

Nr 190.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående beviljande av lån till aktiebolaget svenska amerikalinjen för anskaffande av fartyg till uppehållande av bolagets regelbundna ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater; given Stockholms slott den 19 februari 1926.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

C. E. Svensson.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1926.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÜLLER, LEVINSON.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Svensson anför efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet:

I en till Kungl. Maj:t ställd, den 26 januari 1926 dagtecknad skrift har aktiebolaget svenska amerikalinjen anhållit, att Kungl. Maj:t måtte träffa de anstalter, som kunde befinnas erforderliga för beviljande åt bolaget av ett statslån å 8,000,000 kronor för anskaffande av ett fartyg till uppehållande av bolagets regelbundna ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater, vilket lån skulle löpa med lägsta möjliga ränta och amorteras under förslagsvis tio år med början under tredje året från fartygets färdigställande.

Aktiebolaget
svenska
amerika
linjens ansök-
ning.

Till stöd för denna framställning har bolaget anfört följande:

»Styrelsen för aktiebolaget svenska amerikalinjen, som vågar tro, att den av bolaget bedrivna trafiken mellan Sverige och Nordamerikas För-
enta Stater är av icke ringa nationell betydelse, tillåter sig härmed hän-
vända sig till Eders Kungl. Maj:t med underdånig anhållan om det stöd
från statsmakternas sida i form av ett statslån, som för linjens fortsatta
utveckling är nödvändigt, och får till motivering härför anföra följande.

Efter fleråriga förarbeten stod svenska amerikalinjen sommaren år 1914
nära sitt förverkligande, då krigsutbrottet och de omkastningar detta med-
förde med ens syntes äventyra bolagets tillkomst. Genom ingripande i
sista stund av enskilda personer och av Göteborgs stad genom aktieteck-
ning till betydande belopp lyckades man emellertid bringa det därhän, att
bolaget, då benämnt rederiaktiebolaget Sverige—Nordamerika, hösten
1914 kunde konstitueras med ett aktiekapital av 8,000,000 kronor. Genom
nyteckning ökades aktiekapitalet sedermera år 1917 till 24,000,000 kronor.

Från början var det givetvis ett starkt önskemål att genom nybyggnad
erhålla det absolut lämpligaste tonnaget, men på grund av krigsförhållan-
dena var detta fullkomligt uteslutet. År 1915 kunde bolaget däremot ge-
nom köp förvärva och i december 1915 insätta i trafik sitt första fartyg om
12,967 brutto registerton — under svensk flagg benämnt 'Stockholm' — vil-
ket efter genomgripande förändringar av inredningen kunde göras lämpligt
för svensk trafik. Förändringarna avsågo förnämligast att bereda
större bekvämlighet och trevnad för tredje klass passagerarna än som
dittills å i emigranttrafik sysselsatta passagerarångare varit vanligt. Ge-
nom sina såväl då som senare vidtagna åtgärder i sådant syfte torde sven-
ska amerikalinjen kunna sägas icke oväsentligt hava bidragit till undan-
röjande eller förminskande av de obehag, emigranter och övriga tredje-
klass passagerare tidigare måst underkasta sig under en atlantresa, och
detta icke enbart på bolagets egna fartyg utan genom exemplets makt även
på fartyg, tillhörande andra linier.

Trots de svårigheter, de krigförande makternas åtgärder medförde och
som tidtals tvingade ångaren 'Stockholm' till längre eller kortare tids stilla-
liggande, kunde dock trafiken under krigsåren nödtorftigt upprätthållas.

Snarast möjligt efter krigets slut gick bolaget i författning om anskaf-
fande av ett andra fartyg och, då det icke vid nämnda tidpunkt var möj-
ligt att inom rimlig tid genom nybyggnad förvärva ett sådant, inköpte
bolaget år 1919 det fartyg om 11,254 brutto registerton, som fick namnet
'Drottningholm'.

Styrelsen har emellertid sedan dess fasthållit vid det viktiga önskemålet
att för bevarande och utveckling av svenska amerikalinjens trafik kunna
förvärva fartyg, som än bättre än de förutvarande kunde lämpa sig för
denna linjes speciella förhållanden. Detta har i sin tur visat sig omöj-
ligt att uppnå annat än genom nybyggnad. Då för några år sedan nya
uppfindingar på motorteknikens område syntes öppna möjlighet att kon-
struera så stora och kraftiga motorer, som för framdrivande av ett stort
transatlantiskt passagerarfartyg erfordras, och därigenom betydliga drifts-
besparingar skulle kunna uppnås ansåg bolagets styrelse tiden inne att skri-
da till förverkligande av nämnda önskemål och beställde år 1923 motorfarty-
get 'Gripsholm' om 18,284 brutto registerton, vilket levererades och insattes
i trafik sistlidne november månad. 'Gripsholms' tillblivelse har följts med
största intresse över hela den sjöfartsidkande världen och kan i viss mån,
såsom det första motordrivna passagerarfartyget i nordatlantisk trafik,

sågas bilda epok i denna trafiks utveckling. Den erfarenhet, som hittills under de gångna månaderna vunnits, har också till fullo infriat de stora förhoppningar, som ställts på detta fartyg.

Ytterligare har bolaget låtit nybygga och under år 1925 insätta i trafik lastmotorfartyget 'Korsholm' om 2,864 brutto registerton, och förvärvat den mindre pasagerarångaren 'Borgholm' om 515 brutto registerton, vilken huvudsakligen är avsedd att överföra svenska amerikalinjens finska passagerare mellan Finland och Stockholm.

Uppenbart är att passagerartrafik bedriven med trenne beträffande fart och bekvämligheter så pass olika fartyg som 'Stockholm', 'Drottningholm' och 'Gripsholm' måste bliva i viss mån 'haltande'. Ovan har omnämnts hurusom det från början framstått som ett önskemål för bolaget att besitta likvärdiga, för linjens behov särskilt avpassade fartyg. Detta är emellertid numera icke blott ett önskemål utan snarare en nödvändighet, därest linjen skall kunna för framtiden upprätthålla och ytterligare utveckla den ställning, den numera uppnått.

Ehuru underhållen i utmärkt skick har ångaren 'Stockholm' dock uppnått den ålder, att frågan om ersättningsbyggnad är aktuell, och när den tiden kommer, då ångaren bör dragas ur trafik, måste ett nytt fartyg av ungefär 'Gripsholms' typ vara färdigt att omedelbart intaga dess plats. En dylik nyanskaffning drager emellertid ansevärd tid, varför åtgärder för dess igångsättande snarast möjligt böra vidtagas.

Behovet av ett nytt fartyg av 'Gripsholms' typ minskas icke, utan tvärtom ökas på grund av den minskade betydelse, den egentliga emigranttrafiken fått genom de av Förenta Staterna genomförda inskränkningarna i immigrationen genom den s. k. kvotalagen och som gör att intresset numera måste mera än tillförne inriktas på turist- och annan resandetrafik än den egentliga emigranttrafiken. Av de respektive 22,832 och 24,362 passagerare, som under åren 1924 och 1925 befordrats med bolagets fartyg, äro sålunda endast respektive 7,300 och 6,632 att hänföra till s. k. kvotapassagerare. Goda utsikter synas också förefinnas att antalet passagerare, som icke falla under kvotalagens bestämmelser, skall komma att betydligt ökas.

