

Nr 3.

Av herr **Stendahl m. fl.**, om inrättande av en sjöfartshypotekskassa.

När handels- och sjöfartskommittén i början av detta sekel gick att undersöka i vad mån åtgärder kunde vidtagas för höjande av den svenska sjöfartsnäringen, enades de tillkallade sakkunniga därom, att det skulle vara till stort bistånd för näringen, om sjöfartens kreditbehov bleve tillfredsställt på ett bättre sätt än vad ditintills varit fallet.

De sakkunnigas majoritet förenade sig om ett förslag till upprättande av vad som förslagsvis benämndes en marinhypoteksbank, och hade förslagsställarna tänkt sig någonting liknande Sveriges Allmänna Hypoteksbank. Staten skulle tillskjuta en grundfond på 10 miljoner kronor i obligationer, och skulle den nya banken kunna utfärda egna obligationer å 10 gånger detta belopp. Till grund för detta förslag låg en beräkning, som visade, att sjöfartsnäringens lånebehov under de följande 10 åren skulle vara icke mindre än 75 miljoner kronor. Detta vid en tidpunkt, då Sverige icke ägde någon transocean sjöfart. Först 1904, således fyra år efter avlämnandet av kommitténs betänkande, startades våra två första transocean linjer.

Minoriteten inom kommittén kunde emellertid icke ansluta sig till detta förslag om en marinhypoteksbank. De anförde betänkligheter av olika slag. Vad som särskilt gjort dem betänksamma var tydligen, att enligt deras mening in-teckningar i fartyg — och sådana skulle ju vara den huvudsakliga säkerheten för de av den nya banken utgivna obligationerna — icke med dåvarande lagstiftning medförde full trygghet för långivaren. Likaledes betvivlade de, att försäkring skulle kunna vinnas för samtliga risker, något som ansågs nödvändigt för att uppnå en begränsning av hypoteks-innehavarens risker. Reservanterna hyste desslikes den uppfattningen, att de pengar den nya banken skulle kunna ställa till sjöfartsnäringens förfogande skulle komma att betinga en alltför hög ränta. De försiktige män, som omfattade den mening som kom till uttryck i reservationen, voro dock i så mätto eniga med majoriteten, att de ansågo det önskligt, att ytterligare kapital ställdes till redarnes förfogande. De lade emellertid stor vikt vid att lån på *billiga villkor* kunde erhållas, och föreslogo därför inrättandet av en statens lånefond till rederinäringens befrämjande.

Emot detta förslag invände majoriteten, att inrättandet av en dylik fond blott »vore ett palliativ, enär fonden icke skulle kunna göras tillräckligt stor och dess betydelse för sjöfartens utveckling alltså snart skulle upphöra».

Helt avvisande till en hypoteksbank ställde sig dock ej minoriteten. Den yttrade nämligen, sedan inrättandet av en rederilånefond föreslagits, följande: »Om rederinäringen till en början understöddes genom dylika billiga amor-

teringslån och efterfrågan bleve större, än staten vore villig att tillmötesgå, då vore tiden inne att taga under omprövning frågan om bildande av en marinhypoteksbank, som under sådana förhållanden kunde etableras med betydligt större utsikter till framgång. En sådan bank kunde då börja sin verksamhet antingen genom att övertaga de lån, som av staten förut utlämnats, eller ock oberoende av den föregående lånerörelsen; men banken kunde i varje fall tillgodogöra sig den erfarenhet, som redan vunnits angående behovet av dylika lån samt angående det maritima hypoteket i övrigt och den säkerhet, det visat sig innebära.»

Statsmakterna följde den försiktigare linjen och beslutade upprättandet av rederilånefonden. Till en början utgjorde den 5 miljoner kronor, och har den genom senare beslut, senast 1928, utökats till 23 miljoner kronor. Staten har dessutom år 1926 därutöver beviljat Aktiebolaget Svenska Amerika Linien ett lån å 6 miljoner kronor. Trots detta har rederilånefonden ingalunda visat sig kunna tillfredsställa mer än bråkdelen av de anspråk, som ställts å densamma, såsom framgår av nedanstående, av kommerskollegium utarbetade tabell beträffande fondens belastning under olika år.

