

Nr 78.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående inrättande av en lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg; given Stockholms slott den 29 november 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Fritiof Domö.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 november 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Domö, anför efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet:

I en den 6 augusti 1940 dagtecknad skrift har *Dalslands Kanalaktiebolag* gjort framställning i syfte, att statsbidrag till 50 procent av gengasaggregats inköpspris måtte utgå vid installering av dylikt aggregat å motorfartyg i kanalfart av mindre nettotonnage än 50 ton, som ägdes och drevs av besättningen. Till stöd härför har bolaget anfört i huvudsak följande:

Dalslands kanal sträckte sig från Vänern till norska gränsen, därvid den genomlöpte en rad jämförelsevis stora sjöar i ett starkt kuperat landskap med ursprungligen klen utvecklat vägnät. Genom rådande knapphet på brännolja hade betydande svårigheter uppstått såväl för kanalfloTTan — förutom ett ångfartyg samt ett antal bogserbåtar ett fyrtiotal motorfartyg med

40—60 hästkrafter 2 takts brännoljemotorer — som för befraktare, konsumenter av vissa stapelvaror och bolaget. Flertalet motorfartyg eller 22 stycken ägdes av besättningen, som bestode av befälhavaren och maskinisten samt eventuellt en tredje man. För dessa smårederier hade konjunkturerna länge varit ogunstiga. Alltsedan tillkomsten av de båda järnvägarna Mellerud—Arvika och Åmål—Årjäng för ett tiotal år sedan hade frakterna presats så, att sjöfarten tvingats leva på ett existensminimum. Konkurrensen hade nödgat rederierna att övergå från användning av ånga till motordrift, varigenom de åsamkat sig skulder, i vilka de i många fall ännu häftade.

Icke dess mindre hade denna sjöfart en uppgift att fylla, i det att stora delar av kanalens uppland ej nåddes annat än sjövägen, som erbjöde direkta och billiga förbindelser med de dalsländska bruken, orter vid Vänern och, vad som vore viktigast, Göteborg. I nuvarande krisbetonade situation vore transporten av brännved från de dalsländska sjöarna till Göteborg, Trollhättan m. fl. orter kanaltonnagets ur allmän och enskild synpunkt angelägnaste uppgift. Det rörde sig om betydande kvantiteter ved, som i allmänhet låge staplade invid sjöstränderna utan vägförbindelser och sålunda oåtkomliga annat än från sjösidan. Upplasterna vore av växlande slag, dels förnödenheter för dalslandsbruket, dels ock livsmedel och fodervaror för hela upplandet. Fodervarorna vore jämte gödningsämnen de kvantitativt mest betydande.

Av motorfartygen hade cirka 50 procent redan måst lägga upp. Motorbrännoljetilldelning vore ej att räkna med och de mycket underhålliga ersättningsolja som trättjära o. s. v. vore troligen även de snart ur räkningen. För kanalfartygen återstode då som enda utväg ur svårigheterna att övergå till gengasdrift. Men anskaffnings- och installationskostnaderna vore betydande och för dessa smårederier säkerligen rent prohibitiva, då förtjänsterna i flera år varit dåliga och de redan droges med äldre skulder.

Under sådana förhållanden syntes statshjälp vara enda räddningen och då statsmakterna syntes vilja stödja jordbrukarna i deras trångmål genom att bidra till anskaffningskostnaderna av gengasaggregat för deras traktorer, ville man hoppas, att även den hårt beträngda kanalfarten skulle finna hjälp ur en situation, som ej vore självförvållad utan en följd av det allmänna kristillståndet.

Såsom redan framhållits vore emellertid upprätthållandet av kanaltrafiken ej enbart ett fartygsägareintresse. Stora värden stode på spel både för leverantörer och för konsumenter. Befolkningen i jordbrukarbygderna runt de dalsländska sjöarna råkade även i svårt läge. Även för kanalbolaget vore det av vital betydelse, att sjöfarten snarast möjligt åter komme i gång i full utsträckning. Bolagets statistik visade för år 1940 en katastrofal nedgång för första halvårets kanalavgifter, som från 38,400 kronor år 1939 gått ned till 12,300 kronor. Det vore då ytterligare att märka, att 1939 års slutsumma låge 32,000 kronor under tioårsmedeltalet, som hade varit i runt tal 130,000 kronor.

