

## Nr 375

Av herr **Adolfsson**, om åtgärder för fortsatt drift vid Oskarshamns varv.

(Lika lydande motion nr 449 i Andra kammaren)

För något år sedan bedömdes varvsindustrien i Sverige befinna sig i ett bekymmersamt läge. Trots den stora tonnagebristen världen över var orderingången otillfredsställande. Detta föranledde bl. a. vissa statliga åtgärder i form av kreditgarantier m. m. Situationen förändrades snabbt. Orderingången har sedan en tid varit så stor att sysselsättningen inom skeppsbyggeriet blivit tryggad för flera år framåt. För de stora varven har t. o. m. vissa svårigheter att tillgodose arbetskraftsbehovet gjort sig gällande. Man har anledning förmoda att denna gynnsamma konjunktur för skeppsvarven kommer att bestå, eftersom tonnagebristen är stor, särskilt beträffande fiske- och oljetonnage.

Ett av de svenska varven — Oskarshamns — bereder sig emellertid att i denna för skeppsbyggeriet gynnsamma situation lägga ned rörelsen. Till de många anmärkningsvärda omständigheterna i samband med dessa avvecklingsplaner får läggas, att varvsledningen för endast några få år sedan begärde att Oskarshamns stad skulle ställa mark till förfogande för att möjliggöra varvsrörelsens utbyggnad, en hemställa som staden tillmötesgick. Vid detta tillfälle antyddes planer på en utbyggnad och modernisering till en uppskattad kostnad av ca 40 miljoner kronor.

Senare inledde Jungnerkoncernen — varvets ägare — emellertid den rakt motsatta politiken. Hösten 1962 påbörjades således en successiv inskränkning av driften. Antalet årsanställda, som år 1960 uppgick till 1 440, reducerades genom denna avvecklingspolitik till ca 850 i december månad 1963. Besked beträffande denna politiks slutmål vägrade koncernledningen länge att lämna. I juni månad 1963 delgavs offentligheten slutligen beskedet att varvsrörelsen skulle avvecklas helt fram till september 1964.

Detta meddelande upprörde helt naturligt varvets anställda och stadens befolkning och förorsakade stadens och länets myndigheter stora bekymmer. Såväl Oskarshamns stad som staten har påtagit sig stora ekonomiska utgifter för att i görligaste mån skapa nya arbetstillfällen

i staden i ersättning för de som förlorats genom varvsrörelsens minskade omfattning och kommer att förloras vid dess slutliga nedläggande. I ett interpellationssvar i riksdagen i december 1963 meddelade inrikesministern att 400—500 nya arbetstillfällen kommer att skapas i Oskarshamn intill 1964 års slut. Dessa insatsers betydelse får självfallet inte förringas. Dock bör framhållas att många varvsarbetare redan tvingats flytta från sin stad för att erhålla arbete i sitt yrke samt att en del av de nyvärvade företagen till staden hämtats från platser som själva behövt ha dem kvar.

Att de luckor som uppstått och uppstår genom Jungnerkoncernens handlingssätt i viss utsträckning kan komma att fyllas genom annan industrialisering, inaktualiserar inte frågan om åtgärder för varvsrörelsens bibehållande. Det finns inom staden och länet en allmän önskan om att så skall ske. Främsta motivet härför är att staden och länet saknar verkliga storindustrier och har en ogynnsam näringspolitisk utveckling. Detta har gett starka utslag i utflyttningsstatistiken. Nettoutflyttningen från länet var åren 1930—1961 ca 25 000 personer. För åren 1962 och 1963 utgjorde utflyttningsöverskottet ca 1 400 respektive 900 personer.

Jungnerkoncernen, som tydligen funnit annan koncernverksamhet mera profitgivande än varvsrörelsen, har underlåtit de för en rationell varvsdrift nödvändiga moderniseringarna av anläggningarna. Resultatet är att varvet alltmera »körts ner i botten». När ett privatkapitalistiskt företag med utgångspunkt från sina egna snäva bedömningar förfar så kan ju alltid den frågan ställas: Finns det anledning för samhället att genom egna åtgärder överta det ansvar som det privata företaget inte velat ta? Ett för alla situationer och förhållanden godtagbart svar kan givetvis inte ges på den frågan. De rådande konjunkturerna inom varvsindustrien, den näringspolitiska situationen i Kalmar län samt svårigheterna för varvets kvarvarande anställda att inom sin stad eller länet erhålla sysselsättning inom sitt yrke (endast något 100-tal av de 850 kvarvarande varvsarbetarna beräknas erhålla sysselsättning i mekaniskt verkstadsarbete inom sin ort) motiverar emellertid här statliga åtgärder i ena eller andra formen för att säkra fortsatt varvsdrift. Vad varvskonjunkturerna angår har man anledning utgå ifrån att bl. a. de stora utbyggnadsplanerna för handels- och fiskeflottorna i Sovjetunionen och flera andra länder kan medverka till en tillfredsställande orderingång för ett moderniserat Oskarshamns varv, särskilt om dessa affärer så långt gäller Sovjetunionen kan ske på utbytesbasis sedan Sovjetunionens oljeledning till Östersjökusten blivit färdig. Också svenska statsbeställningar vid varvet under en övergångstid kan tänkas.

Under tidigare behandling i riksdagen av frågan om Oskarshamnsvarvet framhölls vidare av oss den stora brist på bl. a. fisketonnage som råder i u-länderna. Vi påpekade att här kunde ett varv sådant som Oskarshamns ges stora uppgifter i förbindelse med stödet åt u-länderna. Denna tanke har kommit till uttryck också på annat håll. Under erinran att fisket är ett av de problem man brottas med i u-länderna skrev docent Joachim Israel i en tidningsartikel i juli 1963 bl. a. följande: »Ett statsägt eller statsstött fiskebåtsvarv i Oskarshamn kunde producera båtar och *skänka bort* dem till de länder som i dag behöver dem så nödvändigt.»

Dr John Takman hade i en tidningsartikel någon tid dessförinnan gett uttryck för liknande tankegångar. Han erinrade om de siffror som anfördes vid FN:s livsmedels- och jordbruksorganisations livsmedelskongress i Washington 1963:

»Varje dag denna vecka dör 10 000 personer av svält och bristsjukdomar. Mer än hälften av världens tre miljarder människor lever i ständigt hunger. Enbart i Indien beräknas 50 miljoner barn komma att dö av svält och bristsjukdomar under de närmaste 10 åren.»

Dr Takman tillfogade:

Innan varvet i Oskarshamn läggs ner och ytterligare fem miljoner människor dör av hunger och bristsjukdomar, kan det vara lämpligt att fundera på följande fakta:

De flesta som hungrar lider framför allt av äggvitebrist.

Fisk hör till de viktigaste äggviterika livsmedlen.

Av de 100 miljarder ton fisk som världshaven beräknas producera varje år fångas och konsumeras bara omkring 40 miljoner ton.

I de flesta hungerdrabbade länderna saknar man moderna fiskefartyg och rationella metoder att ta tillvara det överflöd av livsmedel som finns vid kusterna.

De anförda siffrorna ger anvisning om ytterligare ett område inom vilket ett varv sådant som Oskarshamnsvarvet skulle kunna prestera välbehövliga insatser.

Med stöd av det anförda föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om sådana åtgärder att fortsatt drift vid Oskarshamns varv kan säkras, eventuellt genom statligt övertagande av varvsrörelsen.

Stockholm den 25 januari 1964

Gunnar Adolfsson