

Nr 156.

Av herr **Enhörning**, om åvägbringande av utredning och förslag rörande rätt för flottningsförening att som säkerhet för lån för allmän flottleds förbättrande använda sig av allmän flottleds egendom.

Genom de vid förra årets riksdag antagna flottleds- och flottningslagarna hava statmakterna 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 över huvud förbjudits att försälja, inteckna eller bortförpanta flottledens egendom, till vilken hänföras 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 beredas möjligheter för flottningsföreningarna att utan stora besvärligheter 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 flottningsföreningens skyldigheter i avseende å dess handhavande. Ehuru flottled är en allmän trafikled, som står öppen för envar, lämnar dock staten icke något ekonomiskt bidrag till dess inrättande eller iordningsställande, såsom fallet är i fråga 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 de senaste årtiondena 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. 170).

Nu sistnämnda 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 flottleders 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 iordningsställande 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 virkets framflottande utgående avgifterna. Kostnaderna för en flottleds anläggande drabba 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 anstås, till dess det ursprungliga anläggningskapitalet i någon mån guldits. Vid denna tidpunkt är det emellertid flottningssällskapet, 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 flottningssällskapet, som har att anskaffa de för förbättringsarbetsens utförande nödiga belopp. Och vad härtill åtgår, utgör inga små summor. Enligt vad den vid flottningssakkunnigas betänkande fogade statistiken utvisar, haftade 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 säkerheter av varjehanda beskaffenhet. Hittills har man nämligen ansett hinder icke möta för föreningar att lämna flottledens byggnader och materiel 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 obegagna 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 styrelserna, så mycket hellre som kanske en del av dem icke ens deltaga själva i flottningen.

Genom den nya flottningssällskapstiftningen, 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 flottningssällskapet 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 det är denna som får vidkännas utgifterna härför. Och enligt 25 § i flottningssällskapslagen 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 flottningslagen i 26 § en möjlighet för långivarna 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 godtaga en säkerhet, som utgör blott en rättighet att av flottningsstyrelserna lyfta de ojämnt inflytande amorteringsavgälderna. Dessa växla nämligen årligen alltefter det framförda flottgodsets myckenhet, och vissa år, då flottningen ligger nere i mindre flottleder, inflyter icke alls någon amortering.

Det torde vara uppenbart, att under de nämnda förhållandena våra banker icke vilja eller kunna ställa sig längre som långgivare till våra flottningsföreningar. Men penningar äro dock erforderliga för att icke flottningsväsendets utveckling skall förhindras. För anskaffande av dessa är nödvändigt, att flottningsföreningarna i någon form erhålla möjlighet att ställa säkerhet för de upplånta medlen, såvida icke statsmakterna finna lämpligt att, såsom jag ock föreslagit i en annan, denna dag väckt motion, upplägga en flottledslånefond, varur utan särskild realsäkerhet lån skulle beviljas för ändamålet.

Men även om en sådan fond bildades, skulle denna antagligen icke bliva i stånd att tillgodose alla våra flottleders behov av kapital. Alltid kvarstår för föreningarna nödvändigheten av att för täckande av tillfälliga större utgifter kunna upptaga lån med återbetalningsskyldighet efter ett eller annat års förlopp. För sådana korta lån bör flottledslånefonden lämpligen icke användas. Och även för sådana korta lån fordra bankerna ställandet av säkerhet.

Den säkerhet, som för nu nämnda ändamål står till buds, kan givetvis icke bliva annat än de byggnader och anläggningar, som förut utförts i flottleden, samt flottledens materiel för flottningens bedrivande. Denna egendom hava de flottande under de föregående åren själva bekostat och guldit, och det vore därför icke orimligt begärt, att densamma finge sedermera av dem användas som kreditunderlag.

Emellertid är denna egendom av den beskaffenhet, att den enligt gällande lagstiftning för närvarande ej kan i full utsträckning användas som pant. Flottledsbyggnaderna äro oftast utförda å annan mark med

servitutsrätt för dess bibehållande, och då de sålunda ej utgöra fast egendom kunna de ej in-tecknas såsom vanliga fastigheter. Ej heller kunna de lämnas som handpant, då de icke äro lösa saker. Och vad den lösa flottningsmaterielen angår, skulle denna visserligen kunna pantsättas, men då den ständigt behöves i bruk för flottningen, kan det ej gärna komma i fråga att överlämna den som pant i handom åt långgivaren.

En ny form för pantsättning av flottledsegendom måste alltså legaliseras. Huru denna i detalj bör utformas, kan jag nu icke närmare ange, utan fordras härför en särskild utredning genom tillkallade sakkunniga. Jag har emellertid tänkt mig, att detta pantinstitut anordnades i huvudsak så, att hos vattendomstolen, i vars vattenböcker alla flottleder enligt lag skola finnas antecknade, kunde begäras inskrivning av de skuldebrev, som utfärdas för flottledens räkning, på samma sätt som inskrivning vid uerrätten nu sker i in-teckningsboken. Genom en sådan inskrivning, som lämpligen borde ske distriktvis för varje flottled, skulle långgivaren erhålla säkerhet i all flottledsegendom inom distriktet, med rätt att, därest flottningsföreningen underlåte att inbetala stadgad amortering, själv få omhändertaga rätten till amorteringens uppbärande eller eventuellt att försälja egendomen i exekutiv ordning. Den lösa flottningsmaterielen borde kunna pantsättas, utan att den direkt överlämnades i långgivarens hand genom införande av en pantsättningsform, liknande vår nu vanliga lösöreköpsform eller vårt förlagsin-teckningsinstitut.

Att snarast möjligt något göres för att underlätta flottningsrörelsens kreditbehov är ofrånkomligt och kan vitsordas av alla med ifrågavarande verksamhetsområde förtrogna personer.

På grund av det ovan anförda får jag alltså anhålla,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning, huruvida och i vilken ordning det må kunna tillstädjas flottningsförening att som säkerhet för lån, som erfordras för allmän flottleds förbättrande, använda sig av allmän flottleds egendom, samt att därefter för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 22 januari 1920.

E. A. Enhörning.