En ytterligare inskränkning av immigrationskvotan att träda i kraft den 1 juli 1927 är preliminärt beslutad, men har enligt vad styrelsen har sig bekant på senare tid väckt stark opposition och blivit föremål för åtskilliga ändringsförslag. Skulle emellertid denna ytterligare inskränkning komma att träda i kraft, varigenom betydelsen av emigranttrafiken bleve än mera reducerad, framstår det som än mera nödvändigt för svenska amerikalinjen — om tillbakagång skall kunna undvikas — att stå rustad med sådant fartygsmaterial, som kan verka tilldragande på turister och andra resande med högre anspråk på snabbhet och bekvämlighet under överresan.

De fartyg, svenska amerikalinjen för närvarande äger, har bolaget kunnat anskaffa praktiskt taget utan skuldsättning. För byggande av ett systerfartyg till 'Gripsholm' har bolaget emellertid icke medel disponibla. Att anskaffa behöfligt kapital genom ökning av aktiekapitalet torde under nuvarande ekonomiska förhållanden få anses uteslutet, och styrelsen finner sig därför icke kunna gå i författning om byggande av ett nytt fartyg, så vitt icke statsmakternas stöd kan erhållas genom ett lån mot billig ränta och med tillräckligt lång amorteringstid.

Hittills har bolaget icke erhållit annat bistånd av svenska staten för ton-

nageanskaffning än ett rederilån om 350,000 kronor, utbetkommet år 1925 för det på Götaverken byggda lastmotorfartyget 'Korsholm'. Dessutom har bolaget inledande ansökan om lån ur fonden för rederinäringens befrämjande till ett belopp av 3,350,000 kronor. Svenska amerikalinen vägar däremot tro sig hava varit till väsentligt gagn för vårt land genom den under dess tioåriga verksamhet bedrivna trafiken, och styrelsen vägar därför hoppas på ett välvilligt bedömande av dess härmed ingivna framställning.

Motorfartyget 'Gripsholm' har dragit en anskaffningskostnad av cirka 14,000,000 kronor. Härvid är emellertid att märka, att flera omständigheter, som icke kunna beräknas återkomma, såsom valutaförhållanden o. d., medverkat till att byggnadskostnaderna för detta fartyg blivit avsevärt lägre, än de under mera normala förhållanden skulle hava blivit. Anskaffningskostnaden för ett nytt fartyg av 'Gripsholms' typ torde därför böra beräknas till lägst 16,000,000 kronor. För möjliggörande av detta nya fartygs byggande anser styrelsen erforderligt, att halva den beräknade kostnaden, alltså 8,000,000 kronor, erhålles genom statslån till så billig ränta som möjligt och med möjligast lång amorteringstid. Den andra hälften av kostnaden tror sig styrelsen kunna anskaffa dels genom kredit från det varv, som kan komma att få i uppdrag att bygga fartyget, dels genom vinstmedel under fartygets byggnadstid eller på annat sätt. Till säkerhet för det statslån, varom bolaget således i underdånighet anhåller, är bolaget berett att lämna inteckning i motorfartyget 'Gripsholm' till betryggande belopp.

För styrelsen för svenska amerikalinen framstår det såsom synnerligen önskvärt, att ett blivande nytt fartyg kunde byggas vid svenskt varv, förutsatt att detta kan ske utan större ekonomiska uppoffringar från bolagets sida. Till svar på förfrågan från styrelsens sida har också av ett svenskt varv meddelats, att i tekniskt avseende hinder icke möter för varvet att åtaga sig byggandet av ett fartyg av ifrågavarande storlek. Huru de ekonomiska möjligheterna i detta avseende ställa sig, låter sig givetvis icke för närvarande bedömas, utan kan först avgöras, sedan bindande anbud från olika håll införskaffats.

Till upplysning om bolagets ställning bifogas bolagets styrelseberättelser för åren 1923 och 1924, och anhåller styrelsen få avlämna redogörelse för resultatet av 1925 års verksamhet, så snart bokslut för nämnda år föreligger. De ytterligare uppgifter, som kunna finnas erforderliga, anhåller styrelsen under ärendets behandling få tillfälle inkomma med. Såsom möjligen av intresse för bedömande av bolagets tioåriga verksamhet anhåller styrelsen i detta sammanhang få tillfoga följande uppgifter.

Till aktieägarna hava för åren 1916—1924 utdelats i procent av aktiekapitalet: 1916 5 procent, 1917 5 procent, 1918 6 procent, 1919 8 procent, 1920 5 procent, 1921 5 procent, 1922 5 procent, 1923 6 procent, 1924 4 procent.

Under samma tid hava årligen avskrivningar verkstälts å bolagets tonnage, sammanlagt uppgående den 31 december 1924 till 6,148,400 kronor 79 öre, i balansräkningen uppfört å avskrivningsfonden.

Från linjens början till 1925 års slut hava med bolagets fartyg befördrats över 167,000 passagerare och över 575,000 ton gods. Under samma tid har i passageraravgifter och frakter av bolaget intjänats omkring 129,500,000 kronor. Av dessa intäkter hava enligt bolagets böcker cirka 60 procent stannat i Sverige i form av arbetspenningar, avgifter, fonderingar, utdelningar och skatter m. m.

I skatter till stat och kommun hava, restitutioner frånräknade, under tioårsperioden utbetalts 5,431,520 kronor.

Den nationalekonomiska betydelsen för landet av bolagets tioåriga verksamhet torde av dessa uppgifter tillräckligt tydligt framgå och tarva måhända icke ytterligare utläggningar.

Till slut vill styrelsen därför endast erinra om de betydliga belopp en ökad turisttrafik kan tillföra landet. Enligt från amerikansk sida verkställd undersökning beräknas, att cirka 400,000 amerikanska turister besökt Europa under 1925, och att varje amerikansk resande under sitt besök i Europa utger i medeltal cirka \$ 1,000.»

Över bolagets framställning hava utlåtanden avgivits av kommerskollegium den 8 och av statskontoret den 13 februari 1926.

I sitt utlåtande, som åtföljes av ett antal tabeller, utvisande utvecklingen under senare tid av handelsomsättningen mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater, anför kommerskollegium i huvudsak följande:

»Kollegium har redan vid ett tidigare tillfälle haft att taga ställning till frågan om statens understödande av den linjetrafik, varom nu är fråga. Efter nådig remiss avgav kollegium sålunda den 4 juli 1914 underdånigt utlåtande över en av Carl August Kjellberg m. fl. i egenskap av stiftare av ett då tillämnat aktiebolag, benämnt rederiaktiebolaget Sverige-Nordamerika, gjord underdånig framställning om beredande, under viss förutsättning, åt nämnda bolag av dels ett rederilån å 3,000,000 kronor att amorteras under en längre följd av år, dels ett årligt statsunderstöd å 500,000 kronor under minst tre år för upprätthållande av en direkt snabbgående passagerar-, post- och godslinje mellan Sverige och Nordamerikas Förenta Stater med minst två för ändamålet byggda ångare.

I sitt nämnda utlåtande, varav avskrift bifogas, framhåller kollegium, hurusom ett bifall till ansökningen skulle sätillvida innefatta en nyhet i den svenska sjöfartspolitik, att därmed för första gången ett direkt statsunderstöd skulle beviljas för upprätthållande av en fartygslinje, som icke i främsta rummet vore avsedd för godstransport, eller med andra ord ett statsunderstöd, som icke i första hand betingades av hänsyn till den svenska exportens intressen. Mot bakgrunden av en av kollegium i utlåtandet lämnad kortfattad överblick över den moderna subventionspolitiken, sådan den tedde sig i olika länder, ävensom över de statsåtgärder, som i vårt land dittills vidtagits på området, fann kollegium det sålunda tydligt, att det gällde en för vårt land ny typ av företag och att ett bifall till framställningen skulle inleda den svenska subventionspolitiken på nya vägar.