I särskilda till Kungl. Maj:t ingivna skrifter hava vissa befälhavare eller redare för motorfartyg, som trafikera Dalslands kanal, förklarat sig helt instämma i kanalbolagets framställning.

Över ifrågavarande framställning hava, efter remisser, utlåtanden avgivits av statens trafikkommission den 26 augusti, av kommerskollegium den 5 och av statskontoret den 29 oktober samt av statens bränslekommission den 19 november 1940.

Statens trafikkommission anför, bland annat, följande:

De transporter, som ginge via Dalslands kanal till orterna vid sjöarna i Dalsland, hade synts kommissionen vara av den art, att särskilda åtgärder borde vidtagas för upprätthållande av trafiken, även om icke brännolja stode att erhålla. Då enligt kommissionens uppfattning större delen av transportererna icke syntes kunna överflyttas till annat transportmedel eller ångdrivet tonnage, vore kommissionen av samma uppfattning som kanalbolaget, att fartygen på kanalen måste övergå till ersättningsbränsle. Det lämpligaste torde då vara att övergå till gengasdrift. Anskaffande och montering av gengasaggregat i motorfartyg eller motorseglare bleve relativt dyrbar men i förhållande till fartygens värde väsentligt mindre, än då fråga vore om motsvarande anordning på lastbilar eller traktorer.

Kommissionen framhåller vidare, att, ehuru några mera fixa beräkningar angående kostnaderna för gengasaggregaten icke förelåge, dessa kostnader dock icke torde bliva av sådan storleksordning i förhållande till det i rederirörelsen för varje särskilt fall nedlagda anläggningskapitalet eller till driftskostnaderna i allmänhet, att statsbidrag med visst belopp till kostnaderna för aggregats anskaffning och montering vore tillräckligt motiverat. Kommissionen ansåge däremot riktigt, att lån för ändamålet beviljades efter i huvudsak samma riktlinjer som i fråga om lån för anskaffning av aggregat till ägare av lastautomobiler och traktorer.

I anslutning härtill föreslår kommissionen — under framhållande att något hinder visserligen icke torde förefinnas för redare för motorfartyg eller motorseglare att för anskaffning och montering av gengasaggregat å fartygen redan nu erhålla lån från rederilånefonden — att en särskild lånefond inrättas för tillgodoseende av lånebehovet för dylika ändamål. Som kapitaltillgång för den nya fonden skulle enligt kommissionens förslag överföras ett belopp av 1,500,000 kronor från rederilånefonden.

Kommissionen anför i detta ämne vidare följande:

Enligt gällande bestämmelser rörande lån från rederilånefonden ägde prövningen av ansökningar om lån rum två gånger om året, varjämte lånebeloppen bestämdes av Kungl. Maj:t, sedan kommerskollegium efter hörande av styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan över ansökningarna avgivit utlåtande. Beviljade lånebelopp utlämnades av statskontoret, som bestämde den säkerhet för lånet, som skulle lämnas av låntagaren. Låns löptid vore i regel 8 år, varav de två första åren vore amorteringsfria. Räntan utgjorde för närvarande 4 procent.

Därest, såsom kommissionen hölle före, lån borde ifrågakomma för anskaffning och montering av gengasaggregat för motorfartyg och motorseglare, torde låneförfarandet böra förenklas. Ansökningar om dylika lån syntes till en början kunna och böra slutligt prövas av någon central myndighet, förslagsvis kommerskollegium, som ock torde böra handhava låneverksamheten i övrigt inklusive prövningen av säkerheterna. Låneansökningar borde kunna prövas och avgöras alltefter som de inkomme. Lånens löptid torde böra sättas till förslagsvis hälften av den för vanliga rederilån fastställda d. v. s. till 4 år, varav det första året amorteringsfritt. Amorteringen torde efter det amorteringsfria året böra ske halvårsvis. Ur ekonomisk synpunkt spelade det uppenbarligen för låntagaren vid lån för gengasaggregat, med hänsyn till dylikt låns jämförelsevis ringa storlek, icke någon näm-

värd roll, om räntan utginge efter 4 eller 3 procent, men å andra sidan ansåge kommissionen, att, då lån till gengasaggregat för bilar utlämnades mot en ränta av 3 procent, denna lägre ränta rättvisligen även borde ifrågakomma för motsvarande lån för fartyg.

