

Nr 61.

Av herr **Nilsson, Theodor**, och herr **Gustavson, John**, om
beredande av stöd åt den mindre skeppsfarten.

Tid efter annan har statsmakterna funnit sig föranlåtna att på olika sätt ekonomiskt stödja näringar och medborgargrupper, som på ett eller annat sätt kommit i svårigheter. Den mindre sjöfarten har dock hittills inte kommit i åtanke vid ett dylikt stödförfarande. Ty gällande bestämmelser angående allmänna villkor för lån från fonden för rederinäringens understödjande samt för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen giva vid handen, att nämnda lånefonder i huvudsak äro avsedda för befrämjande av den svenska skeppsfarten på utrikes orter i avlägsna farvatten. Ehuru sådana förhållanden möjligen inträffat, ifråga om utlåningsmöjligheter m. m. från ovanberörda fonder, att även inrikes skeppsfart i viss mån kan komma ifråga vid tilldelning av lån, synes oss dock de allmänna villkoren för dylika lån vara allt för ogynnsamma för att giva nödigt stöd åt den mindre skeppsfarten i landet.

En närmare granskning av den officiella statistiken rörande Sveriges sjöfart visar tydligt att stort behov föreligger för nybyggnad och modernisering av det mindre tonnaget.

Som bevis härför må anföras följande sammanställning av uppgifterna i sagda statistik rörande handelsflottans fördelning på olika storleks- och åldersgrupper omfattande samtliga fartyg av storleksgrupperna — 99 bruttoton och 100 — 499 bruttoton med en ålder av 20 år och däröver.

År	Antal fartyg	Summa bruttoton
1926	1,312	146,177
1927	1,315	145,293
1928	1,316	144,789
1929	1,289	140,951
1930	1,289	141,899
1931	1,279	140,825
1932	1,275	139,525
1933	1,252	136,401
1934	1,265	137,504

En ytterligare granskning av den offentliga statistiken för landets sjöfart giver även vid handen, att det mindre tonnaget föryngras i betydligt saktare tempo än det större tonnaget.

Det är särskilt med kännedom om förhållandena på rikets västkust — där över hälften av handelsflottans mindre tonnage har sin hemort — som det synes oss angeläget att åtgärder i tid vidtagas för att önskvärd nybyggnad eller modernisering av det äldre mindre tonnaget vidtages. Frågan härom har även aktualiserats därigenom att i utlandet — särskilt Tyskland — kraftiga åtgärder vidtagas för att ett omodernt och i drift oekonomiskt mindre tonnage skall kunna utbytas emot nya och konkurrenskraftiga fartyg av mindre typ. Här i landet äro de mindre fartygen självägda, ett förhållande, som, ifråga om detta tonnage, är att rekommendera framför bolagsformen. Men sagda förhållanden försvårar den önskvärda och nödiga förnyelsen av de mindre fraktfartygen. Flertalet skeppare äro icke i den ekonomiska ställningen att de kunna utföra den modernisering av fartyg och maskiner, som är nödvändig för en ekonomisk drift. Vi känna fall, då mindre fraktfarare trots skötsamhet och omsorg, äro i mycket svåra ekonomiska omständigheter, vilket självklart inverkar på såväl fartyg som även i viss mån på besättningens välbefinnande ombord.

Det största skälet för ett samhälleligt ingripande härvidlag är emellertid enligt vår mening, att det svenska näringslivet icke lär kunna undvara mindre och föga djupgående fartyg, som kunna angöra platser, dit de djupgående fartygen icke kunna komma. Ett mycket stort samhälleligt intresse synes det oss också vara, att denna del av den svenska handelsflottan hålles modern och konkurrenskraftig i förhållande till utlandets motsvarande tonnage.

En synpunkt, som även är värd att beakta i detta sammanhang, är att en hastigare förnyelse av de mindre fartygen skulle medföra ökade arbetstillfällen. Med tanke härpå föreslogo av Kungl. Maj:t år 1935 tillkallade utredningsmän för Bohusläns näringsliv att en fond å 500,000 kronor skulle bildas för befrämjande av den mindre sjöfarten, vilket förslag emellertid ännu icke föranlett någon Kungl. Maj:ts eller riksdagens åtgärd. Med hänsyn till utvecklingen inom berörda område under den allra sista tiden synes det oss vara på hög tid att åtgärder vidtagas för att nödigt stöd skall kunna givas den mindre skeppsfarten.

Den form av stöd, som härvidlag i första hand bör komma ifråga, är lån mot låg ränta och med räntefrihet under de två första åren efter det lån lyftats. Räntesatsen för lån å den fond, som sålunda skall vara till stöd för den mindre skeppsfarten, bör icke sättas högre än två och en halv procent.

Genom den utredning, som självklart måste föregå ett positivt beslut bör det kunna klarläggas huruvida utlåningen från sagda fond lämpligast bör omhändervhas av en central ledning eller i likhet med lånen från fonden för fiskerinäringens befrämjande i vissa fall omhändervhas av landstingen och länsstyrelserna. I varje fall synes det oss

lämpligt att representanter för ifrågavarande näring beredas tillfälle att deltaga i prövningen av ansökningar om lån från den ifrågasatta fonden.

Utan tvivel har det sina svårigheter att draga gränsen mellan det tonnage, som bör komma i åtnjutande av åsyftade stöd och det tonnage som bör hänvisas till de stödformer, som redan finnas. Med hänsyn till de rådande förhållandena anse vi oss dock kunna föreslå, att för icke bolagsägda fartyg, upp till 200 bruttoton, och vilka fartyg äro avsedda för fraktfart samt skola nybyggas eller moderniseras vid svenska varv eller verkstäder skall lån kunna erhållas från här ifrågasatt fond.

Med stöd av det anförda hemställa vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning angående beredande av stöd åt den mindre skeppsfarten samt att för 1938 års riksdag framlägga det förslag, vartill utredning kunnat giva anledning.

Stockholm den 22 januari 1937.

Th. Nilsson.

John Gustavson.
