

**Nr 171.**

Ankom till riksdagens kansli den 13 juni 1941 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående lån till Aktiebolaget svenska amerika linien.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 255 har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 16 maj 1941, föreslagit riksdagen att

dels godkänna den av t. f. departementschefen i berörda statsrådsprotokoll tillstyrkta ändrade amorteringsplanen för det Aktiebolaget svenska amerika linien i enlighet med bestämmelserna för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen beviljade lånet å 4,800,000 kronor;

dels medgiva, att Aktiebolaget svenska amerika linien beviljas ytterligare lån av statsmedel till belopp av 8,450,000 kronor i enlighet med de villkor och bestämmelser, som av t. f. departementschefen i nämnda statsrådsprotokoll tillstyrkts;

dels besluta, att till fonden för låneunderstöd må för ovan angivna ändamål från rederilånefonden överföras ett belopp av 5,000,000 kronor;

dels ock till Lån till Aktiebolaget svenska amerika linien å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 under kapitalbudgeten, fonden för låneunderstöd, anvisa ett reservationsanslag av 3,450,000 kronor.

I en den 8 januari 1937 dagtecknad proposition, nr 30, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att dels såsom kapitalökning för Fonden för låneunderstöd till lån åt Aktiebolaget svenska amerika linien för budgetåret 1937/38 anvisa ett reservationsanslag av 4,800,000 kronor, dels föreskriva, att för lånets erhållande och åtnjutande bestämmelserna i kungörelsen den 19 juni 1936 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Till grund för berörda proposition låg en av Aktiebolaget svenska amerika linien gjord framställning om erhållande från statens sekundärlånefond för rederinäringen av ett lån å förenämnda belopp, 4,800,000 kronor, motsvarande 20 procent av anskaffningskostnaden för ett av bolaget genom ett den 19 november 1936 dagtecknat kontrakt med det italienska skeppsvarvet Cantieri Riuniti Dell' Adriatico i Trieste beställt passagerarmotorfartyg om cirka 28,000 bruttoton, avsett för bolagets reguljära linjetrafik på nordatlanten ävensom för dess kryssningstrafik. Fartyget avsågs komma att erbjuda utrymme för omkring 1,350 passagerare i nordatlanttrafik och för

cirka 640 passagerare under kryssningarna. Propellermaskineriet skulle utgöras av tre enkelverkande dieselmotorer av Sulzers tvärstyckstyp, beräknade att giva fartyget en fart av omkring 19 knop. I färdigt skick hade fartyget beräknats komma att kosta bolaget omkring 24,000,000 kronor. Likviden, som skulle erläggas under byggnadstiden genom amorteringar efter en på förhand uppgjord plan, hade bolaget beräknat täcka med omkring 17,000,000 kronor genom upplåning och återstoden genom egna intjänta medel. Av lånebeloppet beräknade bolaget — utöver det i framställningen angivna beloppet 4,800,000 kronor — kunna erhålla ett lån å 12,000,000 kronor hos Svenska skeppshypotekskassan.

Sedan riksdagen i skrivelse den 9 februari 1937, nr 19, anmält, att riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts förenämnda proposition, föreskrev Kungl. Maj:t i brev den 26 februari 1937 till fullmäktige i riksgäldskontoret, att det anvisade reservationsanslaget å 4,800,000 kronor finge av riksgäldskontoret ställas till förfogande av den i 3 § kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen omförmälda nämnden, att av denna, under iakttagande av bestämmelserna i kungörelsen, såsom lån tillhandahållas Aktiebolaget svenska amerika linien för anskaffande av det i propositionen omhandlade, av bolaget beställda fartyget.