Utdelade under år	Antalet av Kungl. Maj:ts prövade ansökningar	Summa sökta och prövade lånebelopp	Antal beviljade ansökningar	I de beviljade ansökningarna begärda lånebelopp	Summa beviljade lånebelopp
1911	19	2,720,000	18	2,670,000	1,345,000
1912	16	3,770,000	14	3,710,000	1,800,000
1913	36	9,228,000	30	8,860,000	3,455,000
1914	30	7,178,000	25	6,923,000	3,010,000
1915	28	5,968,500	27	5,953,500	3,140,000
1916	76	23,107,870	33	14,220,870	6,265,000
1917	33	8,062,000	22	4,382,000	3,068,500
1918	33	13,611,000	14	6,576,000	5,090,000
1919	54	40,173,500	16	9,170,000	3,850,000
1920	39	49,956,000	14	36,950,000	3,230,000
1921	46	54,950,000	18	37,335,000	4,308,000
1922	28	20,592,000	9	17,600,000	2,684,000
1923	32	17,281,000	13	15,605,000	3,525,000
1924	20	14,136,000	9	12,781,000	2,960,000
1925	20	21,435,200	11	19,855,200	3,475,000
1926	19	18,912,000	9	15,955,000	2,865,000
1927	18	21,025,000	10	13,825,000	2,900,000
1928 ¹	24	24,012,000	13	16,887,000	5,375,000

¹ Beträffande senare halvåret 1928 föreligger ännu ej Kungl. Maj:ts beslut, varför beträffande detta halvår beräkning har verkställts med utgångspunkt från kollegii förslag i ämnet den 15 oktober 1928.

Ovanstående siffror visa tydligt, att redan före kriget efterfrågan å län från rederilånefonden flerfaldigt översteg tillgången. Vid denna tid utgjorde fonden 17,000,000 kronor. Enligt en i 1928 års statsverksproposition införd redogörelse för fartygsprisens utveckling, har priset å ångfartygstonnage sedan förkrigstiden minst fördubblats. De svenska redarnas nybyggnader äro emellertid numera vanligen motorfartyg, vilka enligt samma utredning betinga ett pris, som med omkring 50 procent överstiger det som betalas för ett ångfartyg av motsvarande storlek. Man kan därför säga, att de svenska redarna numera för sina nybyggnader betala ett pris, som är tre gånger högre än före kriget. För att fylla samma behov som före kriget borde således fonden numera utgöra icke mindre än 51 miljoner kronor. Därtill kommer ytterligare att, enligt en i samma proposition införd utredning, världstonnaget sedan världskrigets utbrott ökats med 40 procent. För att bereda Sverige tillfälle att bibehålla sin ställning som sjöfartsnation borde fonden därför ha ökats med ytterligare 40 procent till 71,000,000 kronor. Först då skulle fonden få samma betydelse för sjöfarten, som den hade 1913, då den dock ingalunda kunde tillfredsställa alla legitima behov. Det är därför ganska förklarligt, att de nuvarande 23 miljonerna visa sig fullständigt otillräckliga.

Det förefaller också som om Sverige knappast kunnat hävda den ställning landet före kriget innehade å sjöfartens område. Enligt av kommerskollegium utarbetad statistik ombesörjde svenska fartyg 1913 49.6 procent av den direkta sjöfarten mellan Sverige och utlandet, men 1927 endast 46.1 procent, en utveckling, som måste anser vara synnerligen beklagansvärd.

Skall en förbättring i det nuvarande tillståndet kunna komma till stånd, fordras att rederinäringen får tillgång till ytterligare kapital. En ökning av rederilånefonden i en sådan utsträckning, att någon verklig hjälp erhålles, är knappast möjlig, och de som år 1900 förklarade att inrättandet av en rederilånefond blott vore ett palliativ och icke innebure en slutgiltig lösning av problemet, synas ha blivit sannspådda.

På senare år har en av rederilånefondens viktigaste fördelar för redarna bestått däri, att genom lån i denna fond *billiga* pengar erhållits. Innan fonden genom beslut vid sistlidne riksdag ökades med tre miljoner kronor, utgick nämligen räntan efter 4 procent, men är den numera för nya lån 5 procent. Åtminstone tidvis har således medlen utlånats till en ränta understigande den i allmänna marknaden gällande. Emot detta kan lämpligen sättas ett yttrande av dåvarande kapten G. O. Wallenberg, initiativtagare till den föreslagna marinhypoteksbanken. Vid ett av kommitténs sammanträden anförde han nämligen, att han »icke velat gå in på att vi skulle i första hand sträva efter s. k. billiga penningar. Huvudsaken är att kunna anskaffa pengar. I varje fall har jag tänkt mig, att sjöfarten skulle endast sträva efter att få penningar till det pris, som kan betingas i den allmänna penningmarknaden».

Detta yttrande är uttryck för en synnerligen sund princip. Vid den tid-

punkt då det fälldes var det så, att det maritima hypoteket var avstängt från den svenska penningmarknaden. Anhängare av marinhypoteksbank ville genom inrättandet av denna bank förhöja det maritima hypotekets värde och därigenom möjliggöra krediter mot detsamma. Vad man önskade var således icke ett understöd *utan hjälp till självhjälp*.