Sedan kollegium fortsättningsvis förklarat sig finna den omständigheten, att vårt land sedan jämförelsevis kort tid ägde en statsunderstödd regelbunden fartygslinje, nämligen den av aktiebolaget Svenska Amerika-Mexikolinjen uppehållna, som vore avsedd för betjäning av varuutbytet mellan Sverige och bland annat Amerikas Förenta Stater och vars trafikplaner då ännu knappast hunnit fullt genomföras, utesluta varje tanke på att av särskild hänsyn till exportens intressen med statsunderstöd upprätta en ny linje mellan Sverige och Nordamerika, så länge det icke visat sig att den redan bestående linjen saknade tillräcklig utvecklingsförmåga för att kunna tillgodose den svenska exportindustriens växande krav, påpekar

Kommerskollegium.

Tidigare ansökning om statsunderstöd till nu ifrågakarande ångbåtsförbindelse.

kollegium, att det också tydligt framginge av den ingivna ansökningen samt av därvid fogade och däri åberopade handlingar, att godstransporten endast vore avsedd att spela en underordnad, om än ur räntabilitetssynpunkt icke alldeles oväsentlig roll i det planerade företaget och att detta fastmera vore tänkt i främsta rummet såsom en post- och passagerarlinje av i det hela samma typ som de i ett stort antal andra länder, däribland även Danmark och, sedan en kortare tid, Norge, bestående förbindelser med Förenta Staterna, vilket vore liktydigt med att företagets huvudvikt komme att ligga på passagerartrafiken.

Efter konstaterandet härav ingår kollegium på ett närmare bedömande av frågan huruvida, sedan behovet av en godslinje finge anses tillfredsställt, tiden vore inne för skapandet av en förbindelse för persontrafik. Kollegium framhåller därvid till en början, att knappast någon allvarlig meningsskiljaktighet kunde råda därom, att en egen svensk passagerarlinje till Förenta Staterna måste i och för sig för vårt land vara ett viktigt önskemål. Det rådde, fortsätter kollegium bland annat — efter framhållande av vissa synpunkter, som numera torde sakna aktuellt intresse — icke något tvivel om att det i vårt land funnes en allmänt utbredd uppfattning därom, att en egen svensk linje till Nordamerika borde komma till stånd samt att det för Sveriges nationella värdighet vore ett önskemål, för att icke säga en nödvändighet, att en svensk förbindelse inrättades mellan hemlandet och de miljoner landsmän och landsmäns avkomlingar, som ägde sitt hemvist i Förenta Staterna. Det stora antal personer inom skilda orter och skilda samhällsställningar, vilkas namn återfunnes under den utfärdade inbjudningen till aktieteckning i det blivande bolaget, syntes giva ett stöd för ett dylikt antagande.

Känslan av vikten av att bevara och stärka sambandet mellan Sverige och svensk-amerikanerna hade på senare tid i vårt land tagit sig uttryck på flerfaldiga sätt. Såsom ett uttryck för denna tvivelsutan sunda och berättigade känsla, och då en svensk reguljär passagerarlinje, väl skött, utan tvivel vore ägnad att utgöra ett särskilt verksamt medel att bevara bandet mellan svensk-amerikanerna och deras moderland, ansåge kollegium, att det tilltänkta företaget borde understödjas av svenska staten, oavsett den omständighet, att det för våra förhållanden avsevärda kapital, som vore avsett att bindas i det planerade företaget, skulle kunna finna en ur rent ekonomisk synpunkt för landet mera vinstgivande användning.

Kollegium företog slutligen i sitt omförmälda utlåtande en närmare granskning av planen för det tilltänkta företaget, företrädesvis ur räntabilitetssynpunkt. Denna granskning gav kollegium anledning antaga, att en linje, anordnad i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit, skulle, då den blivit fullt utarbetad, komma att lämna skälig ränta på det insatta kapitalet.

Det torde få anses ligga nära till hands att antaga, att de förhållanden, som i och med krigsutbrottet inträdde strax efter det kollegii förenämnda utlåtande avgivits, utgjorde den förnämsta anledningen till att något ståndpunktstagande från Kungl. Maj:ts sida till den då föreliggande framställningen icke kom i fråga under den närmaste tiden. Först genom nådigt beslut den 31 oktober 1919 företogs frågan till avgörande, och fann Eders Kungl. Maj:t därvid att då, såsom förhållandena utvecklats sig, nu ifrågasvarande företag för sin tillkomst och verksamhet icke varit i behov av understöd från statens sida, den gjorda framställningen icke skulle föranleda någon Eders Kungl. Maj:ts åtgärd.

Ehuru utan att ekonomiskt stöd från statens sida erhållits, har emellertid tanken på en reguljär passagerarlinje mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater kunnat, trots de ogynnsamma förhållanden, som rådde vid och närmast efter linjens startande, fullföljas och på ett framgångsrikt sätt realiseras. Tillkomsten helt nyligen vid sidan av ångfartygen 'Stockholm' och 'Drottningholm' av motorfartyget 'Gripsholm' utgör i sig själv en faktor, som i särskild grad ådagalägger den starka utveckling, som linjen, vilken startades endast med det förstnämnda fartyget, under den första tioårsperioden av sin tillvaro undergått. Denna utveckling åskådliggöres ytterligare av de uppgifter, som finnas tillgängliga rörande trafiken med linjens fartyg under olika tider. Den mera oregelbundna och växlande trafiken under linjens första verksamhetsår är därvidlag av naturliga skäl av mindre betydelse. Under det första fredsåret, 1919, befordrade linjen 9,845 passagerare, under det att densamma år 1924 befordrade 22,832 och år 1925 24,362 passagerare. Enligt uppgift utgjorde härav beträffande sistnämnda två år omkring 8,800 respektive 10,000 passagerare, som befordrades i riktning från Amerika till Sverige, och 7,300 respektive 6,632 emigranter eller s. k. kvotapassagerare. Medelantalet av med linjen årligen sedan dess startande befordrade passagerare synes hava utgjort omkring 16,700. Den ökning av passagerarantalet, som sålunda kan konstateras, framstår som så mycket mera beaktansvärd, om den starka minskning i emigranttrafiken toges i betraktande, vilken tvingats fram genom den i Förenta Staterna under senare år gällande och alltmer skärpta lagstiftningen för reglering av immigrationen. Beträffande godstrafiken är att uppmärksamma, att den linjetrafik, varom här är fråga, ju endast i mindre grad baserats på transport av gods. Enligt vad kollegium inhämtat var emellertid godstransporten med linjen under åren närmast efter kriget betydande — ett förhållande som givetvis sammanhänger med de i allmänhet för sjöfarten då rådande förhållandena — och väsentligt större än under senare år. Av de av sökandebolaget i ansökningslämnade uppgifterna framgår, att med linjen under dess hittillsvarande verksamhet i medeltal per år befordrats omkring 57,500 ton gods. Enligt tidigare till kollegium lämnade uppgifter har under år 1924 med linjen befordrats sammanlagt 99,199 ton gods, därav 42,664 ton från Sverige till New York. Enligt vad kollegium under hand inhämtat uppgår den under år 1925 med linjens passagerarfartyg befordrade godsmängden i båda riktningarna till sammanlagt 69,842 ton, varav 39,664 ton i riktning från Sverige till Amerika. Nedgången under år 1925 i godstransporten med linjens passagerarfartyg jämfört med år 1924 torde bero på dels att trafiken under större delen av förstnämnda år besörjts med endast två fartyg, medan densamma under år 1924 uppehållits medelst tre fartyg, dels ock insättandet i godstrafik under år 1925 av lastmotorfartyget 'Korsholm'. De viktigaste varuslagen ha under åren 1924 och 1925 utgjorts, i riktning från Sverige av järn och stål, pappersmassa, papper, granit och tändstickor och i riktning från Amerika till Sverige av färsk frukt, provision (kött, fläsk och flott), automobiler och delar därav, sirap, mjöl, oljor, allt i nu nämnd ordning, samt under år 1924 från Amerika jämväl spannmål.

