

Nr 67.

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

Vid 1937 års riksdag väcktes i båda kamrarna två likalydande motioner, I: 61 och II: 185, om beredande av stöd åt den mindre skeppsfarten. I motionerna anfördes bland annat följande:

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

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

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

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 tonnage vidtagas. 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 försvåra 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 arbetstillfällena. Med tanke härpå föreslago 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.»

I statsutskottets utlåtande nr 70 rörande ovannämnda motioner framhölls, att så sent som vid 1936 års riksdag var frågan om statligt stöd till sjöfartens olika grenar föremål för riksdagens prövning. En ny stödlånefond inrättades varifrån intill den 1 juli 1938 lån finge utlämnas till rederiföretag mot 4 procents ränta och mot särskilt lågt ställda krav i säkerhetshänseende.

Utskottet ville dock icke förneka att ifrågavarande mindre fartyg — mestadels segelfartyg med hjälpmaskineri, vilket i stor utsträckning kommer till användning — fylla viktiga samhällliga transportuppgifter liksom ej heller att deras ägare representera en grupp företagare, vilken grupp såväl ekonomiskt som i andra avseenden måste arbeta under ovanligt hårda förhållanden, men utskottet antog att det allmänna konjunkturuppsvinget, vilket också tagit sig uttryck i en allmän stegring av sjöfrakterna och avsevärt höjda fartygsvärden, vilket ansåges hava medfört en viss lättnad även för denna del av skeppsfarten. Med framhållande av att förevarande fråga så sent som år 1936 varit föremål för riksdagens prövning och då utskottet ansåg att förhållandena icke påkallade något initiativ av 1937 års riksdag avstyrktes motionerna, som, efter debatter i båda kamrarna, även avslogos.

Trots denna utgång av frågans behandling vid fjolårets riksdag tillåta vi oss även i år återkomma med densamma. Under det år som gått, sedan tanken på särskilt stöd åt den mindre skeppsfarten av oss först fördes fram inför riksdagen ha vi blivit ytterligare stärkta i vår uppfattning om nödvändigheten utav att statsmakerna utan dröjsmål lämna den mindre skeppsfarten möjlighet till nybyggnader och modernisering. Till de skäl, som anfördes i 1937 års motion och som i allt väsentligt återgivits här ovan, vilja vi nu föga några

erinringar om betydelsen av en livlig och konkurrenskraftig mindre fraktfart. Vi syfta härvidlag på det förhållandet, att på detta område av näringslivet skulle särskilt Bohuslän kunna erhålla någon liten motvikt till den stora utflyttning av i synnerhet ungt friskt folk som nu pågår från Bohuslän och vilken utflyttning ingalunda är koncentrerad till stenhuggeriområdena. I skärgårdssamhällena är utflyttningen ännu mera påtaglig, vilket följande siffror från några typiska skärgårdssamhällen tydligt visa.

	Antal invånare			Antal invånare	
	År 1914	År 1936		År 1914	År 1936
Kalvsund	300	161	Käringön	632	427
Kyrkesund	489	298	Gullholmen	755	542
Mollösund	1,057	704	Malmö	1,081	831

Ovanstående siffror visa med all tydlighet vilken riktning utvecklingen tagit i en landsända där över hälften av den mindre skeppsfartens flotta i landet är hemmahörande. Ännu mera tydligt skulle svårigheterna framstå, därest det vore möjligt att siffermässigt angiva antalet båtar, deras ålder och dräktighet m. m. t. ex. år 1914 och år 1936 och hemmahörande i de ovannämnda samhällena. Fisket arbetar under stora svårigheter, och det är få näringsgrenar, som kunna tänkas utvidgade, men bland såväl sjöfartens män som skeppsmäklare, vilka arbeta inom detta speciella område, råder den uppfattningen, att den mindre skeppsfarten kunde utvecklas blott nödigt stöd gaves från statsmakternas sida för nybygge och modernisering av mindre fraktfartyg för att möjliggöra tillräckligt stark konkurrenskraft med utlandets motsvarande fartyg. I vart fall arbeta den nuvarande mindre skeppsfartens män med stora svårigheter, som ökas år från år, och enbart detta borde vara, såsom vi tidigare anført, tillräckligt för att statsmakterna borde lämna tillräckligt stöd för att denna del av en viktig näringsgren skall kunna uppehållas och så vitt möjligt utvidgas. Antalet länder, som lämna särskilt stöd för nybyggnad och modernisering av mindre motorseglare, öka. Flera av dessa länder subventionera försäljning av de utmönstrade äldre fartygen till utlandet, och till Sverige ha på sådant sätt kommit många omoderna och i drift oekonomiska mindre fartyg. Som vi även tidigare anført ha de ekonomiska förhållandena inte tillåtit vederbörande att inköpa fullt moderna och drifts-ekonomiska fartyg. De stödåtgärder, som riksdagen år 1936 beslutade och som voro avsedda jämväl för den mindre skeppsfarten, hava i praktiken visat sig vara betydelselösa. Vi äro ingalunda främmande för att vissa mindre lättnader beretts den mindre skeppsfarten i vårt land, jämfört med den högsjögående fraktflottan, men med hänsyn till den sistnämndas betydligt större ekonomiska resurser är dock den mindre skeppsfarten försatt i en sämre ställning, vilken blir allt allvarigare allteftersom ovan berörda verksamhet i utlandet får göra sig gällande utan att motsvarande stöd lämnas landets egen mindre skeppsfart. Det är vår mening, att ju längre det dröjer innan nödiga åtgärder härvidlag vidtagas ju värre blir det att bringa åt denna näringsgren det stöd och den hjälp som ändå torde bli ofrånkomlig.

Vi framhöllo i fjolårets motioner, att understöd till berörda skeppsfart lämpligast torde kunna lämnas i form av lån mot låg ränta och med viss tids räntefrihet, och vi understryka nu ytterligare denna vår uppfattning. Men i den utredning som självklart måste föregå ett positivt beslut bör det även klarläggas om det icke vore möjligt att giva den mindre skeppsfarten stöd även därigenom, att staten medverkade till utarbetande av en standardtyp av motorseglare av järn på cirka 250 ton och försedd med motor på 200 à 250 hästkrafter. Det kan med fog antagas att ett dylikt förfarande skulle förbilliga framställningen av nya och driftekonomiska fartyg av antydd storlek, varpå det för närvarande råder brist. I detta sammanhang bör det jämväl undersökas huruvida icke tillverkning av nu berörda standardfartyg kunde förläggas till någon plats i Bohuslän, t. ex. Lysekil, som haft och har stora svårigheter på grund av stenindustriens svåra läge samt den allmänna misären i denna del av länet, varför ökade arbetsmöjligheter skulle vara av stor betydelse för såväl denna plats som för länet i sin helhet, och detta även om antalet arbetare vid ett varv för sålunda ifrågasatta standardfartyg icke bleve så stort.

Med stöd av vad vi sålunda anfört hemställa vi,

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

Stockholm den 21 januari 1938.

Th. Nilsson.

Karl H. Andersson.