

## Nr 241

Av herr **Staxäng m. fl.**, *angående anslag till statens lånefond för den mindre skeppsfarten.*

För i synnerhet det mindre frakttonnaget har läget på senare år skärpts genom hårdare internationell konkurrens och sjunkande lönsamhet.

De, som eventuellt levt i förhoppningar om att krisen skulle vara av övergående natur, har tvärtom fått bevittna, hur denna fraktflotta alltmer förminskas. Beståndet understiger nu det minimum, som ur exempelvis beredskapssynpunkt betraktas som ovillkorligt, och dess funktionsduglighet förringas i hög grad av tilltagande medelålder och därmed olönsamhet. Sedan 1953 har visserligen det mindre tonnaget ökat en aning, men förnyelsen har nästan uteslutande skett inom storleksgruppen 450—499 bruttoton och bestått av de större linjerederiernas s. k. paragrafbåtar. Givetvis är det ur hela landets synpunkt av stort värde, att även denna handelsflotta förnyas, så att vår sjöfarts allmänna konkurrenskraft kan hävdas och stärkas, men ur kapacitetssynpunkt hör dessa båtar hemma i det medelstora tonnaget. För gruppen segel- och motorfartyg är tillbakagången däremot högst betänkelig. Anskaffningen av nybyggt tonnage har praktiskt taget upphört.

Detta mindre tonnage, som nu stampas ut i konkurrensen om frakter och folk, har långt större samhällelig betydelse än man frestas tillmäta det mot bakgrunden av dess roll i dagens läge. Den saken har ofta omvittnats i offentliga sammanhang; senast i det betänkande som 1953 års sakkunniga avgav 1955 om stödåtgärder åt den mindre och medelstora skeppsfarten. Vi hänvisar bl. a. till att försvarsstaben och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap starkt poängterat den avsevärda roll, som just detta tonnage kan komma att spela i landets transportproblem.

Ur samhällelig synpunkt är det motiverat, att man på småskeppsfarten lägger samma sociala synpunkter som på småföretagsamheten över huvud. De belopp i seglationsinkomster, som utredningen i fråga redovisar för nämnda tonnage, härrör visserligen från 1953 och är alltså i viss mån inaktuella men torde ändå ge en ganska riktig bild av den mindre skeppsfartens ekonomiska betydelse. Uppgiften från 1953 är för övrigt intressant även så till vida, som den ger vid handen, att detta tonnage faktiskt tjänar in mer i frakter per bruttoton än det större tonnaget. För åtskilliga av våra kustsamhällen spelar det en högst väsentlig roll som närings- och förvärvskälla. Det ger ju sysselsättning och

arbetsinkomst åt ett betydande antal sjöfolk, och det kan sannerligen inte ligga i vårt intresse att se detta tonnage försvinna och dess funktioner överlämnas åt främmande nationers motsvarande, mera omhuldade tonnage. För övrigt är själva företagsformen värd att uppmärksammas och stödjas. Den stimulerar folk med håg för sjön att genom insatser av egen kraft och eget kapital bli sina egna företagare, den är ägnad att uppmuntra den personliga ambitionen och viljan att ta personligt ansvar.

Vi får inte heller bortse ifrån, att detta tonnage fyller en betydelsefull uppgift i varudistributionens tjänst genom att mellan våra kust- och insjöhamnar transportera avsevärda kvantiteter sådant gods som det större linjetonnaget befordrar till eller från våra storhamnar. Av betydelse i sammanhanget är också, att diverse tyngre gods helt enkelt inte kan bära de kostnader, som transporter landledes är förenade med. I det avseendet fyller det mindre tonnaget uppgifter av utslagsgivande betydelse. Utan tillgång på sådant inhemskt tonnage behövde vi anlita utländskt, och detta skulle i sin tur medföra en icke alldeles oväsentlig minskning av vår valutareserv.

Till sist vill vi understryka småtonnagets värde som grundläggande skola för utbildning av befäl och manskap ej minst inom vår handelsflotta. Det är på de mindre fartygen, som sjöfolket lämpligast inhämtar sina första praktiska erfarenheter inom sitt blivande yrke, det är ombord på dessa de bibringas sin sjömansfostran. Det är betecknande, att ett par av våra storrederier skaffat sig just seglande motorfartyg såsom skolfartyg. Däri ligger det kanske starkaste erkännandet från sakkunskapen om det stora värdet av att den första sjömansutbildningen sker ombord på mindre enheter.

Av vad här anförts torde ur såväl nationalekonomiska, näringspolitiska som samhällliga synpunkter starka skäl tala för att samhället genom olika åtgärder ger denna näringsgren sitt stöd. Detta var också syftet då statens lånefond för den mindre skeppsfarten år 1939 inrättades för att bereda ökade möjligheter till en förnyelse av fartygsbeståndet.

Även om här berörda lånefond har gynnsamt medverkat till förbättring av detta tonnage, har det alltmer blivit klart att lånefonden bör beredas större ekonomiska resurser än hittills varit fallet, och tillika måste en jämkning av grunderna för lånegivningen komma till stånd till förmån för det minsta tonnaget. Detta har också tydligt framkommit i sjöfartsstyrelsens yttrande, som föreslagit en förstärkning av lånefonden med 25 000 000 kronor och att en viss del av fondens kapital reserveras för det minsta tonnaget. Den har även framhållit, att en lindring av lånevillkoren i övrigt bör ske.

Chefen för handelsdepartementet har emellertid icke ansett det möjligt att för budgetåret 1957/58 tillstyrka en förstärkning av lånefonden med större belopp än tre miljoner kronor. Departementschefen framhåller dock i anslutning till sjöfartsstyrelsens yttrande, att anledning finnes att överväga i vad mån det minsta tonnageets läge kan förbättras genom en jämkning av grunderna för långivningen. Vidare att det torde ankomma på Kungl. Maj:t att närmare pröva hithörande frågor och att i samband därmed jämväl taga ställning till viss ändring i lånenämndens sammansättning.

Vad angår fondens kapital så finner vi, med hänsyn till det mycket stora kapitalbehov som lånenämnden redovisar, att en ökning av det belopp på tre miljoner kronor som Kungl. Maj:t föreslagit är nödvändig. Av statsfinansiella skäl nödgas vi begränsa vårt förslag till fem miljoner kronor.

Beträffande den jämkning av grunderna för långivningen som Kungl. Maj:t anser nödvändig vill vi särskilt framhålla följande:

Att minst 50 % av lånefondens kapitalmedel reserveras för det minsta tonnageet, båtar upp till 400 ton dödviktton.

Lån bör även kunna utlämnas för anskaffning av lämpligt andrahands-tonnage.

Att av beviljat lån för nybyggnad av båt viss del av lånet måtte kunna utbetalas under byggnadstiden.

Ändring i lånenämndens sammansättning.

Med stöd av vad här ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att till statens lånefond för den mindre skeppsfarten för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor.

Stockholm i januari 1957

*Ernst V. Staxäng*

*Olof Johansson*

*Carl E. Johansson*

*Evert Svensson*  
Kungälv

*C. O. Carlsson*  
i Bakeröd

*Hans Levin*

*Hans Wachtmeister*

*Vald. Svensson*  
i Ljungskile

*Einar Dahl*

*Sven Svensson*  
i Krokstorp