Det måste anses ligga i öppen dag, att med den raska och starka utveckling, som den svenska reguljära passagerarlinje, varom här är fråga, undergått, det är ett intresse av stor vikt, att densamma vidmakthålles och, i mån av möjlighet därtill, än ytterligare utvecklas. Det steg i denna riktning,

som tagits i och med anskaffandet av motorfartyget 'Gripsholm', är uppenbarligen uttryck för en utan tvivel befogad insikt om nödvändigheten, för att kunna effektivt fullfölja konkurrensen med andra länders motsvarande linjer, av att modernisera och i övrigt förbättra det för linjen avsedda tonnaget, i synnerhet med hänsyn till de speciella krav i fråga om bekvämlighet m. m., som särskilt turisttrafiken ställer därå. Såsom ett tecken på linjens ekonomiska bärkraft förtjänar i detta sammanhang uppmärksammas sökandebolagets uppgift därom, att ifrågasvara liksom linjens övriga fartyg kunnat anskaffas praktiskt taget utan skuldsättning.

Vid bedömning av lämpligheten och behovet av att redan omedelbart, såsom sökandebolaget nu ifrågasätter, vidtaga åtgärder för utökande av linjens tonnage med ett nytt fartyg av 'Gripsholms' typ bör till en början beaktas, vad ock av bolaget framhålles, att ångfartyget 'Stockholm', vars byggnadsår är 1900, lär bära på grund av sin ålder inom den närmaste tiden utsträngas. Det torde icke kunna bestridas, att ett fullt rationellt bedrivande av här ifrågasatt linjetrafik svårligen låter sig genomföras med det till linjens förfogande efter en dylik utsträngning kvarstående tonnaget, och synes det kollegium kunna betraktas såsom i och för sig naturligt, att den ersättningsbyggnad, som sålunda ifrågakommer, går ut på anskaffning av ett fartyg av 'Gripsholms' storlek, typ och utrustning.

*Möjligheterna
att förränta
kostnaden för
anskaffande
av nytt
tonnage.*

Den frågan tränger sig härvid på, huruvida det kan förefinnas utsikter att för närvarande och under den närmaste framtiden vinna ett ur räntabilitetssynpunkt gynnsamt resultat av en så starkt och hastigt ökad kapitalinvestering i linjen, som anskaffandet av ytterligare ett fartyg av 'Gripsholms' typ skulle innebära. Denna fråga är åter beroende av spörsmålet, huruvida utsikter föreligga att, med bibehållande i det väsentliga av den godstransport, som för närvarande ombesörjes av linjen, icke blott bibehålla utan ock, åtminstone något, utöka antalet av med linjen befordrade passagerare. Bedömandet härav erbjuder givetvis stora vanskligheter, i varje fall såvitt angår den rena passagerartrafiken, varå linjens ekonomi väsentligen är baserad. Man har otvivelaktigt att vid beräkningar härutinnan räkna med möjligheten av oförutsedda faktorer, som kunna kullkasta eller rubba på antaganden om den framtida utvecklingen, vilka eljest tett sig såsom välgrundade.

Emellertid synes man till en början bära beakta den starkt ökade betydelse för världsekonomin, Amerikas Förenta Stater efter kriget, i förhållande till tiden därförut, erhållit. Det torde få anses befogat att häri se en faktor, som kan förväntas åtminstone i längden påverka samfärdseln till och från Förenta Staterna i stimulerande riktning. Under 1925 har därstädes rätt en synnerligen god konjunktur med på de flesta områden högt uppdriven produktion och livlig transportverksamhet. Om ock en viss avmattning förspotts under de senaste månaderna, stämma de tillförlitligaste konjunkturbedömarna överens därutinnan, att under den närmaste framtiden ingen anledning finnes att förvänta ett bakslag. Den politik, som sedan några år med framgång tillämpats av ledningen för det amerikanska centralbankväsendet, går för övrigt ut på att söka förhindra tvära kastningar och att tillse, att produktionen kan hållas gående på en möjligast jämn nivå. I den mån de goda konjunkturerna i Förenta Staterna få fortfara, bör man kunna räkna med gynnsamma verkningar därav i det avseende, som här är aktuellt. Det ökade intresse för Europa, som på senaste

tid förmärkts i Amerika, torde ock kunna förväntas så småningom medverka till livligare förbindelser mellan de två världsdelarna.

Vad speciellt angår förhållandet mellan Sverige och Förenta Staterna framgår av den här bifogade statistiska utredningen rörande handelsomsättningen mellan nämnda länder, att importen från Förenta Staterna, vid en jämförelse mellan åren 1913 och 1924, i fråga om värdet ungefärligen tredubblats, under det att en jämförelse mellan nämnda år beträffande exporten till Förenta Staterna giver vid handen en ökning, som i avseende å exportens värde ligger mitt emellan fyr- och femdubbling. Då emellertid en jämförelse mellan värdena å import och export före respektive efter världskriget blir missvisande i samma mån som penningvärdet förändrats, erbjuder givetvis en jämförelse mellan importens och exportens relativa omfattning vid dessa olika tider i viss mån större intresse. I sistnämnda hänseende är följande särskilt att beakta. Under det att importen till Sverige från Förenta Staterna år 1913 utgjorde 9.1 procent av Sveriges totalimport, har den år 1924 ökat till 16.0 procent därav. År 1913 utgjorde Sveriges export till Förenta Staterna 4.2 procent av Sveriges totalexport, medan den åter år 1924 uppgick till 12.1 procent därav. Sveriges totalhandel med Amerikas Förenta Stater utgjorde år 1913 6.7 procent av Sveriges totalhandel överhuvudtaget. Motsvarande procenttal år 1924 utgjorde 14.2. Ur Commerce Yearbook, 1924, har inhämtats, att medan medeltalet per år av Förenta Staternas export under åren 1910—1914 till Sverige utgjorde 0.5 procent av staternas totala export, uppgick den år 1924 till 0.9 procent av totalexporten. Motsvarande procenttal för importen utgjorde 0.6 respektive 1.1.

Samtliga sålunda angivna jämförelser utvisa en avsevärd ökning av handelsomsättningen mellan de båda länderna. Det är givet, att de förhållanden, kollegium senast berört, skulle äga större och sin mest väsentliga betydelse vid bedömandet av utsikterna för en linje med godstransport till huvudsakligt syfte. Det torde emellertid icke kunna bestridas, att personutbytet mellan ett par länder måste kunna antagas i längden påverkas i gynnsam riktning av ett ökat ekonomiskt utbyte dem emellan och att även omvänt den ökade personliga kontakt, som blir en konsekvens av en stegrad resandetrafik, är ägnad att verka i hög grad stimulerande på varuutbytet länderna emellan.

