

Nr 173.

Av herr **Christiernsson m. fl.**, om anslag till inköp av äldre fartygstonnage för nedskrotning.

Den ekonomiska depression, som sedan mera än två år tillbaka övergår vårt land, innebär ett direkt och utomordentligt starkt hot mot hela vår sjöfartsnäring och särskilt mot den del därav, som utgöres av trampfarten. Man torde kunna räkna med att normalt ungefär hälften av allt svenskt tonnage, eller sålunda omkring 850.000 bruttoton, finner sin syster i sådan fart. Såsom i viss mån belysande för depressionens verkningar för sjöfarten må anföras, att tonnageuppläggnings — oavsett den rent säsongmässiga — redan den 1 april 1931 omfattade 205 fartyg om 314.451 bruttoton (458.491 dödviktton). Motsvarande dag sistförflutna år voro upplagda 229 fartyg om 327.019 bruttoton (481.606 dödviktton). Ifrågavarande siffror representera maxima för de resp. åren. Men även under årens mest utpräglade sjöfartsmånader voro uppläggningsarna alltjämt mycket omfattande. Minimisiffran för de nämnda åren redovisas för den 1 juli 1931, då antalet upplagda fartyg uppgick till 70 motsvarande ett bruttototal av 118.363 ton och ett dödvikttonnage av 176.974 ton. Per den 1 juli 1932 redovisas upplagda fartyg till ett antal av 118 om tillhopa 152.486 bruttoton (228.398 dödviktton).

Det sålunda upplagda tonnaget utgöres till alldeles övervägande del av trampfartyg. Det kan med all säkerhet förutses, att uppläggningsarna under den närmaste tiden komma att ökas till en för många rederiföretag katastrofartad omfattning, varigenom bland annat tvångsrealisationer, vilka för övrigt i viss utsträckning redan tagit sin början, bliva en oundviklig följd.

Den internationella konkurrensen gör sig i fråga om trampfarten med synnerlig styrka gällande. Här samverka olika omständigheter. Det är känt, att totala driftskostnaderna i regel ställa sig högre för de svenska fartygen än för flera närliggande nationers fartyg. I det svenska tramptonnaget ingå i förhållandevis betydligt större utsträckning än i de flesta andra handelsflottor fartygsenheter av gammal, omodern och långsamt gående typ, för vilka en modernisering av ekonomiska skäl är helt utesluten. Därtill kommer att särskilt under senare tid den statliga omvårdnaden av de nationella handelsflottorna i många viktiga sjöfartsländer tagit sig uttryck i subventionerande på olika vägar av dessa länders rederirörelser, varigenom konkurrensförmågan från dessa länders sida gent emot utländska företagare i hög grad ökats.

I först angivna hänseende bör uppmärksammas att över 25 år gamla fartyg ingå i den svenska handelsflottan till ett procenttal av 34.¹ Av tio sjöfartsnationer — England, Amerikas Förenta stater, Norge, Frankrike, Tyskland, Danmark, Belgien, Italien, Sverige och Grekland — visar i förevarande avseende allenast en — Grekland — än ogynnsammare relationssiffra. Bäst ställt är England med endast 7,8 procent närmast följt av Förenta staterna med 8 procent. Motsvarande procenttal utgör för Norge 13, för Frankrike 13,8, för Tyskland 16,2, för Danmark 20, för Belgien 22 samt för Italien 28.

Oaktat den jämförelsevis mycket goda ställning, som sålunda Förenta staternas handelsflotta redan i och för sig intager, åtnjuter densamma sedan lång tid tillbaka statsunderstöd med ofantliga belopp. Det beräknas att understöd, varom här är fråga, under åren 1920—1932, utgått med belopp motsvarande en summa av 10 milliarder kronor. Enligt uppgift lär på senare tid därtill hava kommit fullföljande av ett särskilt nedskrotningsprogram.

I motsvarande syfte har nedskrotningsförfarandet kommit i tillämpning i Italien och Tyskland. I Tyskland beräknas nedskrotningen omfatta 400.000 ton. Av statsmedel utgår ersättning beräknad efter 30 Rmk per ton.