I en den 9 april 1941 dagtecknad skrift har nu *Aktiebolaget svenska amerika linien* anhållit, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärd för beviljande åt bolaget av ett statslån å 12,000,000 kronor, vilken summa skulle användas för verkställande av slutlikvider för det nya fartyget samt för amortering av för fartygsbyggets finansiering upptagna lån hos Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Till stöd för denna framställning har bolaget anfört följande:

Enligt det med det italienska skeppsvarvet träffade ursprungliga avtalet hade leveransen av fartyget beräknats komma att äga rum i mars 1939. Genom eldsolycka, som drabbade fartyget i december 1938, hade detsamma emellertid blivit så gott som fullständigt ödelagt. Härefter hade i mars 1939 träffats en ny överenskommelse med varvfirmen, avseende fartygets återuppbyggande med i huvudsak ny materiel men med begagnande av användbara delar från det brunna fartyget, varvid särskilt det nästan oskadade, värdefulla maskineriet kunde komma till användning. Återuppbyggnadsarbetet hade omedelbart påbörjats, och leveranstiden hade i det nya avtalet bestämts till den 31 december 1940. Under arbetets gång hade emellertid varvet på grund av försenade underleveranser anmält en försening av omkring två månader, och sedermera hade underrättelse ingått, att det nu rådande krigstillståndet medfört ytterligare försening, så att leveransen nu icke kunde beräknas äga rum förr än under våren eller försommaren år 1941.

Då fartyget i november 1936 beställdes, hade den totala byggnadskostnaden uppskattas till omkring 24,000,000 kronor. Med hänsyn till att branden förorsakade högst avsevärt ökade kostnader för varvet samt att det ursprungliga priset ostridigt var mycket lågt, hade bolagets styrelse funnit sakliga skäl föreligga för en av varvet begärd tilläggsbetalning, i svensk mynt motsva-

rande 2,000,000 kronor. Härtill komme dels ersättning för vissa senare överenskomna förbättringsarbeten, dels bolagets ränteförlust och egna kostnader för kontroll m. m. Hela byggnadskostnaden komme härigenom att vid tiden för leveransen uppgå till 28/29,000,000 kronor.

Vid fartygets beställning hade för dess finansiering förutsetts ett lånebehov av cirka 17,000,000 kronor, varav 50 procent av byggnadskostnaden, 12,000,000 kronor, skulle täckas genom lån från Svenska skeppshypotekskassan, och 20 procent, 4,800,000 kronor, genom lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen. Bolaget hade då beräknat kunna med egna medel bestrida återstoden. Medel till det sistnämnda lånet hade anvisats av 1937 års riksdag och ställts till förfogande genom Kungl. Maj:ts brev den 26 februari 1937. Lånet från skeppshypotekskassan, vilket erhöles i december 1936, hade på bolagets begäran begränsats till 11,000,000 kronor, varemot lånet ur sekundärlånefonden under år 1940 i sin helhet tagits i anspråk av bolaget. På lånet från skeppshypotekskassan hade bolaget sedermera, under åren 1939 och 1940, avbetalat sammanlagt 2,750,000 kronor, varefter av det samma nu återstode ett belopp av 8,250,000 kronor. För närvarande utgjorde alltså den ifrågavarande lånesumman sammanlagt 13,050,000 kronor. Härtill komme 1,375,000 kronor, som bolaget mot fartygsinteckningar erhållit som lån från närstående rederier för att kunna verkställa 1940 års amortering till skeppshypotekskassan. Hela lånebördan uppginge sålunda nu till 14,425,000 kronor.

Genom det under byggnadstiden utbrutna kriget hade emellertid bolagets inkomstberäkningar fullständigt kullkastats. Atlantrafiken hade tvingats att helt upphöra, och för närvarande hade endast ett av bolagets fartyg sysselsättning i kryssningstrafik mellan New York och västindiska hamnar dock med ett på grund av omständigheterna ovisst ekonomiskt resultat. Under sådana förhållanden arbetade bolaget med ett betydande driftunderskott och vore därför hänvisat till att anlita lånevägen för att möta de utbetalningar och utgifter, vilka förestode i samband med leveransen av det nya snart färdigbyggda fartyget.