Vad anginge säkerhetens beskaffenhet, då fråga vore om lån för gengasaggregat för fartyg, torde såsom rättesnöre böra gälla, att såsom sådan säkerhet måtte godtagas inteckning i fartyg inom 70 procent av fartygets värde, då fråga vore om fartyg med högst 10 års ålder, och inom 50 procent av fartygets värde, då fråga vore om fartyg, som vore äldre än 10 år. I stället för inteckning borde kunna godtagas borgen av två personer, som åtminstone tillsammans vore vederhäftiga för lånebeloppet.

För närvarande funnes i svenska handelsflottan omkring 300 motorfartyg och omkring 900 motorseglare om upp till 300 tons bruttodräktighet, därav ett 10-tal motorfartyg och mellan 40 och 50 motorseglare om mellan 200 och 300 tons bruttodräktighet. Om det med utgångspunkt härifrån räknades med godkännbara anspråk på lån för gengasaggregat till omkring 500 fartyg till ett beräknat genomsnittspris av omkring 3,000 kronor per aggregat, skulle en lånefond av 1,500,000 kronor erfordras för tillgodoseende av den låneverksamhet, varom här vore fråga.

I rederilånefonden hade per den 30 juni 1940, enligt vad kommissionen inhämtat, funnits ett kapitalbelopp av omkring 8,200,000 kronor disponibelt för nya lån. Kommissionen föresloge, att härav till en särskild fond för lån till anskaffning av gengasaggregat för motorfartyg och motorseglare överfördes ett belopp av tillsvidare förslagsvis 1,500,000 kronor.

Kommerskollegium har förklarat sig dela trafikkommissionens uppfattning, att de nu rådande svårigheterna att anskaffa brännolja till motorfartyg motiverade, att åtgärder från statsmakternas sida vidtoges för att underlätta övergång till ersättningsbränsle å dylika fartyg. Kollegium har därvid särskilt framhållit, att ett stöd från statens sida i sådant syfte icke endast syntes påkallat för att bereda redare för motordrivna mindre fartyg och å sådana fartyg anställda möjlighet till fortsatt utkomst i deras yrke under nuvarande brydsamma förhållanden utan även vore av betydelse ur allmän synpunkt såsom ett medel att minska brännoljebehovet och vinna större förutsättningar för att hålla trafikmedlen i gång. De erforderliga statsåtgärderna borde, såsom kommissionen avsett, uppenbarligen inriktas på att skaffa rederiföretag, som vore i behov därav, medel för installerande av gasgeneratorer å fartyg i den mån detta av tekniska skäl vore lämpligt. Direkta understöd för ändamålet syntes emellertid icke i första hand böra ifrågakomma, utan borde bidragen, såsom kommissionen föreslagit, lämnas i form av lån.

Kollegium anför härefter i huvudsak följande:

Några formella hinder syntes icke möta mot att lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift toges i anspråk även för beviljande av lån för inköp av gasgeneratorer till fartygsmotorer under de för lån från denna fond stadgade villkor. Emellertid torde vid beviljandet av anslag till fonden icke hava räknats med att denna skulle i någon nämnvärd omfattning belastas med dylika lån. Då därjämte de för lån från fonden gällande villkoren icke utan vissa modifikationer syntes böra bliva tillämpliga på lån till gasgeneratorer för fartyg, finge kollegium biträda kommissionens förslag, att en sär-

skild lånefond inrättades för ändamålet. I fråga om lånefondens storlek vore det av naturliga skäl vanskligt att på detta stadium bilda sig en tillförlitlig uppfattning om lånebehovet. Kommissionen syntes vid sin beräkning endast hava tagit hänsyn till registrerade fartyg, således i allmänhet fartyg om minst 20 tons dräktighet. Därutöver finnes ett förhållandevis betydligt antal motorfartyg och motorseglare under 20 ton, vilka torde vara särskilt lämpade för övergång till gengasdrift. Enligt inom fartygsinspektionen verkställd undersökning hade under de senare åren omkring 1,600 motorfartyg och 700 segelfartyg med hjälpmaskin eller således cirka 2,300 olika fartyg under 100 ton varit föremål för inspektionens tillsyn. Med hänsyn därtill förefölle det sannolikt, att låneefterfrågan kunde komma att bli betydligt större än vad kommissionen räknat med. Kollegium hade emellertid i och för sig intet att erinra mot att de medel, som anvisades för ändamålet, tillsväradare begränsades till 1,500,000 kronor.