Numera kan man visserligen icke längre säga, att rederinäringen är avstängd från penningmarknaden. Så hava de svenska redarna erhållit högst väsentliga varvskrediter för sina nybyggnader. Enligt ett av direktör Hugo Hammar i Götaverken hållet föredrag, (Bil. A.) uppgå dessa krediter sammanlagt till en summa nästan dubbelt så stor, som den staten genom rederilånefonden ställer till förfogande. Dessa pengar bliva dock allt annat än billiga och hava dessa varvskrediter den nackdelen, att de skola amorteras synnerligen fort samt att räntan icke på förhand kan kalkyleras utan förändras med diskontot. Det måste dock finnas en viss gräns för de belopp varven kunna ställa till förfogande, och förklarades det att denna gräns nu är uppnådd.

Något tvivel synes sålunda icke föreligga om att icke för närvarande den svenska sjöfarten lider av ett otillfredsställt kreditbehov. En ökning av kreditlånefonden, stor nog att möjliggöra ett tillfredsställande av de föreliggande behoven, är icke tänkbar. Det återstår därför ingen annan väg än att bereda sjöfarten ökad tillgång till den allmänna penningmarknaden. Närmast torde det då ligga att i överensstämmelse med den mening, som uttryckes av reservanterna i handels- och sjöfartskommittén — d. v. s. anhängare av en rederilånefond — ånyo taga upp till prövning frågan om en marinhypoteksbank eller något därmed liknande.

Man kan då omedelbart konstatera, att helt andra förutsättningar numera föreligga för ett lyckligt genomförande av den för nära 30 år sedan framlagda planen. Genom förbättrad lagstiftning och anslutning till internationella konventioner ha inteckningar i fartyg kommit att medföra en betydligt bättre säkerhet för inteckningshavarna än vad tidigare var fallet. Numera råder knappast någon meningsskiljaktighet därom att praktiskt taget varje risk kan försäkras, något som var det stora tvisteämnet för 30 år sedan. Redan på denna grund bör det därför vara lättare att till en skälig ränta finna det erforderliga kapitalet. Den svenska penningmarknaden är likaledes någonting helt annat än några decennier tillbaka. Då ansågs det naturligt att den planerade bankens obligationer skulle placeras i utlandet, numera kan det knappast vara tal därom, enär brist på goda svenska obligationer föreligger inom landet. Det torde därför icke möta några större svårigheter att försälja obligationerna till den kapitalplacerande allmänheten.

Härpå vilar ett från Göteborg härstammande förslag (Bil. B.) om bildande av ett särskilt bolag för belåning av fartygsinteckningar. Det har därvid föreslagits, att staten skulle till detta bolag i statsobligationer överlämna en garantifond, dubbelt så stor som aktiekapitalet, samt att det nya bolaget skulle

bestämmelse om begränsning av utdelningen å aktiekapitalet, och det finnes därför ingen garanti för att icke det stöd, som staten avser att lämna sjöfartsnäringen, i stället kommer de enskilda aktieägarna till godo. Några bestämmelser varigenom begränsning av styrelsearvodet och över huvud omkostnadskontot betryggas hava heller icke föreslagits.

En annan form än aktiebolagsformen synes därför vara önskvärd för den nya kassan, och synes därvid något liknande Sveriges Allmänna Hypoteksbank och Kungariket Sveriges Stadshypotekskassa kunna tänkas. Härigenom vinner man även en form, där samtidigt spelrum lämnas för de privata intressena. Redan år 1900 insåg man nackdelen av att en skeppshypotekskassa bildades i form av ett aktiebolag, och hade man även då tänkt sig Allmänna Hypoteksbanken som förebild. Kapten G. O. Wallenberg yttrade i kommittén i detta hänseende följande: »Allmänna Hypoteksbanken är således en organisation, tillkommen och administrerad genom det privata, fastän man, på grund därav att man önskat ett fortfarande bestånd åt denna institution, icke velat lämna den i händerna på en tillfällig aktiemajoritet, utan i stället velat fastslå, det den icke kan rubbas».

Går man därför in för startandet av en skeppshypotekskassa — vilken i analogi med den redan existerande förebilden lämpligen kan benämnas Allmänna Svenska Sjöfartshypotekskassan — bör den sålunda icke ha formen av ett aktiebolag utan drivas i en form liknande de redan existerande hypotekskassorna.