Bolagets kassabehållning och tillgodohavanden på bankräkningar vid början av 1941 jämte under året inflytande medel beräknades uppgå till 4,070,000 kronor. Under förutsättning att inkomsterna från motorfartyget »Kungsholm», liksom förhållandet varit under år 1940, visade sig åtminstone tillräckliga att möta fartygets utgifter i Amerika samt därjämte New Yorkskontorets administrationskostnader, beräknades bolagets utgifter i Göteborg för 1941, nämligen administrationskostnader, kostnader för de upplagda fartygen, försäkringspremier och här utgående del av löner till »Kungsholms» befäl och besättning, räntor etc., till i runt tal 2,500,000 kronor. Därefter skulle således återstå något över 1,500,000 kronor, varmed bolaget i första rummet skulle hava att bestrida de ytterligare utgifter, som uppstode för det nya fartyget, sedan detta blivit av bolaget övertaget. Storleken av dessa utgifter vore beroende av tidpunkten för fartygets leverans samt av då gällande priser på fartygsförnödenheter, särskilt motorolja, och premiesatser för civil- och krigsförsäkring. Man torde dock kunna beräkna, att en del av nyssnämnda 1,500,000 kronor vid 1941 års utgång skulle återstå, sedan de nu angivna kostnaderna blivit betalda.

Under åren 1941 och 1942 hade bolaget att verkställa likvider för det nya fartyget och amortering av för dess finansiering upptagna lån till följande belopp:

1941, senast i juni	5,800,000	kronor för byggnadskostnader, inkl. likviden till varvet vid fartygets leverans,
» i juli	800,000	» » amortering till sekundärlånefonden,
» i december	1,375,000	» » amortering till skeppshypotekskassan,
1942, senast i juni	1,950,000	» » slutlikvid till varvet,
» i juli	800,000	» » amortering till sekundärlånefonden,
» i december	1,375,000	» » amortering till skeppshypotekskassan,
tillhopa 12,100,000 kronor.		

Så framt icke förhållandena under tiden ändrades, så att bolagets rörelse kunde återupptagas i full utsträckning, vore bolaget urståndsatt att med egna medel bestrida dessa utgifter. Men även om det pågående kriget inom en nära framtid skulle upphöra, kunde bolaget icke påräkna att av sin rörelse erhålla en inkomst tillräcklig att tillnärmelsevis möta de belopp på sammanlagt omkring 8,000,000 kronor, vilka förfölle till betalning under år 1941.

Förslag hade visserligen framställts om försäljning av motorfartyget »Kungsholm», varigenom icke blott de för nybyggnadens finansiering erforderliga medlen utan även ett betydande överskott för ställningens konsolidering skulle hava erhållits och den tyngande räntebördan väsentligt nedbringats. Detta förslag hade emellertid tyvärr till följd av omständigheter, varöver bolaget icke rådde, för närvarande visat sig vara utförbart.

Bolaget finge fördenskull ansöka om ett lån från statsverket av tolv miljoner (12,000,000) kronor, att tillhandahållas i den ordning, som Kungl. Maj:t med hänsyn till förut angivna betalningsterminer kunde komma att föreskriva.

Med avseende på den säkerhet, som bolaget kunde ställa för det sökta lånet, finge anföras, att bolaget för närvarande hade till Svenska skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden pantsatt bland annat inteckningar med bästa förmånsrätt i motorfartyget »Kungsholm» på tillsammans 8,100,000 kronor. När det nya fartyget, som erhållit namnet »Stockholm», införts i det svenska fartygsregistret, skulle dessa inteckningar enligt de gällande lånevillkoren återlämnas till bolaget i utbyte mot inteckningar i motorfartyget »Stockholm». Bolaget bleve i så fall i tillfälle att för det nu sökta lånet lämna säkerhet i inteckningar med bästa förmånsrätt till fulla lånebeloppet i motorfartyget »Kungsholm». Detta fartyg hade i slutet av 1936 av ombud för skeppshypotekskassan åsatts ett värde av 13,500,000 kronor och nyligen i samband med en dispache värderats till 17,000,000 kronor. Det vore av bolaget försäkrat mot totalförlust för 17,500,000 kronor.

