

ning till erinran. Riksdagen, som även i övrigt funnit det framlagda statförslaget vara av beskaffenhet att böra godkännas, får anmäla, att riksdagen *dels* godkänt vid statsrådsprotokollet över finansärenden för den 3 mars 1938 såsom bilaga fogat förslag till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1938/39; *dels ock* till *Ersättning till statens allmänna fastighetsfond* för budgetåret 1938/39 anvisat följande förslagsanslag, nämligen

under andra huvudtiteln	kronor	743,300
„ tredje „	„	730,700
„ fjärde „	„	406,100
„ femte „	„	4,597,100
„ sjätte „	„	229,900
„ sjunde „	„	426,100
„ åttonde „	„	5,381,600
„ nionde „	„	863,000
„ tionde „	„	443,900
„ huvudtiteln XIII. Riksdagen och dess verk m. m.	„	80,100.

Stockholm den 20 maj 1938.

Med undersätlig vördnad.

Nr 287.

Godkänd av första kammaren den 20 maj 1938.

Godkänd av andra kammaren den 20 maj 1938.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner om stöd åt den mindre skeppsfarten.

(Statsutskottets utlåtande nr 140.)

Till Konungen.

I två motioner (I:67 och II:125) har hemställts, 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 kunde giva anledning.

Sedan *kommerskollegium* på framställning av riksdagens vederbörande utskott av Kungl. Maj:t anbefallts att avgiva yttrande över motionerna, har kollegium den 5 april 1938 avgivit det begärda yttrandet, varvid fogats yttranden från Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening och Sveriges segelfartygsförening u. p. a. samt styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan.

Såsom redan tidigare i anledning av motioner, väckta vid 1937 års riksdag, inom riksdagen framhållits, fylla ifrågavarande mindre fartyg — mestadels segelfartyg med hjälpmaskineri, vilket i stor utsträckning kommer till använd-

ning — viktiga samhällliga transportuppgifter. Kommerskollegium har påvisat, att under seglationstiden år 1936 å dessa fartyg i genomsnitt 3,063 personer sysselsattes och att de svenska segelfartygen med hjälpmaskin under nämnda år inseglade i bruttofrakter i det närmaste 13 miljoner kronor, varav omkring $6\frac{1}{4}$ miljoner kronor i utrikes fart väsentligen på hamnar i Tyskland, Danmark, Norge och Finland.

Dessa fartygs ägare representera emellertid en grupp företagare, vilken såväl ekonomiskt som i andra avseenden måste arbeta under jämförelsevis svåra förhållanden. En ej oväsentlig anledning härtill får anses vara, att det begagnade tonnaget är i hög grad föråldrat. Medelåldern av de till inemot 900 uppgående svenska segelfartygen med hjälpmaskin är icke mindre än 35 år. Särskilt möjligheterna att underlätta moderniseringen av detta tonnage torde vara förtjänta av en närmare undersökning.

Under åberopande av vad sålunda anförts får riksdagen anhålla om utredning rörande den mindre skeppsfartens ekonomiska betingelser med beaktande särskilt av möjligheterna att underlätta moderniseringen av det däri använda tonnaget.

Stockholm den 20 maj 1938.

Med undersätlig vördnad.

Nr 288.

Godkänd av första kammaren den 20 maj 1938.

Godkänd av andra kammaren den 20 maj 1938.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av aktier i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag.

(Statsutskottets utlåtande nr 151.)

Till Konungen.

I en den 8 april 1938 dagtecknad proposition, nr 300, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att för inköp av aktierna i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 1,248,200 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

På sätt departementschefen framhållit äro ifrågavarande Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolags järnvägar såväl järnvägsgeografiskt som beträffande transportuppgifter nära samhöriga med särskilt Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, över vilka staten enligt tidigare beslut av innevarande riksdag hädanefter får ett bestämmande inflytande. Med hänsyn också till deras nära samband i övrigt med statsbanenätet har riksdagen ansett sig böra