Med hänsyn till att rederilånefondens medel avsåges skola tagas i anspråk för ändamålet har kollegium ansett den nya låneverksamheten böra begränsas att avse lån för installerande av gasgeneratorer å sådana mindre motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin, som nyttjades i handelssjöfart. Motsvarande lånebehov för fiskefartyg och motorfartyg i icke yrkesmässig trafik borde enligt kollegii mening kunna tillgodoses i annan ordning.

Med avseende å trafikkommissionens förslag att lån skulle få lämnas intill fulla kostnaderna för gengasaggregatens anskaffande och inmontering å fartygen anför kollegium:

Enligt de för lån från gasgeneratorlånefonden genom kungörelse den 10 november 1939 (nr 804) stadgade villkoren finge lån från denna fond beviljas med högst 80 procent av den sammanlagda verkliga kostnaden för anskaffande av gasgenerator med tillbehör, för anordningarnas anbringande samt för erforderliga ändringsarbeten å fordonet eller motorn, dock högst med 2,000 kronor. Onekligen kunde vägande synpunkter anföras för en motsvarande procentuell begränsning av lånebeloppen även vid lån för installation av gasgeneratorer å fartyg. Möjligheten att erhålla dylik installation utan egen kontant insats syntes nämligen utgöra en onödigt stark lockelse för fartygsägare med svag ekonomi att söka övergå till gengasdrift, medan däremot nödvändigheten av att själv kontant bidra till kostnaderna för installationen skulle vara ägnad att mana till en omsorgsfull prövning huruvida fartyget ägde förutsättningar att bära den ökade ekonomiska belastning, installationen komme att medföra. En icke ringa del av de fartygsenheter, varom här kunde bli fråga, torde nämligen lämna en så liten vinstmarginal, att belastningen med amortering av ett gasgeneratorlån på en förhållandevis kort tidrymd på förhand kunde sägas icke vara ekonomiskt försvarlig. Därest övergången till gengasdrift utan omedelbar kontant insats komme att möjliggöras, måste man därför räkna med en relativt betydande förlustprocent å lånen. En naturlig utgallring av de ekonomiskt svagaste elementen skulle däremot vinnas, därest eget kontant bidrag utgjorde förutsättning för erhållande av lån. För den händelse emellertid beredskapssynpunkter eller andra hänsyn ansåges överväga de betänkligheter, som sålunda kunde göras gällande mot att övergången till gengasdrift i allt för hög grad underlättades, ville kollegium icke motsätta sig föreskrift därom, att lån för ändamålet finge beviljas med belopp motsvarande högst fulla kostnaderna för anskaffande och inmontering av gasgenerator å fartyg samt därav föranledda nödiga ändringsarbeten å fartyget.

Vad anginge lånebeloppens storlek finge kollegium framhålla, att man vid installerande av gasgeneratorer å fartyg hade att räkna med — utöver de av kommissionen beräknade utgifterna — vissa kostnader för särskilda anordningar eller omändringar av fartygens ventilationsanordningar för att undvika gift- och explosionsrisker från gengasen. Med hänsyn därtill torde det av kommissionen uppskattade genomsnittspriset per aggregat av omkring 3,000 kronor i vart fall icke innebära en överskattning.

Beträffande trafikkommissionens förslag till villkor för lånens åtnjutande anför kollegium:

I avseende å den säkerhet, som skulle fordras för lånen, kunde kollegium visserligen i princip ansluta sig till de synpunkter, som torde hava legat till grund för kommissionens förslag i denna del, nämligen önskemålet att i den utsträckning, som skäligen kunde ifrågakomma, underlätta möjligheterna för fartygs förseende med gasgeneratorer. Erinras finge även därom, att enligt ett av statens bränstekommission framlagt förslag, vilket underställts 1940 års urtima riksdag genom propositionen nr 21 angående anslag till lånefonden för inköp av gasgeneratorer till motordrift, skulle, när skäl därtill förelåge, lån från denna fond få beviljas, utan hinder av att säkerhet ej ställts. I den mån en motsvarande befrielse från ställande av säkerhet icke ansåges böra medgivas i avseende å lån till gasgeneratorer å fartyg, syntes med hänsyn till svårigheten, särskilt då det gällde äldre fartyg, att erhålla en tillförlitlig uppskattning av fartygsvärdet i första hand borgen böra ifrågakomma såsom säkerhet för lånen, medan fartygsinleckning syntes kunna godtagas endast därest en tillfredsställande grundval för bedömandet av fartygsvärdet förefunnnes. I övrigt torde några bestämda regler för lånesäkerheten icke böra uppställas, utan borde denna prövas från fall till fall med beaktande av alla på frågan inverkan omständigheter.

