

195 ASSURANSFÖRSLAG FRÅN ÅBO.

Saima n:o 12 20. III 1845

Man läste för någon tid tillbaka uti ett Åboblad en insänd artikel angående den mycket omordade inhemska skeppsassuransen, hvilken anvisar såsom enda sätt för verkställandet, att assuransföreningen inskränkes till en öfverenskommelse mellan alla eller några skeppsredare i hvarje stad.

10 För sådant fall föreslår Ins. två särskilda utvägar: den ena, att rederierna uti en stad bilda ett vanligt assuransbolag; den andra, att fartyg byggas och utredas på ett större antal aktier samt lemnas oförsäkrade, då i händelse af sjöskada hvar och en aktiegare lider en jemförelsevis ringa förlust, hvilken Ins. anser icke kunna uppgå till högre belopp än de inbesparade assuranspremierna.

Ins:s klart och väl framställda förslag kan enligt uppgift för det sednare alternativet åberopa en gynnsam erfarenhet i Åbo stad. Det förtjenar derföre i flera afseenden att icke öfverlemnas åt glömskan, och det är mindre i afsigt att bestrida detsamma, än för att derpå
20 ytterligare fästa skeppsredares uppmärksamhet i Finlands öfriga städer, som vi här bifoga några anmärkningar vid förslaget.

Det faller lätt i ögonen, att en skeppsredare, som t. ex. egde tio fartyg, med samma risk kunde låta dessa gå oförsäkrade, som om han vore medintressent i lika många fartyg till en tiondedel. Man har också ansett, att redan egaren af sex fartyg, så beskaffade att de kunna göra resor på Vestersjön, med god uträkning kan riskera att hafva dem oassurerade. Exempler på ett sådant förfarande äro äfven i Finland icke just så sällsynta. Men exemplen, att olyckan förr eller sednare träffat den vågsama och förstört hans förmögenhet, äro föga fåtaligare.
30 I många af Finlands sjöstäder skulle nu knappt nog tillfälle finnas att fördela aktierna i ett större fartyg på flera än sex händer, i de flesta icke på flera än tio till femton. Ty bland antalet af handlande i hvarje stad utgöres vanligen icke mer än hälften af skeppsredare. I Åbo torde möjligen förhållandet vara annat, emedan derstädes viktualiehandeln i alla tider gifvit dess idkare en säkrare och betydligare vinning, än den högst osäkra kramhandeln i landets öfriga sjöstäder, och sålunda äfven gjort det möjligt för ett större antal handlande att förvärfva skeppsandelar – något hvartill kramhandeln ensam sällan kan förhjelpa. Eller må Ins. besinna, om man ens i Åbo skulle funnit sig väl vid det
40 uppgifna förfarandet, i händelse aktiegarene i stadens fartyg uteslutande idkat grosshandel och i dem haft hela sin förmögenhet.

Vid sådant förhållande skulle, om någondera af Ins:s förslag följdes, likväl en skeppsredare i Finlands flesta städer blottställas att för hvarje gång, ett fartyg går förloradt, mista tiondedelen eller mera af sina skeppsandelar. Visserligen vore detta att föredraga framför möjligheten, att en skeppsredare ensam får vidkännas hela förlusten och genom den ruineras. Men frågan är, huruvida icke sagde risk ännu är för stor, för att genom de inbesparade assuranspremierna kunna godtgöras. Väl är det upplyst, att assuransen hos de Engelska bolagen för hela året uppgår till mer än sexton procent af fartygets värde. Men icke alltid är
50 ett fartyg i rörelse året om, och åtta procent af värdet torde för Finlands handelsflotta vara en redan alltför högt tilltagen assuransgift för året. Det skulle således i flera städer vid första totala förlust af et fartyg inträffa, att icke blott ingen assurans för året blifvit besparad, utan att ännu alla rederier förlorat någon del af sin förmögenhet. Uppskattas denna förlust ända till en tiondel af den sammanlagda

egendomen i fartyg, så lärer den väl i vanliga fall nära motsvara förtjensten för året, och det kunde sålunda inträffa, att alla stadens skeppsredare det året nödgades tära på sina kapitaler. Olyckan kunde göra det ena året till två eller tre, och de flestas ruin skulle blifva en följd deraf.

