

Nr 163.

Ankom till riksdagens kansli den 28 maj 1931 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående medverkan från svensk sida till en brobyggnad mellan Rügen och tyska fastlandet.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 8 maj 1931 dagtecknad proposition, nr 219, som hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen *dels* medgiva, att Kungl. Maj:t må, på i huvudsak de i statsrådsprotokollet angivna förutsättningar och villkor, ikläda svenska staten ansvarighet såsom för egen skuld för hälften av det obligationslån å nominellt 18.5 miljoner kronor jämte därå belöpande 5.5 procent årlig ränta, som kan komma att upptagas i Sverige för finansiering av en fast broförbindelse för järnvägstrafiken mellan Rügen och det tyska fastlandet, *dels ock* bemyndiga riksgäldskontoret att, i händelse av behov, tillhandahålla erforderliga medel för fullgörande av de förpliktelser, som kunna följa av den sålunda åtagna garantiförbindelsen.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I propositionen lämnas följande redogörelse för ärendets behandling:

Enligt vad av järnvägsstyrelsens skrivelse i ämnet framgår, är det ett gammalt önskemål för den svenska järnvägstrafiken med kontinenten, att en fast broförbindelse kommer till stånd mellan ön Rügen och det tyska fastlandet. För godstrafiken skulle därigenom till fördel för varuutbytet uppstå en betydande tidsvinst, som under vissa förhållanden kunde uppgå ända till 24 timmar eller till och med däröver. Vad resandetrafiken angår, komme gångtiden för de viktigare persontågen att förkortas med cirka 45 minuter. Brofrågan, som länge varit undanskjuten, har nu ånyo upptagits från tysk sida, och tyska riksbaneförvaltningen är beredd att igångsätta företaget, så snart spörsmålet om dess finansiering blivit ordnad. I avseende härå har man, med hänsyn till det svenska intresse, som är knutet till spörsmålet om broförbindelsens ordnande, tänkt sig, att ett obligationslån till belopp av nominellt 18.5 miljoner kro-

nor skulle genom ett för ändamålet bildat finansieringsbolag upptagas på den svenska marknaden enligt i huvudsak följande finansieringsplan:

För finansiering av det ifrågasatta brobyggnadsföretaget skall i Sverige bildas ett aktiebolag med ett aktiekapital av 100,000 kronor. Bolaget lämnar tyska riksbaneförvaltningen ett lån å nominellt 18.5 miljoner kronor. Ränta å lånebeloppet erlägges efter 5.5 procent om året. Lånets löptid skall vara 20 år med de första 5 åren amorteringsfria. Riksbaneförvaltningen skall äga uppsäga lånet till återbetalning efter 10 år. I syfte att anskaffa det för kreditgivningen erforderliga kapitalet skall finansieringsbolaget genom förmedling av ett konsortium svenska banker på den svenska marknaden upptaga ett 20-årigt obligationslån å 18.5 miljoner kronor, löpande med 5.5 procent årlig ränta. Såsom säkerhet för obligationslånet skall läggas det skuldebrev å lånet hos finansieringsbolaget, som utfärdas av tyska riksbaneförvaltningen. För obligationernas betalning till såväl kapital som ränta skola därjämte svenska staten och tyska riket, envar till hälften, ikläda sig borgen såsom för egen skuld.

Broanläggningen, som skulle omedelbart påbörjas, är avsedd att vara färdig att tagas i bruk vid årsskiftet 1934—1935.

Under återopande av nu angivna synpunkter har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka bemyndigande att ikläda svenska staten den ifrågasatta garantien. Kommerskollegium och lantbruksstyrelsen hava — liksom Sveriges allmänna exportförening — kraftigt understrukit de fördelar, som den fasta broförbindelsen ur trafiksynpunkt skulle medföra för Sveriges handel och industri samt för vårt jordbruk och fiske. På grund härav hava ämbetsverken förordat bifall till järnvägsstyrelsens framställning. Statskontoret samt fullmäktige i riksgäldskontoret hava icke heller haft erinran mot att från svensk sida medverkan lämnas till lösningen av föreliggande fråga. Enligt meddelande från härvarande tyska beskickning är tyska riksregeringen beredd att åtaga sig borgen såsom för egen skuld för förräntning och amortering av hälften av ifrågavarande obligationslån.

Departementschefen har för egen del anfört följande.