Även i Japan lära vissa nedskrotningsplaner numera hava tagit fast form, i det att regeringen godkänt särskilt förslag avseende upphuggning av äldre fartyg (över 25 år) om tillhoppa 400.000 ton. Den statliga ersättningen beräknas till i genomsnitt 55 yen per ton beträffande 50 procent av tontalet. I motsats till förhållandena i Italien och Tyskland är den japanska nedskrotningsplanen förbunden med särskilt nybyggnadsprogram. Vad angår Frankrike upptager marinministeriets budget för år 1932 ett anslag till den franska sjöfartens stöd, som uppgår till 677,5 milj. francs (mot 537,5 milj. året förut). Den nämnda summan fördelas enligt särskilda grunder mellan ett flertal rederiföretag. Särskilda åtgärder till sjöfartens understödjande ha även vidtagits av nederländska staten, som ingått såsom majoritetsdelägare i ett för ändamålet bildat aktiebolag med ett aktiekapital om 5 millioner gulden.

Hur allvarligt i själva verket läget för sjöfarten även internationellt är, framgår bäst därav, att icke ens England med sin i stort sett mycket tidsenligt utrustade handelsflotta lär kunna undgå att vidtaga särskilda åtgärder för en ytterligare effektivisering därav. Till övervägande i parlamentet lär sålunda föreligga förslag om nedskrotning under en treårsperiod av icke mindre än 2 millioner ton. Förslaget upptager ersättning till redarna av 30 shilling per nedskrotat ton och dessutom statlig garanti för betalning av 50 procent av nybyggnadskostnader för en miljon ton under samma tid.

¹ Denna och följande uppgifter avse år 1931.

I belysning av vad ovan anförts framstår det såsom uppenbart, att den svenska sjöfartsnäringen, särskilt vad trampfarten angår, icke kan i fortsättningen hävda den ställning, densamma huvudsakligen från tiden efter sekelskiftet med stora uppoffringar tillkämpat sig, därest icke från statens sida vidtagas åtgärder ägnade att i möjligaste mån neutralisera verkningarna för svensk sjöfarts vidkommande av de nämnda föranstaltningarna i utlandet.

Storleken av den kapitalförbrukning, som på grund av ovan antydda förhållanden, sedan mera än två år försiggår inom svensk sjöfartsnäring, lär icke tillnärmelsevis kunna uppskattas. Att emellertid den tidpunkt med stora steg nalkas, när i allmänhet särskilt trampfartens kreditmöjligheter äro helt uttömda, får anses såsom visst. Faran av ett ekonomiskt sammanbrott i största utsträckning bland de svenska tramprederierna rycker sålunda allt närmare en verklig katastrof. Ty såsom sådan måste otvivelaktigt betraktas ett eventuellt spolierande icke blott av den ekonomiska byggnad, som de ifrågakommande rederierna tillsammans utgöra, utan jämväl och framför allt av värdet av den goodwill i mera vidsträckt bemärkelse, som desamma representera. Nämnda goodwill utgör resultat av decenniernas målmedvetna arbete. Går denna förlorad, lär en kompen-sation över huvud taget aldrig kunna ernås, även om sedermera en djupare insikt om förhållandena skulle medföra statliga åtgärder i sådant syfte.

Till belysande av handelsflottans ekonomiska betydelse för landet må anföras följande siffror, hänförande sig till ett jämförelsevis normalt sjöfartsår. Under år 1930 intjänade den svenska handelsflottan i godsfrakter, passagerare- och postbefordringsavgifter 313¹ millioner kronor brutto. Ej mindre än 270¹ millioner kronor av denna summa intjänades av fartyg i utrikes fart. Enbart på rent internationell fart, d. v. s. fart mellan utrikes orter, kom härav 106 millioner kronor (oavsett tidsbefraktning). Sedan fartygens utgifter i utlandet för bränsle, proviant och andra förnödenheter, lastnings- och lossningskostnader, hamn- och övriga sjöfartsavgifter fråndragits, återstod ett belopp av 189 millioner kronor att uppföras på inkomstsidan av Sveriges betalningsbalans med utlandet. Beloppet täckte underskottet på handelsbalansen, som uppgick till 112 millioner kronor, och lämnade dessutom ett icke obetydligt bidrag till täckandet av andra transaktioner i utlandet.

Ovan anförda omständigheter utvisa tydligt angelägenheten av, att sådana åtgärder till sjöfartens hjälp, som i trots av den ogynnsamma statsfinansiella situationen för närvarande kunna vidtagas, utan dröjsmål genomföras.

Härutinnan synes i första hand erbjuda sig en motsvarande utväg — nedskrotning av äldre tonnage — som enligt vad ovan nämnts blivit be-

¹ Här i även inräknade 17 millioner kronor för tidsbefraktning.

trädd i vissa främmande länder. För svenskt vidkommande framstår en sådan utväg som så mycket naturligare, som den svenska handelsflottan är mera än någon av de nämnda ländernas handelsflottor i behov av förnyring och modernisering, vilket förhållande beaktats av statsmakterna genom inrättandet år 1929 av Svenska skeppshypotekskassan, vars huvuduppgift angivits vara »att medverka till det nödvändiga förnyrandet och moderniserandet av den svenska handelsflottan», (föredragande departementschefens av bankoutsnittet åberopade uttalande till statsrådsprotokollet).

De flesta av de äldre fartyg, för vilka nedskrotning kan komma ifråga, hava väl föga utsikt att med någon som helst framgång kunna sättas i trafik. Ett avförande ur den svenska handelsflottan av dessa fartyg kan därför icke räknas medföra ökad arbetslöshet för sjöfolket. Tvärtom lär härigenom kunna beredas möjlighet att i någon utsträckning anskaffa lämpligt och användbart tonnage och därigenom ökade arbetstillfällen beredas. I vart fall utgör det upplagda tonnagets stora omfattning ett ständigt hinder för fraktmarknadens förbättrande, så att trampsjöfarten kan på rimliga villkor i större utsträckning komma igång.

En rundfråga i ämnet till svenska rederiföretag har givit vid handen, att under förutsättning av en minimiersättning i enlighet med nedan angivna grunder åtminstone följande tonnagemängder torde omedelbart kunna påräknas för nedskrotning.

<i>Fartyg om 100—2000 bruttoton.¹</i>	
53 fartyg om 60.887 ton à Kr. 40: —	Kr. 2.435.480
<i>Fartyg om 2000—2500 bruttoton.</i>	
2 fartyg om 4.297 ton à Kr. 35: —	» 150.395
<i>Fartyg över 2500 ton.</i>	
2 fartyg om 8.000 ton à Kr. 28: —	» 224.000
	Summa kronor 2.809.875.

Med nuvarande skrotpris lär icke något svenskt varv kunna reflektera på att till priser, som sålunda angivits, företaga inköp av fartygstonnage för upphuggning. På staten bör därför ankomma att genom premier beräknade med ledning av nyss angivna grunder möjliggöra kostnadsfritt överlämnande till varven av äldre och omoderna fartyg. De gjorda beräkningarna äro givetvis att anse såsom allenast preliminära. För påbörjande av behövlig sanering av handelsflottans tramptonnage synes nu böra räknas med ett anslag av 2,8 millioner kronor. I särskild

¹ Svensk mätning.

Avskrift.

I utrikesfart sysselsatta svenska äldre fartyg.

Tontalsgrupper (brutto)	Antal	% av totala antalet	Sammanlagd bruttodräktighet ¹	% av totala dräktig- heten	Sammanlagd d. w. kapacitet
<i>Fartyg, byggda före år 1907.</i>					
<i>Lastfartyg.</i>					
101— 500.....	20	1,5	7,502	0,4	10,310
501—2000.....	210	15,5	276,753	16,4	391,711
2001—3000.....	36	2,7	85,560	5,1	131,240
3001—4000.....	10	0,7	33,708	2,0	51,875
4001 och mera	3	0,2	12,413	0,7	19,670
Summa	279	20,6	415,936	24,6	604,806
<i>Passagerarfartyg.</i>					
101— 500.....	6	0,4	2,031	0,1	1,485
501—2000.....	14	1,0	11,456	0,7	8,400
4001 och mera	1	0,1	11,285	0,7	8,450
Summa	21	1,5	24,772	1,5	18,335
<i>Fartyg byggda under åren 1907—1912.</i>					
<i>Lastfartyg.</i>					
101— 500.....	4	0,3	1,192	0,1	1,840
501—2000.....	44	3,4	48,179	2,9	69,463
2001—3000.....	9	0,7	22,424	1,3	36,595
3001—4000.....	7	0,5	26,142	1,6	43,780
4000 och mera	10	0,7	50,894	3,0	81,714
Summa	74	5,6	148,831	8,9	233,392
<i>Passagerarfartyg.</i>					
101— 500.....	0	—	—	—	—
501—2000.....	2	0,1	1,350	0,1	910
3001—4000.....	2	0,1	6,644	0,4	—
Summa	4	0,2	7,994	0,5	—
Summa	378	27,9	597,533	35,4	—

¹ Enligt Engelska Lloyds Reg.-bok för år 1932 utgöra svenska fartyg över 100 bruttoton tillsammans 1,353 fartyg om sammanlagt 1,691,253 bruttoton.

bilaga här till lämnas en uppställning över det i utrikesfart använda svenska tonnaget av vissa äldre årgångar fördelade på särskilda storleksgrupper.