Genom de redan upptagna lånen och den ytterligare upplåning, varom nu vore fråga, ådroge sig bolaget en högst betydande skuldbörda, nämligen omkring 22,000,000 kronor, utan att, så länge kriget varade, kunna påräkna någon inkomst, med vilken vare sig räntor eller andra omkostnader skulle kunna betalas. I betraktande härav vore det för bolaget synnerligen angeläget, att räntebelastningen tillsvidare bleve så lindrig som möjligt. Bolaget vågade fördenskull hemställa att för det ifrågasatta lånet få åtnjuta räntefrihet åtminstone under tiden till dess verksamheten kunde återupptagas i full utsträckning.

Då det ålåde bolaget att under åren 1941—1946 verkställa amorteringar till skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden med inalles 2,175,000 kronor om året finge bolaget slutligen anhålla, att lånet måtte få amorteras med 2,000,000 kronor under vart och ett av åren 1947—1952, dock med rätt för bolaget att, om förhållandena så skulle medgiva, tidigare helt eller delvis återbetala lånesumman.

Över bolagets framställning hava efter remiss utlåtanden avgivits av statskontoret den 18 och av statens trafikkommission den 22 april 1941 samt av kommerskollegium efter hörande av styrelsen för svenska skeppshypotekskassan och nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen den 6 och av fullmäktige i riksgäldskontoret den 15 maj 1941.

Vid kommerskollegii utlåtande har fogats viss ytterligare utredning från bolaget.

Efter att hava redogjort för sistnämnda utredning ävensom för myndigheternas i ärendet avgivna yttranden har t. f. departementschefen för egen del anfört följande:

I motiveringen till sitt beslut om anvisande av förenämnda anslag å 4,800,000 kronor såsom lån till Aktiebolaget svenska amerika linien för anskaffande av det ifrågavarande motorfartyget »Stockholm» uttalade 1937 års riksdag bland annat, att det torde vara ett nationellt intresse, förtjänt av statens stöd, att den av bolaget uppehållna direkta förbindelseleden mellan Sverige och Nordamerika kunde ytterligare befästas och utvecklas. Ur samma synpunkter, vilka sålunda lågo till grund för det bistånd statsmakterna redan lämnat bolaget, finner jag det motiverat, att staten jämväl medverkar till att förhjälpa bolaget ur de svårigheter av, enligt vad man vill hoppas, övergående slag, vilka nämnda fartygsanskaffning till följd av kriget numera orsakat. Det synes vara lämpligt, att denna medverkan, såsom bolaget föreslagit, sker i form av lån, avsett att möjliggöra slutlikvidering av omförmälda fartyg samt viss amortering innevarande och nästföljande år av bolagets tidigare lån för fartygsbyggets finansiering. Att ytterligare statsunderstöd på detta sätt beredes bolaget har jämväl tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de i ärendet hörda myndigheterna.