Enligt 1939 års kungörelse om lån från gasgeneratorlånefonden hade låneperioden för lån från denna fond fastställts till 6 år, därav ett amorteringsfritt, med amortering av lånebeloppet med en tiondel varje halvår under de återstående 5 åren. Emellertid hade genom förenämnda proposition nr 21 föreslagits en förkortning av lånetiden till endast 3 år. Även om löptiden för gasgeneratorlånen i allmänhet skulle komma att begränsas till 3 år, ansåge kollegium dock icke en kortare låneperiod för lån för gasgeneratorer för fartyg böra ifrågakomma än vad kommissionen föreslagit eller 4 år. Såsom skäl härför finge framhållas, att livslängden i allmänhet vore betydligt längre i avseende å fartyg än beträffande exempelvis motorfordon och att därför amorteringen av lånebeloppet med hjälp av intäkter å trafiken borde kunna fördela sig över en längre tidsrymd i förra fallet än i det sistnämnda. Därjämte syntes böra beaktas, att de fartyg, som här kunde komma i fråga, i stor utsträckning vore upplagda under vintersäsongen, i följd varav de årliga fraktinkomsterna å desamma begränsade sig till endast en del av året. Kollegium biträdde således kommissionens förslag om en låneperiod för ifrågavarande lån å 4 år.

Emot kommissionens förslag om fastställande av räntesatsen å ifrågavarande lån till 3 procent hade kollegium ej funnit anledning till erinran.

Utöver vad sålunda föreslagits i avseende å lånevillkoren syntes det nödvändigt i syfte att förebygga olyckor, som kunde uppstå till följd av explosion eller förgiftning genom gengasen, att föreskrift meddelades därom, att beviljat lån icke finge till fullo lyftas förrän gasgeneratorns installation å fartyget blivit godkänd av fartygsinspektionen. Därjämte torde i tillämp-

liga delar motsvarande bestämmelser för lånen böra meddelas som de vilka föreskrivits i avseende å lån från gasgeneratorlånefonden.

Vad anginge handhavandet av den avsedda nya låneverksamheten har kollegium förklarar sig icke vilja motsätta sig kommissionens förslag, att denna verksamhet skulle anförtros åt kollegium.

Statskontoret har anfört följande:

Statskontoret hade för sin del icke något att erinra mot att en lånefond inrättades för ifrågavarande ändamål och finansierades på det av trafikkommissionen föreslagna sättet. Beträffande detaljerna i förslaget måste emellertid ämbetsverket ifrågasätta vissa ändringar.

Ämbetsverket biträdde kommerskollegii uppfattning, att rätten till lån från fonden begränsades till mindre motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin i handelssjöfart.

Vad beträffade den för lånebeloppen föreslagna maximibestämmelsen ville det synas ämbetsverket, som om tillräckliga skäl knappast anförts för frågående av den för gengaslån eljest gällande föreskriften, att lån finge utgå med högst 80 procent av verkliga kostnaden för aggregatens anskaffande.

Beträffande säkerheten för lånen kunde ämbetsverket i stort sett instämma i vad kommerskollegium därutinnan anfört. Dock måste ämbetsverket för sin del ifrågasätta, huruvida de omständigheter, vilka föranlett riksdagens medgivande att kravet på säkerhet i fråga om vanliga gasgeneratorlån under vissa förhållanden finge eftergivnas, med samma styrka gjorde sig gällande beträffande lånen till gasgeneratorer å fartyg.

Ämbetsverket, som i övrigt anslöte sig till vad kommerskollegium i ärendet anfört, ville slutligen erinra, att, därest räntefoten sattes lägre än 4 procent och full förräntning av den nya fondens kapital alltså icke komme till stånd, viss avskrivning torde bliva erforderlig.

