaget uppgick till 8,951,000 kronor (se kungl. kommerskollegii berättelse rörande handel för detta år), hvilka penningebelopp genom de föreslagna byggnadspremierna möjligen kunde komma att behållas inom landet, synes denna uppoffring från statsmakternas sida icke kunna betraktas såsom öfverdrifven. Härför talar också exemplet från utlandet, i det man finner, att särskildt den italienska staten under mer än 20 år med fördel tillämpat liknande och högre premiesatser. Det förtjänar jämväl erinras därom, att dessa nybyggnadspremier i såväl Frankrike som Italien endast representera en mindre bråkdel af hela det belopp, som i form af både byggnadspremier och understöd i annan form i respektive land utbetalas till den inhemska skeppsbyggeriindustriens och sjöfartsnäringens befrämjande.

Det torde af ofvanstående utan vidare framgå, att vi icke afse, att detta understöd skulle fastställas för obegränsad tid, tvärtom torde det ligga i skeppsbyggerinäringens intresse, att åt understödet icke gifves en alltför fast form, utan att detsamma tid efter annan kan anpassas efter industriens behof. Å andra sidan bör dock den eventuellt blifvande förordningen icke ställas på alltför kort tid, då varfsägarna utan tvivel måste kunna påräkna stöd under så lång tid, att de för en rationell varfsdrift i stor skala nödvändiga nyanläggningarna hinna åtminstone till en del förräntas och amorteras. Det är nämligen dyrbarheten hos dessa anläggningar, som mer än annat nödvändiggör det ofvan föreslagna understödets storlek, och hafva vi tänkt oss, att en varaktighet af dessa premier af minst 10 år borde i sådant syfte vara tillräcklig och alltså utgöra förordningens giltighetstid.

Med hänvisande till ofvanstående våga sålunda undertecknade, enligt uppdrag af Svenska Teknologföreningens Afdelning för Skeppsbyggnadskonst, hos Eders Kungl. Maj:t i underdånighet hemställa, att, om vid den förestående revisionen af nu gällande tulltaxa bestämmelsen om restitution af tullmedel för fartygsmaterial afskaffas, kompenstation härför måtte lämnas, och att i hvarje fall direkta premier af statsmedel för nybyggnad, förbyggnad och reparation af fartyg enligt ofvan närmare antydda grunder måtte till den svenska skeppsbyggerinäringens främjande införas.

Stockholm den 12 november 1909.

Underdånigst

Axel Johnson.

K. von Schmalensée.

Dan. Broström.

H. G. Hammar.

Johan Sjöholm.

N. G. Nilsson.

Tabell 1.

Tabell, utvisande dels antalet skeppsvarf och dockor samt båtbyggerier inom riket dels och antalet därstädes anställda arbetare och värdet af där utförd tillverkning under hvart och ett af åren 1896—1905.

År	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	5,301	11,699,262
1904	78	5,373	11,958,624
1905	79	4,285	8,065,352

Tabell 2.

Tabell, utvisande antal och dräktighet af svenska handelsflottans fartyg om 20 register-ton och däröfver under nedanstående år.

År	Segelfartyg		Ångfartyg		S u m m a			Tillväxt i förhållan- de till när- mast före- gående år. Förmedl. ton
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Verkl. ton	Förmedl. ton	
1896...	2,013	290,855	756	205,964	2,769	496,819	908,747	—
1897...	2,002	289,490	786	234,635	2,788	524,126	993,398	84,651
1898...	2,004	291,392	817	265,994	2,821	557,386	1,089,374	95,976
1899...	2,040	289,248	872	298,421	2,912	587,669	1,184,511	95,137
1900...	2,076	288,687	911	325,105	2,987	613,792	1,264,002	79,491
1901...	2,160	298,589	943	341,622	3,103	640,211	1,323,455	59,453
1902...	2,035	279,223	952	356,510	2,987	635,733	1,348,753	25,298
1903...	1,983	271,852	987	375,999	2,970	647,851	1,399,849	51,096
1904...	1,950	265,748	1,019	408,124	2,969	673,872	1,490,120	90,271
1905...	1,915	263,425	1,066	459,664	2,981	723,089	1,642,417	152,297

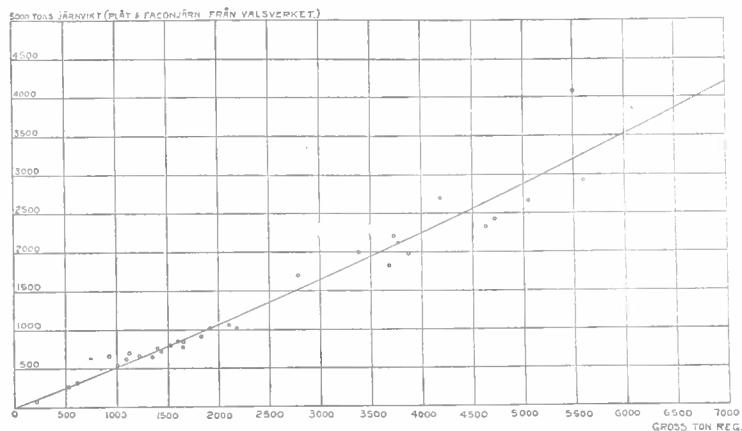
Det förmedlade tontalet erhålles genom att sammanlägga segelfartygens verkliga ontal och tre gånger ångfartygens verkliga tontal.

Tabell 3.

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.

År	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

Tabell 4.



2. Skrifvelse från Afdelningens styrelse med instämmande.

Till Konungen.

Sedan Svenska Teknologföreningens Afdelning för Skeppsbyggnadskonst vid sitt senaste sammanträde den 29 april detta år beslutit vädja till Eders Kungl. Maj:t rörande den svenska skeppsbyggeriverksamhetens mindre gynnsamma ställning och i underdånighet framhålla vikten af att något göres från Regeringens sida till upphjälpare af skeppsbyggeriverksamheten i Sverige, utan att å ena sidan onödigt intrång göres i varfvens själfbestämmanderätt och å andra sidan de svenska redarne tillskyndas onödiga kostnader, och sedan de vid ofvannämnda sammanträde inom Afdelningen för frågans utredning utsedde sakkunnige nu affattat en underdånig skrifvelse, får Afdelningens styrelse enligt uppdrag härmed i underdånighet öfverlämna denna skrifvelse under uttalande af sin lifliga anslutning till de i skrifvelsen gjorda framställningarna.

Stockholm den 15 november 1909.

Underdånigst
Å Afdelningens styrelses vägnar
H. Lilliehöök.
Marinöfverdirektör.

3. Missiv från Föreningens styrelse.

Till Konungen.

Styrelsen för Svenska Teknologföreningen får härmed till Eders Kungl. Maj:t öfverlämna dels en framställning om åtgärder från statsmakternas sida till den svenska skeppsbyggerinäringens understödjande, afgifven på uppdrag af Föreningens Afdelning för Skeppsbyggnadskonst af utsedde sakkunnige hrr Axel Johnson, K. von Schmalensee, Dan Broström, H. G. Hammar och Johan Sjöholm, dels en skrifvelse från Afdelningens för Skeppsbyggnadskonst styrelse med instämmande i ofvan nämnda framställning.

Stockholm den 16 november 1909.

Underdånigst
För Svenska Teknologföreningens styrelse
F. Vilh. Hansen
Ordförande.

G. Holmberger
sekreterare.