Vad beträffar storleken av det lån, som sålunda nu torde böra tillhandahållas, har kommerskollegium ansett, att det av bolaget åskade beloppet 12,000,000 kronor lämpligen kunde begränsas till 10,400,000 kronor genom att bolaget medgåves uppskov under åren 1941 och 1942 med de under nämnda år till betalning förfallande amorteringarna — för vardera året uppgående till 800,000 kronor — å det i enlighet med bestämmelserna för statens sekundärlånefond för rederinäringen beviljade omförmälda lånet å 4,800,000 kronor, samt att i samband därmed slutamorteringen å sistnämnda lån framflyttades från juli 1946 till juli 1948. Undersökningar, som på kollegii initiativ företagits i syfte att utröna huruvida icke någon del av det återstående lånebehovet, 10,400,000 kronor, kunde tillgodoses på annan väg än genom statens medverkan, hava icke lett till åsyftat resultat. I samband med ärendets beredning inom handelsdepartementet har emellertid frågan ytterligare diskuterats med bolaget. Resultatet härav har blivit, att bolaget numera förklarar sig berett att, när slutlikviden för fartyget, 1,950,000 kronor, förfaller till betalning, från enskilt håll upplåna detta belopp. Kvarstående lånebehov skulle då utgöra (10,400,000 — 1,950,000 =) 8,450,000 kronor. Jag tillstyrker, att lån av statsmedel beviljas bolaget till sistnämnda belopp. Den av kommerskollegium föreslagna statsgarantien för bolagets behöriga fullgörande av berörda slutlikvid läser, med hänsyn till de anordningar bolaget numera träffat, icke vara erforderlig.

Såsom säkerhet för lånet torde i anslutning till vad som föreslagits få godtagas inteckningar med bästa förmånsrätt i motorfartyget »Kungsholm» med rätt för Kungl. Maj:t att, om säkerheten skulle avsevärt försämrats, påfordra förstärkning av densamma. Då nämnda fartyg befinner sig utom

landet, torde visserligen, på sätt kommerskollegium framhållit, någon kompletterande säkerhet genom inteckning jämväl i annat bolagets fartyg kunna ifrågasättas. Jag har emellertid icke ansett mig böra påyrka detta, enär bolaget därigenom skulle betagas erforderliga kreditmöjligheter för den händelse, vilket kan vara att förutse, behov av ytterligare medel för finansiering av bolagets verksamhet under kriget framdeles kommer att yppa sig. Jag förutsätter härvid, att sistnämnda medelsbehov tillgodoses genom lån från enskilt håll.

I likhet med kommerskollegium finner jag lämpligt, att lånet av bolaget lyftes allenast i den mån så erfordras för verkställande av likvid å fartygsbygget samt erläggande av amorteringar å lånet i skeppshypotekskassan. Ränta å lånet synes på sätt kollegium anfört böra utgå efter samma procent-sats som den, vilken gäller för lån ur sekundärlånefonden eller för närvarande 4 procent. Jag biträder jämväl förslaget att med räntebetalningen får anstå under de två första åren, samt att den å dessa år belöpande räntan skall erläggas med en sjättedel under vart och ett av därefter följande sex år. Det synes riktigt att, intill dess nämnda ränta guldits, någon utdelning å bolagets aktiekapital icke må äga rum.

Lånet bör i enlighet med kommerskollegii förslag återbetalas med början år 1947 samt till fullo gäldas senast före utgången av 1952. Den av mig förordade sänkningen av lånebeloppet medför emellertid viss jämkning i den av kollegium framlagda amorteringsplanen. Efter överläggningar med bolaget tillstyrker jag i detta hänseende, att amorteringsbeloppen för åren 1947 och 1948 nedsätts från 1,200,000 kronor om året till respektive 225,000 och 575,000 kronor. Under ett vart av åren 1949—1951 torde böra återbetalas ett belopp av 2,000,000 kronor, och under år 1952 bör slutbetalning ske med 1,650,000 kronor.

Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit torde lämpligen, i den mån ej annat följer av det förut sagda, beträffande lånet böra i tillämpliga delar lända till efterrättelse föreskrifterna i kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) angående sekundärlånefonden. Jag förordar sålunda, att lånebeloppet av riksgäldskontoret ställes till förfogande av nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen för att av nämnden tillhandahållas bolaget under iakttagande av de villkor och bestämmelser, jag i det föregående tillstyrkt.