Åtskilliga tecken synas kollegium ock tyda på ett efter hand och särskilt under senare tid ökat kulturellt utbyte mellan Sverige och Förenta Staterna. Kollegium vill härutinnan icke underlåta att fästa uppmärksamheten på den verksamhet, som sedan 1919 bedrivs av Sverige-Amerika Stiftelsen, vars ändamål är att arbeta för utvecklingen av förbindelserna mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater genom att främja utbytet av vetenskapliga, kulturella och praktiska erfarenheter mellan de båda länderna, allt under samarbete med American Scandinavian Foundation. I detta sammanhang erinrar kollegium ock om det för förbindelserna mellan Sverige och Förenta Staterna gagnarika arbete, som utföres av den s. k. Svensk-amerikanska nyhetsbyrån med kontor i såväl Stockholm som New-York. I den senaste berättelsen över byråns verksamhet lämnas sålunda uppgifter bland annat om den omfattande upplysningsverksamhet rörande Sverige och svenska förhållanden, som av byrån bedrivs. Härutinnan för tjänar särskilt uppmärksammas, hurusom byrån, enligt uppgift, i flera

Handelsomsättningen mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater.

De kulturella förbindelserna mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater.

fall animerat amerikanska tidningsmän och författare att besöka Sverige och försett både dem och andra amerikanare med uppgifter och litteratur före avresan.

De allt intimare förbindelser, som så småningom knyts mellan europeiska länder och Amerikas Förenta Stater, hänföra sig emellertid icke minst till de industriella och tekniska verksamhetsområdena. Som blott ett enstaka exempel på det vidgade samarbetet i hithörande frågor må nämnas en från den amerikanska standardiseringsorganisationen till svenska industriens standardiseringskommission i dagarna ingången, av kommissionen antagen inbjudan att, jämte andra länder, låta sig representeras vid en planerad konferens i New York nästkommande april månad för dryftande av frågan om bildande av en internationell organisation för industriell standardisering. Därest en sådan organisation kommer till stånd, vilket synes sannolikt, kommer att uppstå en intim växelverkan med Förenta Staterna på detta för den industriella utvecklingen så betydelsefulla arbetsområde. Vidare är att beakta, hurusom den år 1923 avhållna, i stor utsträckning även av amerikaner besökta utställningen i Göteborg otvivelaktigt verksamt bidragit att i såväl allmänt kulturellt som ekonomiskt avseende rikta uppmärksamheten på Sverige.

*Linjen stärker
sambandet
mellan Sverige
och svensk-
amerikanerna*

Självfallet påverkas det kulturella utbytet mellan Förenta Staterna och Sverige i hög grad av de alltmer förbättrade förbindelserna mellan länderna. Även ur denna synpunkt kan sannolikt vissa förväntningar om ytterligare gynnsam utveckling ställas på framtiden, detta så mycket hellre som just det medel att bevara bandet mellan svensk-amerikanerna och deras moderland, som här ifrågavarande passagerarlinje innebär och som utgjorde det förnämsta skälet till kollegii tillstyrkan på sin tid av understöd från svenska statens sida vid linjens igångsättande, genom förbindelsernas förbättrande ytterligare stärkes.

Slutligen synes kollegium den ökning, passagerarfrekvensen å linjen undergått under senare år trots minskad emigrantrafik, i sig självt giva visst stöd för förhoppningar om en fortsatt utveckling i gynnsam riktning av trafiken på linjen i fråga. Ett visst intresse i detta sammanhang erbjuder den uppgift, som i dagarna lämnats kollegium från sökandebolagets sida, nämligen att för motorfartyget 'Gripsholms' instundande resa till Amerika redan nu antecknat sig ett antal av omkring 1,000 passagerare och att därvid 2:a klassavdelningen fullteknats.

*Bolagets
räntabilitets-
kalkyler.*

För kollegium har vid behandlingen av förevarande ärende under hand företetts vissa räntabilitetskalkyler beträffande linjen efter nyanskaffning av ett fartyg av 'Gripsholms' typ. Nämnade kalkyler hava uppgivits vara grundade på bolagets driftsresultat under år 1925 och förutsätta, att ångfartygen 'Stockholm' och 'Drottningholm' *eventuellt* realiserats och att det i sådant fall beräknade realisationsvärdet frånräknas byggnadskostnaderna för det nya fartyget. Ehuru man synes räkna med att rörelsen under tiden för nybyggnaden skall kunna lämna något överskott, som skulle kunna användas till nybyggnadens likvidering, har hänsyn till denna möjlighet dock icke tagits i kalkylerna. I övrigt baseras kalkylerna enligt ett första alternativ på ett passagerarantal under första trafikåret motsvarande det under år 1925 uppnådda, enligt ett andra alternativ på 25 procent större passagerarantal än det nämnda samt enligt ett tredje alternativ på 50 procent större pas-

sagerantal. Samtliga kalkyler räkna med oförändrat 5 procent årlig avskrivning å fartygsvärdena och 5 procent årlig utdelning till aktieägare samt viss sannolik ränta på det för nybygget erforderliga kapitalet. I kalkylen enligt första alternativet balansera inkomster och utgifter, så att varken underskott eller något större överskott skulle vara att paräkna. Att döma av kalkylen enligt det andra alternativet skulle redan en ökning av passagerarantalet med allenast omkring 10 procent möjliggöra en amortering av ett statslån å 8,000,000 kronor enligt av bolaget ifrågasatt plan härför, med samtidigt avsättande av ett mot förestaende årliga avskrivning svarande belopp till en förnyelsefond samt oförändrad utdelning, under det att högre ökning av passagerarantalet skulle kunna möjliggöra ökad amortering.

Med utgångspunkt från vad här ovan anförts finner kollegium skäl tala för att svenska staten lämnar sökandebolaget sitt stöd vid bolagets strävanden att utveckla och förbättra den av bolaget ombesörjda passagerarlinjen på Amerikas Förenta Stater.

Skäl för bifall till bolagets ansökning.

Då det statslån, som på grund härav skulle ifrågakomma, lämpligen torde böra utlämnas mot samma ränta som staten själv vid sin upplåning betalar, synas kollegium de skäl, som kollegium på sin tid åberopade till stöd för att staten borde vid förevarande linjes startande lämna understöd, som för staten komme att innebära ekonomiska uppostringar, kunna med än större styrka åberopas till stöd för statens medverkan, då det gäller att, såsom här skulle bliva fallet, utan dylika uppostringar och under, såvitt nu rimligen kan bedömas, gynnsamma förutsättningar vidtaga åtgärder för vidmakthållandet och åstadkommandet av förbättringar i den redan lyckosamt upparbetade linjeförbindelse, varom här är fråga.

En genom dylika förbättringar framskapad ökad resandefrekvens skulle givetvis väsentligen öka jämväl den ekonomiska betydelsen för landet av förbindelserna i fråga. I det senare hänseendet torde ej minst vara att beakta den ökning i järnvägarnas inkomster av passagerartrafiken, som otvivelaktigt vore att paräkna, därvid även bör uppmärksammas genomgångstrafiken, som redan nu österifrån nått en icke ringa omfattning.

Ett ytterligare skäl att tillmötesgå sökandebolagets nu föreliggande framställning ser kollegium i den omständigheten, att ehuru linjen med särskild hänsyn till sin karaktär av reguljär förbindelse och sin, relativt taget, ej oväsentliga godstransport otvivelaktigt uppfyller villkoren för erhållande av rederilån, densamma anspråk härutinnan dock icke kunna tillgodoses med belopp som äga någon betydelse, allrahelst som befogade anspråk därå från annat håll eljest skulle bliva helt tillbakaträngda. Detta förhållande har givetvis sin naturliga orsak däri, att rederilånefonden överhuvud taget icke är beräknad för så stora anspråk som dem, varom här är fråga.

