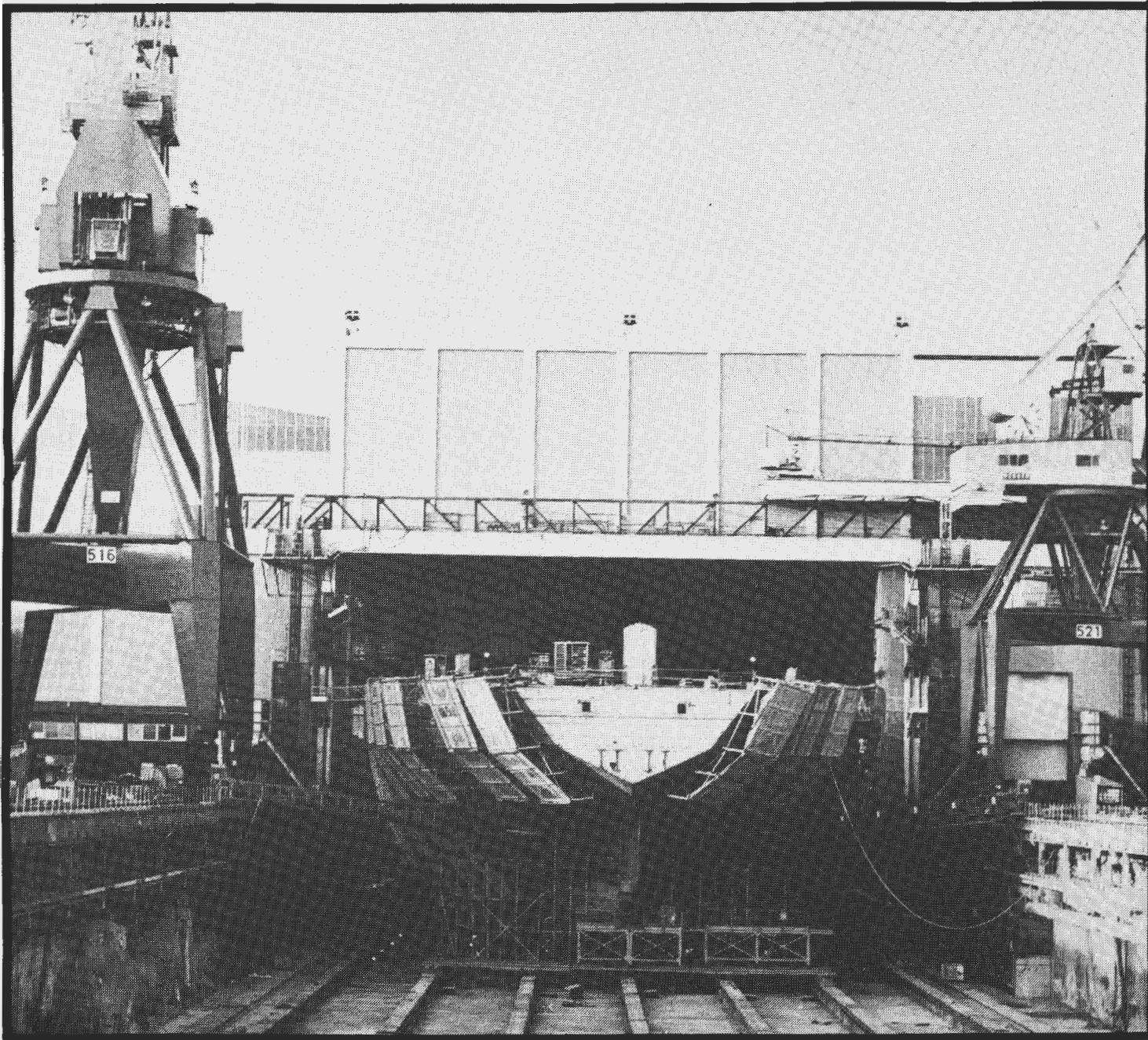


VPK TAR KAMP FÖR VARV, HAMN OCH SJÖFART



VÄNSTERPARTIET KOMMUNISTERNA

UTVECKLA VARVEN, HAMNEN OCH SJÖFARTEN I GÖTEBORG

KRISEN FÖR GÖTEBORG SOM SJÖFARTSSTAD

Vad är på väg att hända med sjöfartsstaden Göteborg? Privata redare har kört Lindholmens och Eriksbergs varv i botten och sedan fått statens hjälp med den slutliga slakten. Nedmonteringen av Göta-verken har inletts. Godstrafiken över Göteborgs hamn har stagnerat. Investeringarna i Skandiahamnen, Torshamnen och Älvsborgshamnen har inte kunnat kompensera nedrustningen av innerhamnarna. En minskande del av utrikeshandeln går på svenska kölar. En stor del av transporter mellan Sverige och kontinenten och nästan all transport längs kusterna har flyttats från fartyg till lastbilar. Av inrikestransporterna går nu bara 10% på sjön mot över 50% på lastbil. Göteborgs handelsflotta har halverats i antal båtar på ett decennium och till och med minskat mått i bruttoton, trots den ensidiga satsningen på stora tankfartyg.