Statens bränslekommission anför följande:

De motorer, varom här vore fråga, framdrives normalt med motorbrännolja eller motorfotogen. Utsikterna att under nästkommande år förse dessa motorer med sådana bränslen vore för närvarande mycket ovissa. Såsom ersättningsbränsle till motorerna kunde i stort sett endast tjärolja komma i fråga. Utvinningen av dylik olja inom landet samt fördelningen av denna hade varit föremål för undersökning och åtgärder från kommissionens sida. Det kunde emellertid förutses, att den sammanlagda tjäroljeproduktionen under 1941 komme att förslå till drivmedel endast för en ringa del av de båt-motorer, som tjänade viktiga ändamål. Kommissionen hade hittills ställt tillgänglig tjärolja till förfogande huvudsakligen för fisket. I särskild skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 november 1940 i anledning av remiss den 30 oktober 1940 angående föreslagen lånefond för inköp och inmontering av gasgeneratorer i fiskebåtar hade kommissionen berört försörjningsläget på detta område. Såsom därvid framhållits måste även fiskebåtarna övergå till gengasdrift i viss omfattning. För de slag av fartyg, varom nu vore fråga, torde annan ersättning för de tidigare använda flytande bränslena än gengas knappast kunna ifrågakomma.

Experiment, som av kommissionen följts, utvisade, att nu ifrågavarande motortyper — huvudsakligen tvåtaktsmotorer — tekniskt lämpade sig för gasgeneratordrift. Praktiskt prövad hade denna icke blivit för större motorer än cirka 50 hästkrafters effekt och större fartyg än cirka 35 tons dräktighet.

Något hinder för gengas användningens utsträckning till större motorer och fartyg syntes dock icke föreligga.

Kostnaderna för driftsomläggningen kunde beräknas till 2,000 kronor för inköp av aggregat med tillbehör, 500 kronor för nödiga ändringar i tändnings-systemet hos tvåtaktsmotorn och 600 kronor för aggregatets inbyggande i fartyget, vilka kostnader dock vore starkt växlande särskilt i fråga om den första posten för större fartyg och i fråga om den sista för smärre. Man kunde sålunda räkna med en normal kostnad av drygt 3,000 kronor per fartyg, som för de allra största kunde komma att ökas till 4,000 à 5,000 kronor. Härtill komme från fall till fall olika ytterligare kostnader för anstalter ombord, som i praktiken kunde komma att visa sig nödiga till förekommande av förgiftnings- och explosionsfara. Det borde här även anmärkas, att motorns effekt — och följaktligen i viss mån dess värde — med gengasen som drivmedel sjönke till cirka 70 procent, om motorn icke försåges med en särskild kompressor, vilken lämpligen dyrbara anordning icke inkluderats i förut gjorda kostnadsberäkning. I samband därmed borde emellertid framhållas, att gasgeneratordrift av här ifrågasvarande fartygsmotorer i vissa fall kunde komma att visa sig ekonomiskt fördelaktigare än användning av flytande bränsle även efter ett upphörande av nu rådande krisläge.

I avseende å bränsleåtgången ville kommissionen framhålla, att endast ved torde kunna komma i fråga, emedan träkol icke väl läte sig förvaras ombord i så torrt skick, som vore nödvändigt för användningen. Anskaffningen av ved för fartygens gengasverk torde — även om övergången till gasgeneratordrift å fartyg bleve av ganska stor omfattning — icke komma att nämnvärt inverka på det allmänna försörjningsläget för gengasved, och några svårigheter för redarna eller ägarna att lokalt tillgodose sitt behov av ved torde knappast behöva befaras.