Vid bedömandet av frågan om den ställning, som borde tagas till sökandebolagets framställning, har kollegium slutligen ansett sig böra fästa synnerligt avseende vid den omständigheten att, därest ett fartygsbygge av den art och den omfattning som det nu ifrågavarande skulle bliva utfört i Sverige, detta nationalekonomiskt sett skulle bliva av synnerligen stor betydelse för landet.

Betydelsen av att fartyget bygges i Sverige.

Kollegium har också vid sin prövning av förevarande spörsmål funnit det vara synnerligen angeläget, att kraftiga ansträngningar göras för att

i så stor utsträckning som möjligt reservera för svensk företagsamhet utförandet av det fartygsbygge, varom här är fråga, och detta ej blott i så måtto, att ett svenskt varv får i uppdrag att leverera fartyget, utan även så, att detta varv härvid i största möjliga utsträckning associerar sig med andra svenska företag samt att det för fartyget erforderliga materialet, därest ej kostnaderna lägga oöverstigligen hinder i vägen härför, anskaffas inom landet.

Härigenom skulle till en början under en viss jämförelsevis lång tid inom det svenska skeppsbyggeriet beredas sysselsättning för en relativt stor arbetspersonal. Vidare skulle genom en fördelning av en del av arbetet och av materialanskaffning på företag, belägna å olika orter, ökade avsättnings- och arbetsmöjligheter för viss tid kunna tillskapas för åtskilliga industrigrupper samt möjlighet till arbetsförtjänst beredas ett flertal arbetare inom olika delar av landet.

Huru långt en dylik uppdelning av arbetet på flera händer kan äga rum eller i vilken omfattning anskaffandet av materialet från svenska producenter över huvud taget låter sig genomföras, därom torde icke på förhand kunna göras något bestämt uttalande, så mycket mindre som det härvid är ej enbart ekonomiska utan jämväl rent tekniska hänsyn, som bliva de avgörande. Något tekniskt hinder synes dock icke föreligga att på sätt är vanligt exempelvis i England och i övrigt kom i tillämpning i fråga om motorfartyget 'Gripsholm', fartygsskrovet och framdrivningsmaskineriet tillverkas på olika platser. I fråga om sådana detaljer som hjälpmaskinerna, den elektriska installationen, fartygets utrustning och inredning synes en fördelning av arbetet på flera händer ligga nära till hands, och gäller detta framför allt i fråga om inredningen för passagerarna, vilken berör många skilda verksamhetsområden, ej minst inom textilindustrien. Beträffande anskaffandet av materialet förtjänar måhända särskilt framhållas, att man har grundad anledning räkna med att erforderligt stålgjutgods och smiden skola i avsevärd utsträckning kunna tagas från svenska järnverk.

Men även i det fall, att fartygsbeställningen måste placeras på utländskt varv, böra från rederiets sida göras allvarliga ansträngningar för att åt svenska företag tillförsäkra så mycket som möjligt av inrednings- och utrustningsarbeten m. m.

Lånebelopp
m. m.

Erinran synes collegium icke i och för sig vara att framställa vare sig mot det lånebelopp eller den amorteringsplan, som sökandebolaget ifrågasätter, och ej heller mot att, såsom bolaget synes hava tänkt sig, lånet får uppbäras efter hand som likviderna för fartygsbygget skola äga rum.

Vikten av vad collegium här ovan anfört rörande fartygsbyggets utförande i Sverige synes collegium emellertid böra komma till uttryck på sådant sätt, att statslånets storlek göres beroende av den omständigheten, huruvida fartyget bygges i Sverige eller ej. Endast för det fall, att fartyget bygges vid svenskt varv, anser collegium hela det begärda lånebeloppet eller sålunda 8,000,000 kronor böra beviljas. För den händelse fartygsbygget kommer att utföras vid utländskt varv, torde lånebeloppet böra begränsas till 6,000,000 kronor.»

Med stöd av vad collegium sålunda anfört tillstyrker collegium, att Kungl. Maj:t vidtoge åtgärd för beredande åt bolaget, mot säkerhet som kunde av statskontoret påfordras, av ett statslån å 8,000,000, eventuellt 6,000,000 kronor

för det ändamål och under de villkor, som av kollegium angivits, samt mot amorteringsskyldighet i huvudsaklig överensstämmelse med den av bolaget förutsatta planen.

Statskontoret påvisar i sitt utlåtande i ämnet, att ehuru bolaget otvivelaktigt uppfyllde villkoren för erhållande av lån från fonden för rederinäringens understödjande, det ifrågasatta lånet icke kunde anvisas till utgående från nämnda fond, som icke vore beräknad för så stora anspråk som dem, varom här vore fråga. Därest skäl ansåges föreligga att tillmötesgå den gjorda ansökningen, finge framställning således göras hos riksdagen om beredande av medel för ändamålet. Låneunderstödet borde i så fall utgå av tillfälliga lånemedel och anvisas å riksstaten under rubriken låneunderstöd såsom reservationsanslag. Under sådana förhållanden syntes statskontoret praktiska skäl tala för att — såsom i föregående liknande fall ägt rum — det lån, som kunde bli bolaget beviljat, utlämnades direkt från riksgäldskontoret. Kommerskollegium hade föreslagit, att lånet skulle utlämnas mot samma ränta, som staten själv vid sin upplåning betalade. Då lånet emellertid skulle komma att utanordnas i olika terminer, skulle sålunda kunna inträffa, att på de skilda lånedelarna komme att tillämpas växlande räntesatser. Då detta syntes statskontoret böra undvikas, föresloge ämbetsverket, att räntan bestämdes att under hela lånetiden utgå efter fem procent.

Stats-
kontoret.

Angående den av bolaget erbjudna säkerheten för lånet yttrar statskontoret:

»Såsom säkerhet för statslånet synes sökandebolaget hava tänkt sig hypotek av inteckning i det bolaget tillhöriga motorfartyget 'Gripsholm'. Därest prövningen av säkerheten för statslånet kommer att överlämnas åt statskontoret, vill statskontoret hava framhållit, att ämbetsverket för sin del icke torde kunna godkänna en sådan säkerhet. Statskontoret har i underdånigt utlåtande den 6 december 1923 över en av Sveriges redareförening gjord ansökning om lindring i kraven på säkerhet för rederilån redogjort för de principer, statskontoret ansett sig böra tillämpa vid prövningen av erbjuden inteckningssäkerhet för rederilån samt därvid framhållit, att ämbetsverket ansett sig böra uppställa vissa villkor beträffande såväl antalet av de fartyg, som borde under sådana förhållanden pantförskrivas — i vilket avseende statskontoret ansett, att, då säkerheten utgjordes av enbart hypotek av fartygsinteckningar, en serie av tre stycken fartyg vore det minsta antal, som borde ifrågakomma — som ock värdet av fartygen i förhållande till det beviljade lånet — detta för att i möjligaste mån förminska den risk, som alltid måste anses vara förbunden med detta slag av säkerhet. Huruvida beträffande det nu ifrågasatta lånet några omständigheter kunna anses vara för handen, vilka borde föranleda till lättnad i den låntagaren åliggande hypoteksprestation, är en fråga, som undandrager sig statskontorets bedömande, och kan statskontoret i varje fall vid prövning av säkerhet icke taga hänsyn till dylika omständigheter.»