Nedrustningen av Göteborg som sjöfartsstad får orimliga sociala och samhälls-ekonomiska konsekvenser. Kunskaper och erfarenheter som gått i arv genom generationer blir i ett slag värdelösa. Arbetare och tjänstemän med decenniernas yrkeserfarenhet tvingas leva på bidrag och sorteras bort som andra klassens arbetskraft. Anläggningar, byggnader och maskiner tillåts förfalla och rosta sönder. Detta innebär ett fruktansvärt samhällsekonomiskt slöseri.

VAD GÖR BORGARE OCH SOCIAL- DEMOKRATER?

Den socialdemokratiska regeringen före 1976 ville ha en stabil kapitalism att reformera i. Man överlät åt redarfamiljerna att driva landets varvs- och sjöfarts-politik. Varvens olika kriser trodde man vara tillfälligheter. Uddevallavarvet överlämnades under många år till Eriksberg och Broströms, som intresserade sig mer för sina anläggningar i Portugal än sina anläggningar i Göteborg. Göta-verken överlämnades till Saléns och subventionerades av skattemedel, medan Saléns köpte över Kockums och utvecklade sina utlands-intressen. Först när varven var helt körda i botten övertogs de av staten. De borgerliga regeringarna har fullföljt denna socialdemokratiska varvspolitik och förstärkt den. Projekt 80 - som var ett gemensamt borgerligt-socialdemokratiskt förslag - är ett misslyckat försök att dölja kapitulationen.

Sjöfartspolitikerna har sedan 50-talet byggt på den blinda tilltron till privatredarnas obegränsade rätt att beställa fartyg och sedan flagga ut fartygen till de länder som gav störst profiter. Socialdemokratiska och borgerliga regeringar har därmed låtit redarna föra över en allt större del av den svenska handelsflottan till länder, där elementära krav på arbetsmiljö och sjösäkerhet åsidosätts. Under senare år har redarna begärt och fått statsbidrag och fördelaktiga lån under hotet att i annat fall öka tempot i utflaggningen. De har inte - trots dessa bidrag - gett några garantier om sysselsättning.

Det senaste förslaget från sjöfartspolitiska utredningen, förankrat både bland borgare och socialdemokrater, innebär att man skall låta redarna hyra fartyg från ett statligt finansbolag till subventionerade priser och med rätt att köpa fartygen. Det innebär en fortsättning på den politik som redan bedrivits med det statliga rederiet Zenith och med de fartyg som ägs av svenska varv. Man låter de statligt ägda fartygen gå under utländsk flagg, uthyrda till de redare som velat ha dem.

De svenska regeringarna och redarna har enigt hävdad rätten till »fri konkurrens» på världshaven i en tid när allt fler länder kräver nationell kontroll över sjöfarten. Sverige har inte anslutit sig till principen om 40-40-20, dvs att två handlande länders fartyg delar på 80% av transporter medan 20% lämnas ut till internationell konkurrens. Detta på grund av att redarna föredragit att satsa på transporter mellan främmande kontinenter hellre än på den svenska utrikeshandeln. Resultatet har blivit att en minskande svensk handelsflotta seglar in allt mindre pengar mellan utländska hamnar på grund av ökad konkurrens, samtidigt som svenska fartyg fraktar mindre än 20% av den svenska exporten och importen.

Också gentemot hamnarna har socialdemokrater och borgare passivt anpassat sig till privatkapitalets krav. Man har ensidigt trott på en stabilt växande världshandel med allt större fartyg och med en alltmer mekaniserad godshantering. I Göteborg har man lagt alla pengarna i ytterhamnarna, medan man låtit innerhamnar-