De synpunkter, som under utredningen anförts, och de förhållanden, för vilka kommissionen här redogjort, syntes kommissionen tala för genomförande av trafikkommissionens förslag med de ändringar och tillägg, som kommerskollegium förordat. Kommissionen ansåge sig dock böra ytterligare understryka vad kommerskollegium framhållit om lämpligheten av att åtgärder till reducerande av driftriskerna bleve förknippade med stödverksamheten. Gasläckage från motorns vevhus innebure nämligen ombord på fartyg utomordentliga risker, när fartygsmotorerna merendels voro inbyggda i slutna rum i skrovet. Betyggande apparater för mätning av koloxidförekomst stode för närvarande icke att uppbringa till överkomliga kostnader, och installation av sådana apparater torde sålunda icke kunna föreskrivas. En minskning av läckagerisken genom tekniska anordningar hade varit föremål för experiment, vilka av kommissionen följts, men dessa anordningar — bestående av ett kompressorsystem — hade visat sig fördyrande till sådan grad, att icke heller de rimligen torde kunna göras obligatoriska. Det torde i stället bli nödvändigt att införa ett fortlöpande inspektionsförfarande för gengasverken. Inspektion av installationen före dess första tagande i bruk kunde sålunda icke anses tillfyllest, utan borde förnyad inspektion av apparaturen företagas med icke alltför långa mellanrum. Denna tillsyn borde även i fortsättningen utövas av fartygsinspektionens organ. Föreskrift om upprepad inspektion torde böra lämnas från fall till fall av fartygsinspektören i samband med det första godkännandet. Tjänstemännen vid inspektionen borde erhålla undervisning i gengastekniska frågor, lämpligen genom en kurs i gengasfrågor, som borde vara obligatorisk.

Det slag av farkoster det här gällde hade icke närmare definierats av trafikkommissionen, som emellertid syntes vilja begränsa stödåtgärderna till fartyg, vilka nyttjades till handelssjöfart eller passageraretrafik, vilka nu fram-

dreves med motor eller vore utrustade med motor som hjälpmaskin och vilka ägde en dräktighet av minst 20 ton och högst 300 ton. Kommerskollegium hade påpekat, att fartyg under 20 ton ofta finge anses särskilt lämpade för gengasdrift och i behov av hjälp för anskaffande av för driftens upprätthållande nödig gasgeneratorutrustning. Kommerskollegium hade för sin del föreslagit, att lån skulle utgå endast för handelsfartyg, d. v. s. särskilt för mindre motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin i handelsfart. Enligt bränslekommissionens mening vore det emellertid sannolikt, att gengasdrift måste införas för ett stort antal farkoster av växlande slag, bland vilka många, som fyllde viktiga trafikbehov, icke kunde inordnas i den av kommerskollegium föreslagna kategori, som skulle kunna bliva föremål för stödverksamhet, och knappast kunde hänföras ens under den vidare beteckning, som trafikkommissionen föreslagit. Bränslekommissionen funne för sin del önskvärt, att de allmänna föreskrifterna om lån utformades så, att passbåtar eller andra fartyg, som mer eller mindre tillfälligt utnyttjades i yrkesmässig trafik, icke helt utestängdes från lånemöjligheterna. Genom meddelande av särskilda anvisningar om beviljande av lån kunde man skapa garanti för att lånen utnyttjades endast för de mera angelägna trafikbehoven.

I fråga om storleken av den föreslagna fonden för lån samt villkoren för dylika lån anslöte sig kommissionen till kommerskollegii förslag i ämnet.

Slutligen ville kommissionen, med påpekande av att inmonterings- och ändringsarbeten droge längre tid i fråga om fartyg än då det gällde motorfordon, framhålla såsom önskvärt, att den nu instundande uppläggnings-säsongen i största utsträckning utnyttjades till dylika arbeten.

Jag delar de i ärendet hörda myndigheternas uppfattning, att i nuvarande läge staten bör medverka till att inhemska bränslen må kunna användas såsom drivmedel å fartyg. Förslaget att denna medverkan lämnas i form av lån till anskaffande och installerande av gasgeneratorer finner jag lämpligt. Vad angår de fartyg, för vilka dylika lån böra ifrågakomma, tillstyrker jag, att — i anslutning till vad kommerskollegium föreslagit samt med beaktande av vad bränslekommissionen anfört i ämnet — låneverksamheten begränsas till vissa handelsfartyg, i den mening begreppet handelsfartyg har enligt gällande sjöfartsförfattningar, nämligen till sådana motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin, som äro avsedda att nyttjas i handelssjöfart eller för resandes fortskaffande eller till ändamål som med handelssjöfarten äger gemenskap. De av bränslekommissionen anförda synpunkterna torde härigenom bliva tillgodosedda. Någon maximering av fartygens storlek synes icke erforderlig; frågan lärer reglera sig själv, enär montering av gasgeneratorer å större fartyg torde vara utesluten av praktiska skäl.