Detta belopp kan med hänsyn till ändamålet och planens omfattning icke anses för högt och utgör i varje fall mindre än en procent av det

belopp, som på sin tid enbart i krigskonjunkturskatt avkrävdes de svenska rederiföretagen. Till ytterligare jämförelse kan nämnas, att redan statens direkta överskott på krigsförsäkringsverksamheten belöpte sig till 41 millioner kronor. Härtill kommer även följande omständighet av beskaffenhet att i detta sammanhang böra framhållas. Då under världskriget och även därefter landets hela försörjning i största utsträckning var beroende av den svenska handelsflottans insatser, var som bekant varje försäljning av fartyg till utlandet på grund av lagstadganden förbjuden, varjämte även eljest redarnas fria förfogande över fartygen var författningsenligt starkt begränsad. Det säger sig självt, att särskilt försäljningsförbudet i dess strängt tillämpade form under en period av enastående höga fartygsvärden verkat kraftigt hämmande på strävandena till handelsflottans förnyande. I själva verket torde det antagandet hava starkt fog för sig, att den väsentligaste grunden till den påtalade efterblivenheten av den svenska handelsflottan i förnyelsehänseende just är att söka i det nämnda försäljningsförbudet. Även rena billighetsskäl av framträdande styrka tala sålunda för ett statligt ingripande till sjöfartens understödjande i nu iråkade läge.

Uppenbarligen förutsätter en anordning, såsom den ovan antydda, att erforderlig garanti åstadkommes för förhindrande av otillbörlig spekulation. I sådant hänseende bör i första hand tillses, att endast beträffande fartyg, som förslagsvis redan den 1 januari 1931 var i fartygsregistret infört, må kunna åtnjutas premie av ifrågavarande slag.

Vidare måste förutsättas, att för framtiden all import av fartyg av högre ålder än 25 år lagenligt förhindras.

Men även ett sådant understödjande från statens sida, som ovan ifrågasatts, lärer icke utan vidare möjliggöra igångsättande, åtminstone i större skala, av den avsedda nedskrotningsverksamheten vid varven. Härutinnan äro sålunda ytterligare åtgärder av nöden. I sådant avseende må följande anföras.

Importen av smidbart järnskröt uppgick för år 1930 till i runt tal 27.793 ton och för år 1931 till 69.211 ton. För tiden januari—augusti 1932 redovisar statistiken en motsvarande import av 36.535 ton. Införseln av smidbart järnskröt försiggår enligt gällande bestämmelser tullfritt. Förbud å export av varan har dessutom under lång tid varit gällande. Senaste kungl. kungörelse i ämnet är av den 30 augusti 1932 (nr 397) och gäller tills vidare till och med den 28 februari 1933. Det är uppenbart, att skrotprisets låga nivå intimt sammanhänger med dessa omständigheter och att en ändring i både det ena och det andra hänseendet påkallas av nu rådande läge. Exportförbudet bör sålunda icke vidare förnyas för tid efter berörda den 28 februari 1933. Vidare bör utan tvivel införseln av varan förbindas med en lämpligt avvägd tullsats, därest icke den förutsebara ökningen av den inhemska skrottillgången vid en

tonnagenedskrotning av ovan angiven omfattning rent av kan anses motivera meddelandet av importförbud.

Ovan har berörts det bekymmersamma statsfinansiella läget för närvarande. Icke minst en omfattande arbetslöshet, som medför stora krav på statskassan, bidrager i hög grad att öka svårigheterna. Som en följd av sjöfartens tryckta läge är ordertillgången vid de flesta svenska varv för närvarande obetydlig, varföre en planmässig nedskrotningsverksamhet av större omfattning skulle komma att motverka arbetslösheten vid varven.

Nu anförda förhållanden synas starkt tala för att åtminstone en del av det för ändamålet erforderliga beloppet må få utgå av medel till arbetslöshetens bekämpande.

Under åberopande av det ovan anförda hemställa undertecknade, vilka i särskild motion framställa yrkanden bland annat i fråga om importförbud för fartyg av viss högre åldersklass samt om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om tull å smidbart järnskrot,

att riksdagen måtte besluta om anvisande av medel till belopp av 2.800.000 kronor att användas i huvudsaklig överensstämmelse med ovan antydda grunder.

Stockholm den 21 januari 1933.

Nils Christiernsson.

Edvin Svensson.

Erik Hagberg.

Bj. Holmgren.

Erik Olson.