Slutligen framhåller statskontoret såsom lämpligt, att ehuru medel för lånet icke kunde beredas från rederilånefonden, såsom villkor för tillgodonjutandet av lånet föreskrevs, att de för rederilånen givna bestämmelser

skulle, fränsett de särskilda föreskrifter, som kunde varda meddelade i fråga om ränta, amorteringstid och säkerhet, i tillämpliga delar vara gällande jämväl för det nu sökta lånet.

Ytterligare
skrift från
aktiebolaget
svenska
amerika-
linjen.

I anledning av kommerskollegii förslag om minskning av det begärda lånebeloppet till 6,000,000 kronor, därest beställningen av det nya fartyget icke bleve placerad inom Sverige, har aktiebolaget svenska amerikalinjen inkommit till Kungl. Maj:t med ytterligare en skrift, däri bolaget, under framhållande av önskvärdheten av att lånebeloppet, även i händelse att fartyget komme att byggas utomlands, finge utgöra 8,000,000 kronor, gjort framställning om viss utsträckning av lånetiden utöver vad i bolagets framställning den 26 nästlidne januari ifrågasattes, därest lånebeloppet komme att utgå med allenast 6,000,000 kronor. I avseende härå anför bolaget:

»Om emellertid Eders Kungl. Maj:t anser sig icke kunna förelägga riksdagen proposition om större lån än 6,000,000 kronor, för den händelse fartyget kommer att byggas utrikes, måste bolaget — såvida finansiering då visar sig möjlig — skaffa sig det felande beloppet genom motsvarande ökning av den kredit, bolaget kan betinga sig av varvet eller på annat sätt anskaffa. En dylik kredit kan emellertid icke förväntas utsträckt under en längre följd av år, utan måste jämförelsevis hastigt amorteras. Därest statslånet inskränkes till 6,000,000 kronor, kommer således den årliga amorteringen av den på annat sätt anskaffade ökade krediten nödvändigtvis att även ökas. Svårigheter för bolaget skulle därför kunna uppstå, om avbetalningsterminerna för statslånet och för den ökade skulden å annat håll sammanföle. För sådant fall bleve det alltså nödvändigt uppskjuta amorteringarna på statslånet, intill dess den övriga byggnadsskulden kan förväntas vara slutlikviderad.

Bolaget får sålunda i underdånighet hemställa, att, för den händelse statslånet kommer att inskränkas till endast 6,000,000 kronor, fem amorteringsfria år från fartygets färdigställande beviljas bolaget, så att amorteringen å statslånet föreskrives skola taga sin början först under det sjätte året efter fartygets leverans.»

Departement-
schefen.

Det lån, varom aktiebolaget svenska amerikalinjen sålunda gjort ansökan, är av samma karaktär som de s. k. rederilånen, d. v. s. lånen till tonnageanskaffning från fonden för rederinäringens understödjande. Såsom kommerskollegium och statskontoret i sina över bolagets ansökan avgivna utlåtanden vitsordat, äga bolaget och dess sjöfartsverksamhet i allo de förutsättningar, som enligt bestämmelserna i kungörelsen den 18 december 1903 angående villkoren för lån från fonden för rederinäringens understödjande böra vara tillfinnandes för att lån ur denna fond skall kunna beviljas bolaget. Det är emellertid utan vidare klart, att ur den till 20,000,000 kronor uppgående rederilånefonden, som vanligen icke lämnar tillgång till en sammanlagd årlig låneutdelning till ens halva beloppet av det nu ifrågasatta lånet, kan icke detta betydande lånekrav bliva tillfredsställt. Vill man tillmötesgå bolagets framställning, torde det därför bliva nödvändigt, att för ändamålet ett särskilt anslag äskas av riksdagen. Någon

nyhet skulle icke ett dylikt förfarande innebära. I proposition (nr 198) till 1907 års riksdag föreslog nämligen Kungl. Maj:t riksdagen att medgiva, att lån å 2,000,000 kronor finge beviljas det då under bildning varande aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet för anskaffande av fartyg till uppehållande av regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ostasien, samt för sådant ändamål bemyndiga riksgäldskontoret att tillhandahålla nämnda belopp. Detta förslag vann också riksdagens bifall. Det må i detta sammanhang framhållas, att kommerskollegii i ovanberörda utlåtande den 4 juli 1914 gjorda uttalande, att ett bifall till den ansökning om dels rederilån och dels statsunderstöd under visst antal år, som av stiftarna av det nu ifrågavarande rederiföretaget, tidigare benämnt rederiaktiebolaget Sverige—Nordamerika, före bolagets bildande riktades till Kungl. Maj:t, skulle innebära en nyhet i den svenska sjöfartspolitik, endast avsåg det årliga statsunderstödet.

Den sjöfartsförbindelse, för vilkens vidare utveckling det ifrågasatta lånet är avsett, torde så till vida kunna sägas intaga en särställning, som dess upprättande och vidmakthållande omfattats med stort intresse av allmänheten och betraktats som en angelägenhet av i viss mån nationell räckvidd. Detta förhållande visade sig redan vid aktieteckningen i det nya företaget och tog sig nu senast vid motorfartyget »Gripsholms» insättande i trafik livliga uttryck. Den främsta orsaken till denna linjens förgrundsställning i den allmänna uppfattningen utgöres otvivelaktigt av dess egenskap av att utgöra en direkt förbindelselänk mellan det land, där miljoner svenskar och svenskars avkomlingar leva, och det gamla hemlandet samt att sålunda liksom närma svensk-amerikanerna till de hemmavarande och stärka sambandet mellan de förstnämnda och Sverige. Men linjen är av betydelse för vårt land även ur den synpunkten att den innebär möjlighet till en allt livligare direkt personlig samfärdsel och därigenom främjar både det materiella och andliga utbytet mellan Sverige och den världsmakt, som spelar en alltmer dominerande roll ekonomiskt och kulturellt. I detta sammanhang torde slutligen förtjäna framhållas, att den enda invändning kommerskollegium ansåg kunna framställas i sitt utlåtande över den tidigare ansökningen om statens bistånd till ifrågavarande linje, nämligen att tillvaron av denna linje skulle befordra emigrationen, icke längre har fog för sig, sedan numer en nödtvungen stark begränsning av emigrationen inträtt genom den amerikanska s. k. kvotalagen.

Den förebragta utredningen synes mig ådagalägga, att sjöfartsförbindelsen i fråga nått en glädjande utveckling samt att även utsikterna för dess fortsatta utveckling äro gynnsamma. För att befästa och förbättra sin ställning i den skarpa konkurrensen med den utländska linjetrafiken mellan Europa och Förenta Staterna måste emellertid sökandebolaget kunna förfoga över snabbgående och bekvämt inredda fartyg, vilka i alla avseenden stå på höjden av vad den moderna fartygstekniken kan åstadkomma. Det blir

därför en angelägenhet av yttersta vikt för bolaget att snarast möjligt kunna ersätta det äldre tonnage, som i fråga om fartygsmaterielens beskaffenhet, kostnadsbesparande driftsordningar m. m. icke håller måttet. Bolagets planer på anskaffande av ett nytt, stort och förstklassigt fartyg synas starkt motiveras av de föreliggande omständigheterna. Då bolaget icke av egna tillgångar kan disponera det belopp av 16,000,000 kronor, som anses vara för ändamålet erforderligt, och hela kapitalets anskaffning på enskild väg antagligen endast skulle kunna ske på villkor, som för företaget skulle bli alltför betungande, anser sig bolagets styrelse emellertid icke böra gå i författning om byggandet av ett nytt fartyg, såframt icke dess hemställan om statens stöd i form av ett billigt lån med lång amorteringstid kan bifallas.