Med ett ord: förlusten delad på många händer skulle vara ringa, men den kan vara ruinerande för den enskilda; och en stad kan likaså drabbas hårdt af samma olycka, som inom året är den enda för hela landet och i förhållande till dettas handelsflotta utgör en obetydlighet. Medan således ett alltför utsträckt assurancesbolag kan vara blottställdt för underslef och föranleda delvis öfverdrifna ersättningsanspråk, så blir åter ett alltför inskränkt bolag ur stånd att uppehålla sig, om svårare olyckor inträffa, och ger kanske äfven i vanliga förhållanden ingen besparing utöfver, hvad assurancen på utlänsk ort fordrar.

Vi upprepa det: erfarenheten i Åbo kan icke fullkomligen tjena till måttstock. Skulle öfriga städer ega en i förhållande till de respektiva städernas storlek och antalet af handlande likaså liten handelsflotta, så skulle denna blifva otillräcklig att besörja landets export. I öfriga städer måste både af denna orsak, och emedan skeppsredaren icke tillika kan drifva någon annan lönande handel, hvarje handlande ega större fartygsandelar och således vara blottställd för större förluster. Högst sannolikt synes också, att t. ex. de Österbottniska städernas tjäreexport icke skulle bära sig med så kostsamma fartyg och en så omsorgsfull utredning, som den af Ins. uppgifves vara vanlig i Åbo; hvarigenom äfven risken och förlusterna för sagde städers skeppsredare ökas. Denna olikhet i fartygens beskaffenhet torde deremot icke utgöra något öfvervinnerligt hinder för en gemensam assurancesförening, om eljest Åbofartygen icke äro ovärderliga. Ty i vanliga fall bör väl ett fartyg såsom hvarje annan vara gälla i pris efter dess duglighet, och assurancespremien kunna bestämmas i omvänt förhållande mot den sednare. Ins. förmenar, att ett Åbofartyg skulle i duglighet förhålla sig till de Österbottniska såsom 10 till 1; men detta synes väl något öfverdrifvet. Ty ett sådant fartyg borde då äfven vara tiodubbelt dyrare d. v. s. kosta ungefär 600 R:1 S:r per läst. Men icke ens för hälften så dyra fartyg eger Finland några laster. Icke mindre opålitlig synes den uppgift, att 10 till 12 fartyg från samma Finska stad till följd af dålig utrustning förolyckats under loppet af ett år. Svårare skuld än vårdslöshet torde i sådan händelse ligga redare och befäl till last. Fartyg, hvilka i 20 å 30 år uthärdat, äro, såsom vi hafva oss bekant, i Österbottens städer intet ovanligt.

Å andra sidan innehåller Ins:s förslag mycket tänkvärdt. Det synes uttala en bestämd opinion i Åbo och förklara väntan på en impuls till assurancesförening derifrån för fäfang. Likaså antyder det nog synbart, att ett bolag af större utsträckning under närvarande förhållanden föga torde kunna uppstå. Deremot gör samma förslag ganska troligt, att ett assurancesbolag mellan t. e. tre eller fyra närgränsande städers skeppsredare skulle bära sig. Synnerligen värda att betänkas äro Ins:s anmärkningar angående den bildning för yrket och den allmänna anda, hvilken är en följd af dylika aktiebolag som de i Åbo. Dessa anmärkningar hänvisa på ett i vårt land ännu föga begagnadt medel för industrins förkofran, hvilket likväl allmänt erkännes hafva varit en bland dess mäktigaste häfstänger i andra länder: och det vore önskligt, att redan allmän anda nog funnes bland Finlands handlande, för att behjerta den sanning, Ins. i dem uttalat.