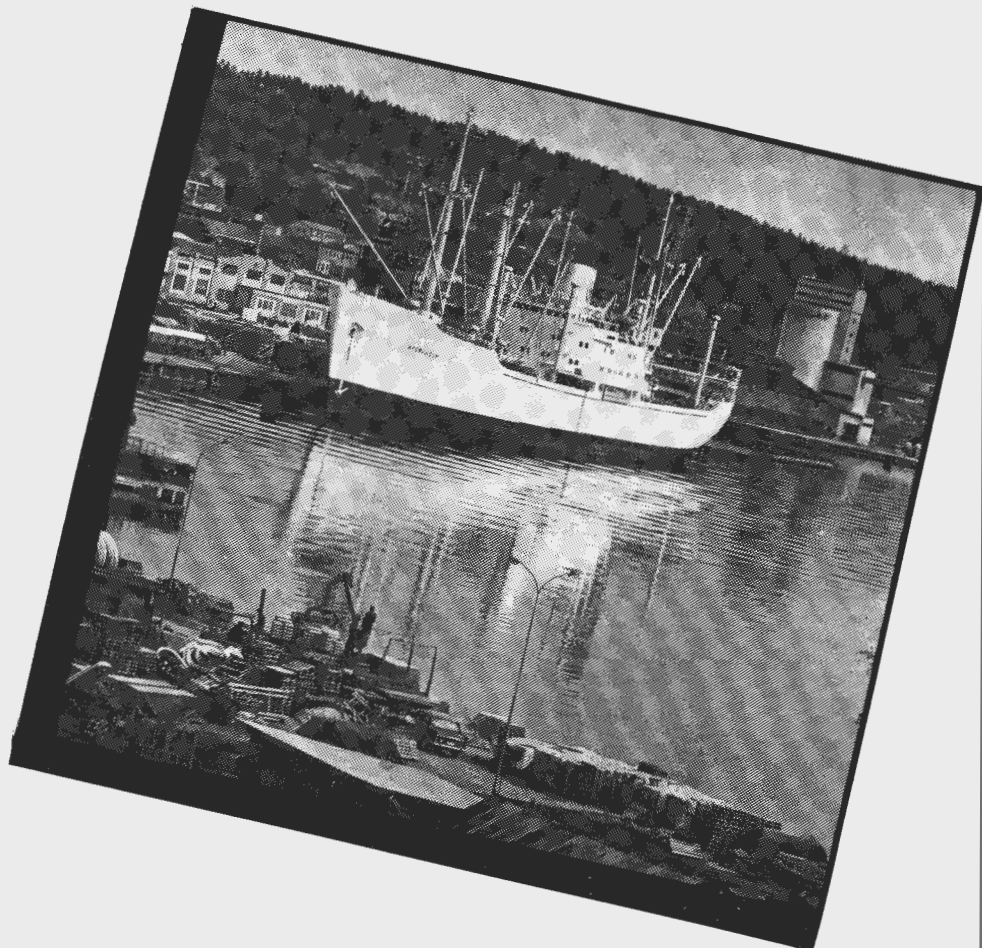
na förfalla. Resultatet har blivit att man inte kan ta emot mindre specialfartyg och att kustsjöfarten och trafiken längs Göta älv försvåras.

Den inrikes transport- och trafikpolitiken har byggt på 1963 års riksdagsbeslut om att varje trafikgren skulle »bära sina egna kostnader», vilket innebar att transporter och persontrafik flyttades över till vägar där trafiken var gratis från sjöfarten där man tog ut höga hamnavgifter. Kostnadsberäkningarna byggde på snäva företagsekonomiska kalkyler utan hänsyn till sjöfartens överlägsenhet för samhälls-ekonomi och miljö.

Varken regeringsskiftet i Stockholm eller regimskiftet i Göteborg 1976 innebar några väsentliga förändringar av denna varvs-, sjöfarts- och trafikpolitik, byggd på profitjakt och kapitalistisk tillväxt.

VPK KRÄVER EN SAMORDNAD PLAN FÖR SJÖFARTEN, HAMNARNA OCH VARVEN

Planen skall bygga på en ökad förädling av svenska naturtillgångar och ett tillvaratagande av svenska yrkestraditioner. Svenskproducerade fartyg skall ta hand om en större del av den svenska utrikeshandeln, en fördubbling från ca 20 till 40 procent är ett minimum. Det innebär att en rad specialfartyg måste byggas och att utlandsflaggade fartyg förs över till svensk flagg.



Det statliga rederiet Zenith bör omvandlas från ett passivt holdingbolag till ett aktivt företag, som leder omvandlingen av den svenska handelsflottan och beställer fartyg vid svenska varv. Företaget skall ha sitt huvudkontor i Göteborg.

De större privata rederierna bör föras över i samhällsöga, utan kompensation för de stora aktieägarna. De statliga subventioner som nu begärs av privata redare används i stället till fartygsbeställningar på svenska varv och till investeringar i arbetsmiljö på fartygen.

Högre krav på sjösäkerhet och arbetsmiljö ställs på svenska fartyg. Nödvändiga ombyggnader och reparationer av svenska fartyg sker vid svenska varv.