I enlighet med vad kommerskollegium anfört synes för nu ifrågavarande lån kunna tagas i anspråk ett belopp av 5,000,000 kronor från rederilånefonden. Beloppet torde för lånets finansiering böra överföras till fonden för låneunderstöd, under vilken den föreslagna krediten lämpligen bör i sin helhet redovisas. Det därutöver erforderliga beloppet eller (8,450,000 — 5,000,000 =) 3,450,000 kronor torde få anvisas såsom särskilt anslag under sistnämnda fond samt upptagas å tilläggsstat till den löpande riksstaten.

Det enligt sekundärlånefondens bestämmelser beviljade lånet å 4,800,000 kronor skulle enligt den av kommerskollegium föreslagna amorteringsplanen återbetalas med 800,000 kronor om året under vart och ett av åren 1943—1948. Med hänsyn till den amorteringsskyldighet, som kommer att åvila bolaget för det lån å 1,950,000 kronor, vilket bolaget avser att upptaga från enskilt håll, tillstyrker jag, att angivna amorteringsplan jämkas sålunda, att avbetalning å förstnämnda lån skall ske under vartdera av åren 1943—1946 med allenast 400,000 kronor samt under ett vart av åren 1947 och 1948 med 1,600,000 kronor. För genomförandet av denna anordning fordras riksdagens samtycke.



Med hänsyn till det svåra ekonomiska läge, vari Aktiebolaget svenska amerika linien på grund av rådande förhållanden befinner sig, och då det är ett nationellt intresse, att bolagets verksamhet så långt möjligt är upprätthålles vill utskottet icke motsätta sig Kungl. Maj:ts föreliggande förslag till ytterligare stödåtgärder åt bolaget. Utskottet finner sig alltså böra tillstyrka, att åt bolaget av statsmedel beviljas ett låneunderstöd å 8,450,000 kronor. I fråga om lånevillkoren har utskottet ingen erinran att framställa mot Kungl. Maj:ts förslag men vill understryka departementschefens uttalande, att Kungl. Maj:t bör förbehållas rätt att, om säkerheten för lånet skulle avsevärt försämrans, påfordra förstärkning av densamma. Det föreslagna sättet för lånets finansiering tillstyrkes av utskottet liksom den av departementschefen förordade ändrade amorteringsplanen för det bolaget tidigare beviljade lånet å 4,800,000 kronor. Med hänsyn till de stora lån, som statsmakterna beviljat Aktiebolaget svenska amerika linien, vill utskottet framhålla vikten av att Kungl. Maj:t för bevakande av de stora ekonomiska intressen, som staten har i nämnda företag, skaffar sig möjlighet att noga följa bolagets verksamhet och kontrollera att all erforderlig sparsamhet iakttages.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) godkänna den av föredragande departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 16 maj 1941 tillstyrkta ändrade amorteringsplanen för det Aktiebolaget svenska amerika linien i enlighet med bestämmelserna för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen beviljade lånet å 4,800,000 kronor;

b) medgiva, att Aktiebolaget svenska amerika linien beviljas ytterligare lån av statsmedel till belopp av 8,450,000 kronor i enlighet med de villkor och bestämmelser, som av föredragande departementschefen i nämnda statsrådsprotokoll tillstyrkts;

c) besluta, att till fonden för låneunderstöd må för ovan angivna ändamål från rederilånefonden överföras ett belopp av 5,000,000 kronor;

d) till *Lån till Aktiebolaget svenska amerika linien* å tillägsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i fonden för låneunderstöd anvisa ett reservationsanslag av 3,450,000 kronor.

Stockholm den 13 juni 1941.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson, Asplund, Per Gustafsson, Pauli, Bergman, Torsten Ström, Lindström, Heiding, Andrén* och *Carlström*; samt

från andra kammaren: herrar *Jonsson* i Eskilstuna, *Törnkvist, Skoglund* i Dovers-  
torp, *Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Ward, Lindberg*  
i Umeå, *Viklund, Lundberg* i Hälsingborg, *Hansson* i Rubbestad och *Bergvall*.