Nuvarande av staten eller med statens medverkan anordnade lånemöjligheter för rederinäringen äro icke lämpade för tillgodoseende av det lånebehov, varom här är fråga. Ej heller synes den i ärendet omförmälda lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift böra tagas i anspråk för en låneverksamhet av nu förevarande slag. De beträffande nämnda fond gällande bestämmelserna hava utformats med tanke på lån för anskaffande av gasgeneratorer till automobiler, traktorer samt liknande transportmedel och torde icke kunna utan vidare göras tillämpliga jämväl i fråga om fartyg. I likhet med

myndigheterna tillstyrker jag därför, att för nu avsedda ändamål bildas en särskild lånefond. Erforderligt kapital till denna fond torde, på sätt som föreslagits, lämpligen kunna erhållas därigenom, att visst belopp överföres från rederilånefonden, som därtill lämnar tillgång. Jag tillstyrker, att denna medelsöverföring tillsvidare bestämmes i enlighet med förslaget till 1,500,000 kronor. Den nya fonden torde bära förvaltas av statskontoret.

I överensstämmelse med vad som föreslagits torde låneverksamheten bära handhavas av kommerskollegium, till vars förfogande statskontoret alltså har att ställa för beviljade lån erforderliga belopp. Inflytande räntor och amorteringar bära av kollegium inlevereras till statskontoret. Någon decentralisering till kristidsstyrelserna av arbetet med granskningen av låneansökningarna, på sätt som skett beträffande ansökningar om lån från lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift, har icke ifrågasatts. Den prövning, som låneansökningar avseende gasgeneratorer å handelsfartyg måste underkastas, torde knappast heller vara av den art, att ett dylikt utnyttjande av kristidsorganen kan med fördel ske.

Beträffande de närmare villkoren för erhållande och tillgodonjutande av lån från fonden tillstyrker jag, att lån beviljas såväl för anskaffande av gasgeneratorer med tillbehör som för generatorernas inmontering å fartygen samt vidtagande av i samband därmed erforderliga ändringarbeten å dessa, exempelvis till förekommande av förgiftnings- och explosionsolyckor. Liksom beträffande lån från den nuvarande gasgeneratorlånefonden torde, såsom statskontoret föreslagit, lån bära kunna beviljas högst till belopp, motsvarande 80 procent av kostnaderna. Då kostnaderna torde komma att växla högst väsentligt, synes det icke ändamålsenligt att, utöver den begränsning som ligger i nämnda procenttal, på förhand maximera lånebeloppens storlek. Det torde få ankomma på kommerskollegium att härutinnan besluta från fall till fall. I enlighet med kollegii förslag torde såsom en säkerhetsföreskrift bära meddelas bestämmelse därom att, innan beviljat lån till fullo lyftes, gasgeneratorns installation å fartyget skall hava godkänts av fartygsinspektionen. Vad bränslekommissionen anfört angående behovet av tid efter annan återkommande ytterligare inspektion bör jämväl beaktas.

Vad angår frågan om säkerhet för beviljade lån delar jag kommerskollegii uppfattning, att jämväl detta spörsmål får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Jag förbiser icke, att svårigheter kunna föreligga att anskaffa godtagbar säkerhet. För att icke syftet med låneverksamheten skall förfelas torde det vara nödvändigt, att anspråken på säkerhet icke ställas för höga. Finner kollegium med hänsyn till förhållandena önskvärt, att viss låneansökan beviljas, torde så kunna få ske, även om den erbjudna säkerheten ej kan betecknas som fullgod. Att helt avstå från säkerhetskraven finner jag däremot icke lämpligt.

På skäl, som av kommerskollegium anförts, torde lånen bära få innehavas under högst fyra år från lyftningsdagen. Första året bör vara amorteringsfritt. Därefter bör beviljat lån återbetalas med lika delar varje år.

Räntan synes, i överensstämmelse med vad som föreslagits, få fastställas till tre procent om året.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta inrättande av en statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg, från vilken fond lån må utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med av mig i det föregående angivna riktlinjer,

dels ock förklara, att till statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg skall från rederilånefonden överföras ett belopp av kronor 1,500,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Vid protokollet:

Nils Sehlberg.