Med hänsyn till de uppenbara fördelar för våra järnvägsförbindelser söderut, som den föreslagna fasta järnvägsbron mellan Rügen och det tyska fastlandet skulle innebära, och som särskilt vad godstrafiken beträffar torde kunna bliva av stor betydelse för näringslivet, synes det mig kunna motiveras, att från svensk sida den medverkan lämnas, som här är ifrågasatt. För statens del skulle denna medverkan begränsas till en garanti avseende hälften av det obligationslån till kapital och ränta, som för företagets finansiering skulle uppläggas i Sverige. I anslutning till den mening, som kommit till uttryck från de i ämnet hörda myndigheterna, förordar jag alltså, att denna garanti lämnas på i huvudsak de i det föregående angivna förutsättningarna och de villkor i övrigt, som Kungl. Maj:t bestämmer. Jag utgår därvid ifrån, att det finansieringsbolag, som för ändamålet bildas, underkastas den kontroll från statens sida, som av Kungl. Maj:t finnes påkallad.

Med hänsyn till ifrågavarande brobyggnads betydelse för de svenska järnvägsförbindelserna med kontinenten har utskottet ej velat motsätta sig, att svenska staten lämnar sin medverkan till finansieringen av företaget.

I propositionen har föreslagits, att svenska staten skulle ikläda sig borgensansvar för hälften av det obligationslån å 18,5 miljoner kronor, som är avsett att upptagas på den svenska lånemarknaden; härav utgör cirka 500,000 kronor omkostnader för lånet. Vid sin prövning av ärendet har emellertid utskottet kommit till den uppfattningen, att en lämpligare form för finansieringen vore att svenska staten ställde det erforderliga lånekapitalet till förfogande genom bemedling av statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen skulle härvid bemyndigas försträcka tyska riksbaneförvaltningen ifrågavarande belopp, högst 18 miljoner kronor mot en räntesats av 5 procent eller en halv procent lägre än för det i propositionen tänkta obligationslånet. Lånebeloppet skulle lyftas och ränta alltså endast beräknas efterhand som lånet bleve behövt; i detta avseende är att märka att företaget beräknats draga en byggnadstid av cirka 3 1/2 år. På sätt i propositionen förutsatts, skulle de första 5 åren — räknade från den dag då första delen av lånet lyftades — vara amorteringsfria. Härefter skulle lånet amorteras med en annuitet av 10 procent årligen eller ungefärligen densamma som förutsattes för obligationslånet. På grund av den lägre räntesatsen skulle lånet härigenom bli slutförbetalt på omkring 14 år i stället för 15 år. De 5 amorteringsfria åren inräknade skulle alltså lånets löptid förkortas från 20 år till omkring 19 år. Den tyska riksbaneförvaltningen skulle äga rätt återbetala lånet ett år efter uppsägning från dess sida. Garanti för återbetalningarnas fullgörande skulle från tysk sida lämnas i samma utsträckning och form som förutsatts för obligationslånet.

För fullgörandet av de utbetalningar å lånet, som under budgetåret 1931/1932 kunna ifrågakomma, torde ett anslag av 8,000,000 kronor nu böra ställas till förfogande.

En förutsättning för medverkan från svenska statens sida till den ifrågasatta anläggningen synes böra vara, att den svenska stenindustrien beredes tillfälle inkomma med anbud å de stenleveranser, som vid anläggningens utförande kunna ifrågakomma, samt att vid prövning av dessa anbud tillbörlig hänsyn från tysk sida tages till desamma. Utskottet har med tillfredsställelse inhämtat, att svenska beskickningen i Berlin anmodats att till tyska utrikesministeriet göra framställning i angivna syfte samt därvid mottagit en förklaring, att den tyska regeringen bifallit denna framställning. Utskottet utgår alltså ifrån att av svenska firmor avgivna anbud komma att röna välvillig behandling.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förvarande proposition, må

a) medgiva, att av statens järnvägar må till tyska riksbaneförvaltningen för finansiering av byggandet av en fast broförbindelse för järnvägstrafiken mellan Rügen och tyska fastlandet utlämnas ett lån av högst 18,000,000 kronor mot 5 procent årlig ränta och i huvudsaklig enlighet med de villkor i övrigt, som ovan angivits;

b) under utgifter för kapitalökning: låneunderstöd samt titel *lån för broförbindelse mellan Rügen och tyska fastlandet* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 27 maj 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, Olof Olsson, J. Nilsson i Malmö, C. P. V. Nilsson i Gränebo, N. J. M. Svensson i Kompersmåla, E. J. G. Rosén, E. A. Lundell, C. I. Asplund, J. G. Walles och K. A. S. Nylander;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, A. Wiklund i Brattfors, C. R. Jansson i Falun, P. Nilsson i Bonarp, S. Bengtsson i Norup, A. Åson Törnkvist i Karlskrona, P. M. Olsson i Blädinge, E. J. Wigforss, B. F:son Holmgren, J. Olofsson i Digernäs, O. Nilsson i Örebro och G. H. Svensson i Grönvik.

Reservation

av herrar Kvarnzelius, Svensson i Kompersmåla, Rosén och Bengtsson i Norup, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition.