

Nr 155.

Av herr **Enhörning**, om anslag till en flottledslånefond.

Genom de vid förra årets riksdag antagna flottleds- och flottningsslagarna hava statsmakterna infört en genomgripande och omfattande omreglering av rättsförhållandena på flottningsväsendets område. Flottleden har uttryckligen förklarats vara allmän egendom och ställts under kontroll och tillsyn av offentlig myndighet. Till följd härav hava ock flottningsföreningens — d. v. s. sammanslutningen av trafikanterna av denna led — befogenheter i avseende å flottledens nyttjande och förvaltande i hög grad begränsats. Sålunda har föreningen överhuvud förbjudits att försälja, inteckna eller bortförpanta flottledens egendom, till vilken hänföres ej blott alla för flottledens anläggande och förbättrande utförda byggnader och arbeten i vattendraget utan även all materiel och annan lös egendom, som erfordras för själva flottningsarbetets bedrivande. Och därjämte har flottningsföreningen ålagts skyldighet att på egen bekostnad underhålla och vidare utveckla denna allmänna samfärdsled utan rätt till bidrag från det allmänna för täckande av utgifterna för sådana kostnader.

Ehuru i princip ingenting bör anmärkas mot införandet av nu nämnda lagbestämmelser, komma dock dessa att i tillämpningen medföra stora svårigheter för flottningsföreningarna och flottningsväsendets sunda utveckling, om icke samtidigt beredes möjlighet för flottningsföreningarna att utan större besvärighet täcka sina oundgängliga behov av krediter för anskaffande av nödiga kapital för att kunna fullgöra sina skyldigheter i avseende å flottledernas vidare utveckling och förbättrande. Så har emellertid icke skett genom den nya flottledslagstiftningen, utan möjligheten för föreningarna att upplåna penningar för ändamålet har ytterligare försämrats just till följd av lagens förbud att använda de av föreningen en gång utförda anläggningar och förvärvad egendom såsom kreditunderlag.

För att närmare belysa ifrågavarande förhållanden torde vara lämpligt att här något redogöra för lagens bestämmelser rörande allmän flottleds tillkomst samt om flottningssjöföreningens skyldigheter i avseende å dess handhavande. Ehuru flottleden är en allmän trafikled, som står öppen för envar, lämnar dock staten icke något ekonomiskt bidrag till dess inrättande eller iordningsställande, såsom fallet är ifråga om vägar, kanaler, järnvägar. Det är uteslutande överlåtet åt de enskilda skogsägarna eller andra intresserade såväl att ombesörja vattendragens rensning och utbyggande som ock att anskaffa det härför erforderliga kapitalet. Endast i sådana trakter, där staten själv privat är ägare till så gott som all skogsmark och där således något enskilt intresse i avseende å flottleds inrättande ej gör sig gällande, har staten under senaste årtionden uppträtt som initiativtagare till flottleders anläggning. Det kapital, som staten härvid nedlagt å flottleder, uppskattas dock blott till ungefär två och en halv millioner kronor, under det att vad enskilda skogsägare utgivit för våra allmänna flottleder utgör minst etthundrafemtio millioner kronor (se Flottningssakkunniges betänkande sid. 70).

Nu sistomnämnda belopp har till huvudsaklig del förskjutits av våra i Norrland verksamma sågverksindustrier, men har i yttersta hand guldits av skogsägarna, såväl de större som de mindre. Som anläggare av våra flottleder hava nämligen, vid det förhållande att skogsägarna i allmänhet ej varit i stånd att själva anskaffa de för flottledens inrättande erforderliga, ganska avsevärda belopp, de mera kapitalstarka bolagen, som haft intresse av skogens tillvaratagande, måst uppträda. Enligt lag har det nämligen ålegat och åligger fortfarande anläggaren av flottled att själv ombestyrja flottledens iordningställande och förskjuta det härför erforderliga kapitalet. Emellertid är anläggaren berättigad att återfå sitt nedlagda kapital under vissa år i form av amorteringsavgifter, och dessa avgifter påläggas flottgodset, som framföres i leden. Det blir alltså skogsägarna, som ytterst få gälda kostnaderna för flottleden, ty även om dessa försälja sin skog å rot, måste skogsköparen vid prisets bestämmande taga hänsyn till och därifrån avräkna de för verkets framflottande utgående avgifterna. Kostnaden för en flottleds anläggande drabbar alltså skogen och dess ägare. Samma är förhållandet med de kostnader, som sedermera efter ledens öppnande för trafik måste nedläggas å densamma för dess förbättrande och utvidgande. Vid en leds inrättande blir denna nämligen ingalunda så väl ordnad och utbyggd, att nya arbeten icke senare bliva erforderliga. Tvärtom måste man vid den första regleringen av flottleden av kostnadsskäl ofta inskränka sig till sådana arbeten, som äro nödvändiga för vattendragets flottbargörande och för skyddande av annans egendom. Med övriga

nyttiga arbeten måste därför i regel anstå, till dess det ursprungliga anläggningskapitalet guldits. Vid denna tidpunkt är det emellertid flottningsföreningen, som har att sörja för flottledens förbättrande och underhåll, ty i och med att flottleden upplåtes till allmänt begagnande, ställes den under föreningens tillsyn och förvaltning. (Se lagen om flottning i allmän flottled § 23). Det blir alltså flottningsföreningen, som har att anskaffa de för förbättringsarbetens utförande nödiga belopp. Och vad härtill åtgår, utgör inga små summor. Enligt vad den vid flottningssakkunnigas betänkande fogade statistiken utvisar, häftade de däri upptagna föreningar, vilka blott äro ett fåtal av landets samtliga föreningar, vid 1912 års slut i skuld för ett oguldet byggnadskapital av över fem millioner kronor. Detta belopp torde föreningarna hava till större delen upplånat hos enskilda banker mot säkerhet av varjehanda beskaffenhet. Hittills har man nämligen ansett hinder icke möta för föreningen att lämna flottledens byggnader och materiell som säkerhet för lån till flottleden, och de fall, då sådant skett, torde, särskilt i övre Norrland, ej varit så få. I vissa fall har åter styrelsen för föreningen måst ikläda sig borgen för ifrågavarande lån. Med de stigande belopp, som alltmer erfordras för flottledernas utveckling och förbättring, hava dock styrelserna visat sig mer och mer obenägna att åtaga sig personlig borgen för föreningens skulder, varigenom svårigheten att erhålla kapital för flottlederna ytterligare ökats. Givet är ock, att man i längden skäligen ej kan begära sådana borgensförbindelser av de enskilda personer, som inväljas i styrelsen, så mycket hellre som kanske en del av dem icke ens deltaga själva i flottningen.

Genom den nya flottningsslagstiftningen, som i år trätt i kraft, hava hittillsvarande möjligheter att anskaffa lån åt flottleden ytterligare försämrats, för att ej säga så gott som stoppats. Anledningen härtill är den nya rättsställning, som i lagen givits åt flottleden och föreningen. Såsom flottningssakkunniga anmärkt å sidan 372 i sitt betänkande, kommer flottningsföreningen hädanefter icke att äga *någon* egendom. Allt, som anskaffas för flottningen eller som nedlägges å flottleden, utgör enligt 6 kap. 24 § vattenlagen allmän egendom och tillhör således ej föreningen, trots att det är denna som får vidkännas utgifterna härför. Och enligt § 25 i flottningsslagen är föreningen i regel förbjuden att inteckna eller pantsätta denna egendom. Föreningen kan således icke använda de oerhörda kapital, som nedlagts i våra flottledsanläggningar, som säkerhet för de ytterligare lån, som erfordras för ledernas förbättrande. Men de bankinrättningar eller enskilda personer, som kunna tänkas som långgivare åt föreningarna, vilja icke utlämna några lån, utan att säkerhet ställes. Visserligen anvisar flottningsslagen i 26 § en möjlighet för långivarne att ställa

sig direkt som förlagsgivare till leden utan annan säkerhet än rätten till inflytande amorteringsavgifter av de byggnader, å vilkas utförande de upplånta medlen nedlagts. Men det torde vara alltför sangviniskt att tro, att våra bankinrättningar skola åtnöjas med en så dubiös säkerhet. Och för övrigt torde gällande bankföreskrifter lägga hinder i vägen för de enskilda bankerna att godkänna en säkerhet, som utgör blott en rättighet att av flottningsstyrelsen lyfta de ojämnt inflytande amorteringsavgälderna. Dessa växla nämligen årligen alltefter det framförda flottgodsets myckenhet, och vissa år, då flottningen ligger nere, inflyter icke alls någon amortering.

Det torde vara uppenbart, att under de nämnda förhållandena våra enskilda banker icke vilja eller kunna ställa sig längre som långivare till våra flottningsföreningar. Men penningar äro dock erforderliga för att icke flottningsväsendets utveckling skall förhindras.

En utväg, som härvidlag är tänkbar och lämplig, är, att staten träder hjälpende emellan såsom långivare. Flottlederna äro ju allmänna trafikleder, liksom vägar, järnvägar, och hittills har staten uppträtt som långivare i stor utsträckning åt järnvägarna. Å våra allmänna vägar, som icke kunna anses vara av större betydelse för vårt näringsliv än flottlederna, har staten hittills nedlagt stora belopp, utan att ens återbetalningsskyldighet ifrågasatts. Däremot har staten åtgjort synnerligen litet för att underlätta utvecklingen av vårt stora flottledsnät.

Det borde därför icke heller vara främmande för staten att även bistå våra flottleder, i all synnerhet som staten genom den nya lagstiftningen försvårat kapitalanskaffningen för dessa. En dylik begäran kan betecknas som synnerligen skälig, om från flottningsintressets sida ej ifrågasättes mera, än att staten upplägger en flottledslånefond och att flottlederna genom deras representanter, flottningsföreningarna, berättigas att därur låna erforderligt belopp mot ränta och återbetalningsskyldighet i den för flottledsbyggnadens amortering stadgade ordning. Någon förlust skulle härigenom ej uppstå för staten, utan tvärtom kunde vinst beräknas, enär räntans storlek är enligt 30 § flottningslagen bestämd att motsvara den allmänt gällande utlåningsräntan. Och därest på en eller annan mindre flottled amorteringen mot förmodan ej skulle inflyta till fullo under alla år, uppväges denna förlust genom den räntevinst, som göres på de större flottlederna.

Bleve en dylik flottledslånefond upplagd, borde ur densamma lån kunna lämnas ej blott för utförande av förbättringsarbeten å redan befintliga flottleder utan även för anläggande av nya sådana leder. Behov att understödja tillkomsten av nya leder torde vara nödvändigt, särskilt i sådana skogsområden, där skogen äges uteslutande av mindre skogsägare

och där bolagen icke finna fördelaktigt att själva uppträda som anläggare av flottleder.

Angående storleken av den föreslagna fonden torde knappast kunna ifrågasättas, att den kunde ställas på lägre belopp än fem millioner kronor.

En annan utväg, varigenom ifrågavarande syftemål kunde vinnas, vore även att inom riksbanken avsattes en liknande lånefond och att flottningsföreningarna berättigades att efter fullmäktiges prövning där erhålla lån för bestridande av kostnaden för flottleders anläggande eller förbättrande.

Vilkendera av de sålunda föreslagna utvägarna, som i första hand bör anlitas, torde vederbörande utskott lämpligast böra avväga och föreslå.

På grund av vad ovan anförts, får jag alltså föreslå,

att riksdagen ville anslå ett belopp av fem millioner kronor att uppläggas som en flottledslånefond, ur vilken lån mot ränta skulle beviljas dels för anläggande av nya flottleder och dels för utvidgande och förbättrande av redan befintliga sådana leder, eller därest denna hemställan icke anses böra bifallas, att riksdagen ville bemyndiga riksbanksfullmäktige att i mån av prövat behov bevilja flottningsföreningar förlagslån från riksbanken för allmänna flottleders utvidgande och förbättrande utan annan säkerhet än som enligt flottningslagarna tillerkännes förlagsgivare till sådan led.

Stockholm den 22 januari 1920.

E. A. Enhörning.