VPK kräver också en utbyggnad av kustsjöfarten och av de inre vattenvägarna. Transportpolitiken bör inriktas på att flytta över godstrafiken från lastbil till mindre fartyg. Persontrafiken längs västkusten och längs Göta kanal bör tas om hand av det statliga rederiet. Göteborgs innerhamnar bör bevaras och rustas upp.

MAKTEN ÖVER JOBBEN

Det statliga rederiet skall beställa sina fartyg vid svenska varv. Exporten från varven bör inriktas på en långsammare tillväxt av världshandelsflottan och mot en ökad andel för beställningar från socialistiska länder. Handeln med fartyg skall bygga på långsiktiga handelsavtal.

Varven bör också inriktas mer mot sådana nya produkter, som bland annat tagits fram av de fackliga organisationerna vid varven i Göteborg. Det gäller produkter som är inriktade på svenska behov och inte i första hand på världsmarknadens.

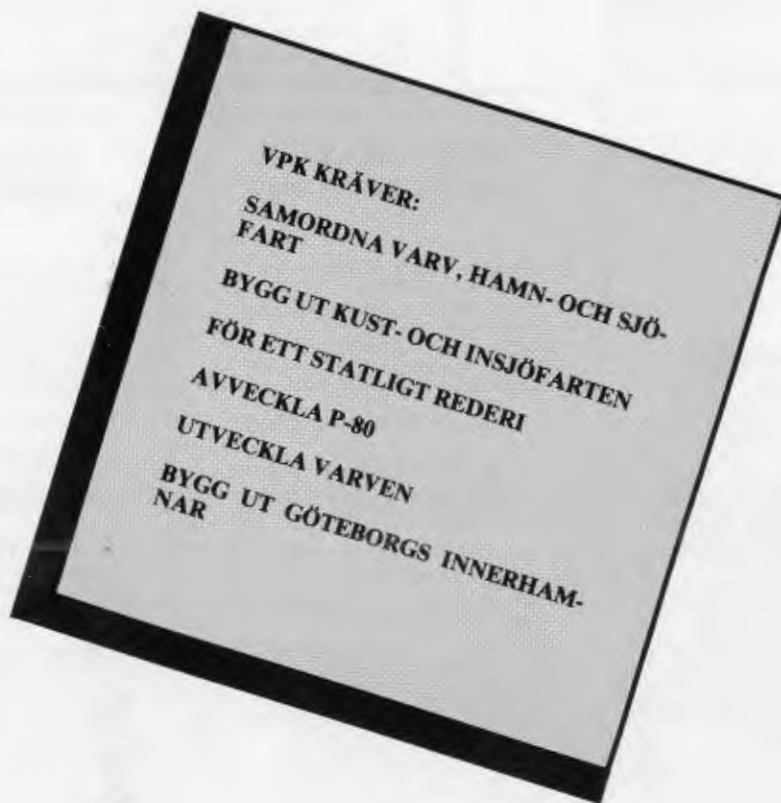
Till dess att sådana nya produkter utvecklas och till dess att det statliga rederiet fått kapacitet att beställa nya fartyg, kräver vi att varven behåller sin nuvarande personal och kapacitet. Projekt 80 vid Götaverken i Göteborg bör omedelbart stoppas.

Planen för utbyggnad av sjöfart, hamnar och varv kräver pengar. VPK har i sitt förslag till samhällsfonder pekat på var pengarna kan tas. Bara i Göteborg berövas stat och kommun ca 1 miljard kronor i uteblivna skatteinkomster på grund av skatteflykt och ekonomisk brottslighet. Bankerna, Volvo och oljebolagen gör nu rekordvinster, som till stor del hamnar utanför Sveriges gränser eller plöjs ned i skattebefriade fonder.

Dessa pengar kan bara föras över till produktiv användning om storfinansens makt över valutahandel och kreditväsende

bryts. En planerad utrikeshandel och ökad självförsörjning med transporter och fartyg kräver också angrepp på storfinansens makt.

Den borgerliga regeringen måste bort den 16 september. Men det räcker inte med en socialdemokratisk regering av den typ vi hade före 1976. Det krävs en regering, byggd på arbetarklassens samlade styrka och inställd på att bryta storfinansens makt och med siktet inställt mot socialism och planhushållning. Bara ett starkare VPK kan tvinga fram en sådan regering.



