

Nr 74.

Ankom till riksdagens kansli den 22 mars 1926 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beviljande av lån till aktiebolaget svenska Amerikalinjen för anskaffande av fartyg till uppehållande av bolagets regelbundna ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater.

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, den 19 februari 1926 dagtecknad proposition, nr 190, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t under återopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för nämnda dag, föreslagit 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 8,000,000 kronor,

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 fulla guldet, samt

att i övrigt skola för lånets erhållande och åtnjutande bestämmelserna i

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 6 saml. 47 häft. (Nr 74.)

kungörelsen den 18 december 1903 angående villkoren för lån från fonden för rederinäringens understödjande i tillämpliga delar lända till efter rättelse.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

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 finnas 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.

Departementschefen har för egen del till statsrådsprotokollet yttrat följande:

»Det lån, varom aktiebolaget svenska amerikalinjen sålunda gjort ansöknin-
g, 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 ansöknin-
g 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 bli-
va tillfredsställt. Vill man tillmötesgå bolagets framställning, torde det därför bli-
va 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 ansöknin-
g om dels rederilån och dels statsunderstöd under visst antal år, som av stiftarna av det nu ifrågavarande rederiföretaget, tidigare benämnt rederi-
aktiebolaget 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 dominerade 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 ansöknings 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 driftsanordningar 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 bliva 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 önskvärdt, att statsmakterna under sådana förhållanden genom ett statslån be-

reda bolaget möjligheter till anskaffning av det nya fartyg, som torde vara behöfligt 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 anført, 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 in-teckning 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 prövningen av erbjuden in-teckningssäkerhet för rederilån och för vilka det redogjort i ett den 6 december 1923 till Kungl. Maj:t 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 in-teckning 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 fartygsin-teckning såsom enda säkerhet, men allenast under vissa villkor. Sålunda hade statskontoret ansett, att in-teckningar 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 rederilänefonden 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:t 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.»

Då ifrågavarande rederiföretag, Svenska amerikalinjen, för ett tiotal år sedan tillkom, skedde detta, såsom i propositionen inhämtas, under en oväntat stor anslutning från icke blott de närmast intresserade enskilda och korporationernas utan ock den stora allmänhetens sida. Tack vare detta har bolaget hittills — i motsats till ett flertal andra liknande kommunikationsföretag — så gott som helt kunnat fullfölja sin uppgift utan något understöd från statens sida. Redan det stora intresse, varmed ifrågavarande rederiföretag sålunda från början omfattats, torde utgöra ett påtagligt bevis för den stora betydelse som allmänt tillmätes förefintligheten av en dylik svensk förbindelseled med Nordamerikas förenta stater.

Trafiken på svenska amerikalinjen uppehålls för närvarande med de tre fartygen Stockholm, Drottningholm och Gripsholm. Medan motorfartyget Gripsholm alldeles nyligen färdigbyggt och insatts i trafik, har

*Utskottets
yttrande.*

ångaren Stockholm redan nått den ålder att den snart måste utrangeras. Den är nu avsedd att ersättas med ett nybyggt fartyg, vilket med hänsyn bland annat till önskvärdheten av att trafiken på linjen må kunna bedrivas med möjligast likvärdiga fartyg, ansetts böra bliva av samma typ som Gripsholm. Kostnaderna härför beräknas till 16,000,000 kronor. För ett lyckligt genomförande av planen förutsättes dock beviljandet av statslån intill omkring hälften av kostnaden.

För egen del måste utskottet finna befästheten och utvecklandet av ifrågavarande förbindelseled mellan Sverige och Nordamerika vara ett nationellt intresse, vilket är förtjänt av statens understöd. Såsom av utredningen i ärendet framgår, har visserligen ångbåtslinjen i fråga redan nått en glädjande utveckling, men om företaget skall kunna bestå i den internationella konkurrensen, synes dock angeläget att erforderlig förnyelse av fartygsmaterielen äger rum.

I betraktande av vad sålunda och i övrigt anförts till stöd för bolagets framställning om statslån, vill utskottet tillstyrka att dylikt låneunderstöd beviljas bolaget i den omfattning och på de huvudsakliga villkor, som i propositionen angives. Det blivande lånebeloppet — avsett att efter vissa års amorteringsfrihet återbetalas under en tid av tio år — skulle alltså utgå med 8,000,000 kronor, respektive 6,000,000 kronor allteftersom fartyget bygges på svenskt eller utländskt varv. Givetvis är det dock önskvärt att ifrågavarande beställning i största möjliga omfattning förbehålles svensk industri, och utskottet vill förutsätta, att vid arbetets planläggning befintliga möjligheter till förverkligandet av detta önskemål i görligaste mån beaktas.

Till säkerhet för det blivande lånet har bolaget erbjudit sig att lämna inteckning i Gripsholm »till betryggande belopp». Utskottet vill i detta avseende hava uttalat, att de av statskontoret uppställda kraven i fråga om säkerhet vid utlämnande av rederilån även i detta fall synas böra tillämpas eller, i händelse sådan säkerhet icke kan av bolaget presteras, annan därmed jämförlig säkerhet bör av bolaget lämnas.

Det torde tillkomma Kungl. Maj:t att fastställa de närmare villkoren för statslånet.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anført, får utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot departementschefens i enlighet med statskontorets tillstyrkan gjorda förslag att täckning för anvisat låneanslag beredes av tillfälliga lånemedel, hemställa,

att riksdagen må

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

b) medgiva, att av ifrågavarande anslag må, för anskaffande av ett systerfartyg till det ovannämnda bolag tillhöriga

passagerarmotorfartyget »Gripsholm» till uppehållande av bolagets regelbunda 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 länebelopp 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 länebeloppet, så att hela lånet varder senast inom utgången av det tionde året till fullo guld, 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 efterrättelse.

Stockholm den 22 mars 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *Oscar Olsson*, *J. L. Widell*, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *O. Bergqvist*, *E. J. G. Rosén*, *E. A. Hallin*, *J. G. Wallis*, *C. I. Asplund*, *G. Kobb* och *A. R. Rooth*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å. Törnkvist* i Karlskrona, *E. Kristensson* i Göteborg, *J. Jönsson* i Revinge, *E. Andersson* i Prästbol, *S. Persson* i Fritorp, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm och *O. E. F. Järte*.