Med hänsyn till vad jag förut anfört om ifrågavarande sjöfartsförbindelses stora betydelse för vårt land anser jag för min del synnerligen önskvärt, att statsmakterna under sådana förhållanden genom ett statslån bereda bolaget möjligheter till anskaffning av det nya fartyg, som torde vara behövt för att bolaget skall kunna hävda sin ställning i den internationella konkurrensen. De av bolaget företedda räntabilitetskalkylerna ådagalägga möjligheten för bolaget att, under förutsättning av att det erhåller ett statslån av tillräcklig storlek, finansiera fartygsanskaffningen och med det nya fartygets hjälp vinna ökad utveckling av trafiken. Jag tillstyrker därför, att framställning om beviljande åt bolaget av ett dylikt lån avlåtes till riksdagen.

I fråga om lånets belopp och lånevillkoren får jag anföra följande.

Vad först angår lånebeloppet, delar jag kommerskollegii uppfattning om angelägenheten av att fartygsbygget kommer till utförande inom Sverige och ansluter mig därför till kollegii förslag om två alternativa lånebelopp, det ena å 8,000,000 och det andra å 6,000,000 kronor, allt eftersom fartyget bygges vid svenskt eller utländskt varv. En dylik anordning torde nämligen vara ägnad att i sin mån sporra till fartygsbyggets placering inom landet.

Mot bolagets önskan att successivt i mån av behov lyfta lånet har jag intet att erinra. De närmare bestämmelserna härom torde överlämnas åt Kungl. Maj:t att fastställa. Staten synes mig ock böra tillmötesgå de av bolaget i dess senare framställning i ämnet uttalade önskemålen i fråga om planer för amorteringen av de alternativa lånebeloppen.

Av skäl, som statskontoret anfört, finner jag i likhet med detta ämbetsverk ändamålsenligt, att räntan å lånet bestämmes att under hela lånetiden utgå med fem procent per år.

Till säkerhet för lånet har bolaget erbjudit sig att lämna inteckning i motorfartyget »Gripsholm» till betryggande belopp. Denna säkerhet har statskontoret förklarat sig, därest prövningen av lånesäkerheten överlämnades åt ämbetsverket, icke kunna godkänna. I detta sammanhang hava åberopats vissa principer, som ämbetsverket ansett sig böra tillämpa vid pröv-

ningen av erbjuden inteckningssäkerhet för rederilån och för vilka det redogjort i ett den 6 december 1923 till Kungl. Maj:ts avgivet utlåtande över en av Sveriges redareförening gjord ansökning om lindring i kraven på säkerhet för rederilån. I anledning härav vill jag i korthet erinra om vad statskontoret i ämnet anförde i sistnämnda utlåtande.

Såsom säkerhet för rederilån hade godkänts borgen eller inteckning i fartyg jämte för fartyget utfärdad, på statskontoret vederbörligen transporterat försäkringsbrev eller ock båda slagen av säkerhet. Trots vissa betänkligheter hade emellertid statskontoret med hänsyn, bland annat, till de svårigheter, som visat sig förbundna med anskaffandet av borgen för rederilån, alltmer sökt tillmötesgå gjorda framställningar om godtagande av fartygsinteckning såsom enda säkerhet, men allenast under vissa villkor. Sålunda hade statskontoret ansett, att inteckningar såsom enbart hypotek för lån borde vara meddelade i flera fartyg — en serie av tre stycken hade därvid ansetts vara det minsta antal, som borde ifrågakomma — samt att, vad anginge fördelningen av inteckningarna mellan de tre fartygen, ett vart av fartygen borde intecknas till belopp, motsvarande ungefär två tredjedelar av lånesumman. I ett fall hade dock på grund av särskilda förhållanden medgivits, att säkerheten finge utgöras av inteckningar i allenast två fartyg. Med avseende å den proportion, vari pantens värde borde stå till lånet, hade statskontoret till en början uppställt den fordran, att fartygens sammanlagda värde borde representera ett belopp, motsvarande ungefär fyra gånger det beviljade lånet. Under sedermera inträdd depressionstid hade det emellertid icke visat sig möjligt att, om rederilånefonden överhuvud skulle kunna tjäna sitt ändamål, uppehålla denna proportion mellan fartygsvärde och lånesumma, och ämbetsverket hade ansett sig handla riktigt, då lindringar härutinnan i görligaste mån beretts lånesökandena. Sålunda hade under de senaste åren utlämnats rederilån mot inteckningar, beviljade i fartyg, vilkas sammanlagda värde motsvarat ett belopp av tre gånger lånesumman, och i några fall hade fartygsvärdena endast uppgått till det dubbla lånebeloppet.

Med hänsyn till att vissa förhållanden, såsom försäljning av ett eller flera av bolagets äldre fartyg, kunna nödvändiggöra någon jämkning av de villkor, som av statskontoret i allmänhet uppställas i fråga om säkerheten för rederilån, torde lämpligen böra överlämnas åt Kungl. Maj:ts att efter närmare utredning och prövning av de förebragta omständigheterna bestämma arten och omfattningen av den säkerhet, som bör presteras för lånet.

I övrigt torde för åtnjutande av lånet böra i tillämpliga delar gälla bestämmelserna i den förut omnämnda kungörelsen den 18 december 1903 angående villkoren för lån från fonden för rederinäringens understödjande.

I enlighet med statskontorets förslag torde lånet böra utgå av tillfälliga lånemedel och anvisas å riksstaten under rubriken låneunderstöd såsom reservationsanslag. Lånet synes lämpligen kunna utlämnas från riksgäldskontoret.

I anslutning till vad jag nu anfört, hemställer jag alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bland utgifter för kapitalökning, att utgå av tillfälliga lånemedel, under rubriken låneunderstöd till *lån till aktiebolaget svenska amerikalinjen* anvisa ett reservationsanslag av kronor 8,000,000,

dels ock medgiva, att av ifrågavarande anslag må, för anskaffande av ett systerfartyg till det ovannämnda bolag tillhöriga passagerarmotorfartyget »Gripsholm» till uppehållande av bolagets regelbundna ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater, av riksgäldskontoret till bolaget utlämnas lån, om det fartyg, som därmed avses, tillverkas vid svensk verkstad, till hela anslagsbeloppet, men i annat fall till ett belopp av 6,000,000 kronor, att av bolaget åtnjutas på följande villkor:

att för lånet skall lämnas säkerhet, som av Kungl. Maj:t godkännes,

att lånet må lyftas av bolaget i den ordning, som av Kungl. Maj:t fastställles,

att å lyftat lånebelopp skall erläggas årlig ränta från lyftningsdagen med fem procent,

att sedan lånet innehafts, om dess sammanlagda belopp utgör 8,000,000 kronor, under två år, men i annat fall under fem år från det bolaget blivit i fartygsregistret inskrivet såsom ägare till det fartyg, som med lånet avses, skall under de därpå följande tio åren årligen återbetalas en tiondel av sammanlagda ursprungliga lånebeloppet, så att hela lånet varder senast inom utgången av det tionde året till fullo guldet, samt

att i övrigt skola för lånets erhållande och åtnjutande bestämmelserna i kungörelsen den 18 december 1903 angående villkoren för lån från fonden för rederinäringens understödjande i tillämpliga delar lända till efter rättelse.

Vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnar, att proposition skall till riksdagen avlätas av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Nils Hellenius.