Sändes till Vänsterpartiet kommunisterna, Box 7012, 402 31 Göteborg
Telefon 031/24 12 90

- Jag vill ha kontakt med VPK-Götaverken
 Jag vill ha VPK:s »program för 80-talet»

Namn

Adress

Postadress

Telefon

VÄLJ VPK - 16 september



1. Marie-Ann Johansson, 33 år.
Programmerare på Volvo,
arbetar som facklig
förtroendeman i SIF-klubben.



2. Alex Chrisopoulos, 40 år.
Truckförare. Invandrad från
Grekland för 15 år sedan.

VAL TILL RIKSDAGEN

**VÄNSTERPARTIET
KOMMUNISTERNA**

1 Marie-Ann Johansson, programmerare
2 Alexander Chrisopoulos, truckförare
3 Maj Kempe, fritidspedagog
4 Viking Bengtsson, hamnarbetare
5 Lars Johansson, ambudsman

VAL TILL KOMMUNFULLMÄKTIGE

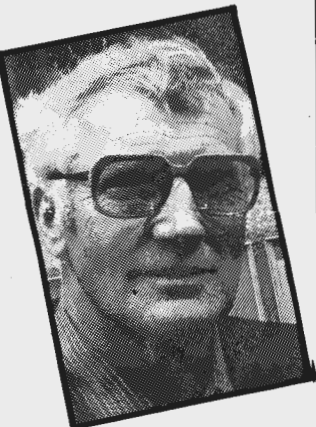
**VÄNSTERPARTIET
KOMMUNISTERNA**

1 Bengt Wernerdal, varvsarbetare,
kommunfullmäktig
2 Kirsten Persson, posttjänsteman,
kommunfullmäktig
3 Berit Larsson, speciallärare
4 Bertil Björk, byggnadsarbetare

VAL TILL KOMMUNFULLMÄKTIGE

**VÄNSTERPARTIET
KOMMUNISTERNA**

1 Berit Johannesson, sjuksköterska,
kommunfullmäktig
2 Olle Katz, socionom
3 Kaj Helenius, bilarbetare
4 Agneta Ljunggren, förskolelärare
5 Dan Wikström, chaufför



1:a kretsen (Hisingen)
1. Bengt Werner Dahl, 59 år.
Varvsarbetare, sitter i fullmäktige.

VAL TILL KOMMUNFULLMÄKTIGE

**VÄNSTERPARTIET
KOMMUNISTERNA**

1 Johan Lönnroth, lärare
2 Carina Lindberg, sjuksköterska
3 Göte Andersson, snickare
4 Lilian Hultin, folkhögskolelärare
5 Magnus Claesson, programmerare
6 Britt-Marie Milton-Hjort, laboratoriebiträde
7 Kalervo Montonen, bilarbetare
8 Greta Segerson, kanslist
9 Ulf Bäcklin, spårvägsman
10 Gunilla Fyhrlund-Hansson,
försäkringstjänsteman
11 Urban Herlitz, forskarstuderande
12 Marianne Söderberg, lärare
13 Gunnar Oldenqvist, fastighetsarbetare
14 Eva Olofsson, hemvårdsassistent
15 Göte Karlsson, lagerarbetare
16 Eva Berndtsson, lärare
17 Roger Skårbratt, programmerare
18 Joanna Fremsin, vårdbiträde

VAL TILL KOMMUNFULLMÄKTIGE

**VÄNSTERPARTIET
KOMMUNISTERNA**

1 Roger Andreasson, varvsarbetare
2 Margareta Wedborg, kemist
3 Kerstin Lindahl, ritare
4 Gustav Johansson, svetsare
5 Jörgen Ryberg, varvsarbetare
6 Anna-Stina Johansson, talpedagog
7 Vladimir Jerosimic, brev bärare
8 Moniqä Ivarsson, kontorist
9 Karl Jansson, pensionär
10 Gun Karlsson, sjukvårdsbiträde
11 Sven Andersson, ritare
12 Karin Jonsson, sjukvårdsbiträde
13 Edvin Andersson, fastighetsarbetare
14 Yvonne Karlsson, lärare
15 Rolf Olsson, socialassistent
16 Karin Jacobsson, kontorist
17 Mats Becker, bilarbetare
18 Lena Angberg, socialassistent
19 Jacob Mannheimer, taxichaufför
20 Ann Ewards, förskolelärare
21 Karl-Erik Gunnarsson, pensionär
22 Marita Eastmond, kontorist



2:a kretsen (Östra stadsdelarna)
1. Berit Johannesson, 33 år.
Sjuksköterska, började som
biträde för tio år sedan,
fullmäktigeledamot.



3:e kretsen (Centrala staden)
1. Johan Lönnroth, 41 år.
Lärare i nationalekonomi.



4:e kretsen (Västra stadsdelarna)
1. Roger Andreasson, 40 år.
Varvsarbetare.