Innan en dylik kassa bildas, bör man söka beräkna de anspråk, som kunna tänkas komma att ställas på densamma. Därvidlag är det av intresse att studera nedanstående tabell, visande den relativa åldersfördelningen inom världstonnaget, Sveriges samt vissa andra länders handelsflottor enligt Lloyds register 1927—1928, avseende ång- och motorfartyg om 100 brutton och därutöver. Tabellen var införd i 1928 års statsverksproposition.

Bruttotonnagens fördelning på fartyg.

	Intill 10 år Procent	10—24 år Procent	25 år och däröver Procent
Världstonnaget	50	35	15
Danmark	49	33	18
Norge	53	35	12
Storbritannien och Irland	50	41	9
Sverige	38	30	32
Tyska riket	62	25	13

Dessa siffror äro synnerligen beklämmande, ty de visa att icke mindre än $\frac{1}{3}$ av det svenska tonnaget är mer än 25 år gammalt, en ålder vid vilken ett fartyg i regel bör ha tjänat ut, om rederiverksamheten skall kunna anses vara lagd efter sunda linjer.

Svenska handelsflottan.

Å r	Årlig ökning (+) eller minskning (—)		Nybyggnad (i Sverige eller utlandet)	Förvärv av äldre fartyg från utlandet
	Nettoton	Bruttoton	Bruttoton	Bruttoton
1900	+ 26,123	.	.	.
1901	+ 26,419	.	.	.
1902	— 4,478	.	.	.
1903	+ 12,118	.	.	.
1904	+ 26,021	.	.	.
1905	+ 49,217	.	.	.
1906	+ 19,272	.	.	.
1907	+ 28,896	.	.	.
1908	+ 6,467	.	.	.
1909	— 1,822	.	.	.
1910	— 5,917	.	.	.
1911	— 4,917	.	.	.
1912	+ 40,318	.	.	.
1913	+ 68,061	.	.	.
1914	+ 28,062	+ 43,391	56,990	32,707
1915	— 75,389	— 101,236	27,587	54,330
1916	— 29,797	— 37,120	25,137	29,453
1917	— 39,850	— 51,625	32,422	14,744
1918	— 16,341	— 22,048	47,921	9,121
1919	+ 34,407	+ 50,803	71,570	19,997
1920	+ 58,303	+ 80,100	97,681	37,835
1921	— 25,188	— 38,406	67,936	24,620
1922	+ 79,704	+ 113,791	73,564	93,084
1923	+ 48,103	+ 68,894	42,402	58,722
1924	+ 19,765	+ 31,551	37,114	50,749
1925	+ 37,480	+ 74,951	98,067	24,168
1926	+ 14,850	+ 23,128	8,501	47,454
¹ 1927	+ 19,606	+ 33,015	12,227	58,246
Årsmedeltal 1903/1927...	+ 15,657	.	.	.
Årsmedeltal 1914/1927...	+ 10,980	+ 19,228	49,937	39,659
Årsmedeltal 1923/1927...	+ 27,961	+ 46,308	39,662	47,868

Det svenska tonnaget är således i behov av en mycket kraftig modernisering för att uppnå samma standard som världstonnaget, och då är det ändock ett gott stycke väg kvar, innan vi uppnått den standard, som existerar i två sådana sjöfartsländer som England och Norge.

¹ Preliminära siffror.

Tyvärr synes det dock icke som om vi vore på god väg att inhämta det försprång, som övriga sjöfartsnationer hava över Sverige. I kommerskollegium har man undersökt i vad mån den svenska handelsflottans ökning är beroende av nybyggnader i Sverige och utlandet å ena sidan samt på förvärv av äldre fartyg från utlandet å andra. De sålunda erhållna siffrorna angivas i tabellen å sid. 7.

Dessa siffror visa, att under senare år den svenska sjöfarten tydligen icke haft tillgång till kapital för den så nödvändiga moderniseringen av den svenska handelsflottan, utan att nyförvärven i alldeles övervägande grad utgjorts av äldre fartyg, vilka betinga ett billigare pris.

Sedda i samband med vad förut yttrats om fördelen av modernt tonnage visa ovanstående siffror, att en väsentlig modernisering av det svenska är önskvärd och av en sådan betydelse, att statens bistånd i en eller annan form är väl motiverad. En modernisering kostar emellertid pengar och kunna därför stora anspråk på en sjöfartshypotekskassa väntas.

I motionen har tidigare visats, att svenska fartyg ej ens ombesörja hälften av Sveriges utrikes sjöfart. Det lider därför inget tvivel om att den svenska sjöfarten kan betydligt utvecklas utöver sin nuvarande omfattning, något som också kräver kapital.

Det måste vidare betraktas som ett statsintresse, att rederilånefonden snart avvecklas. En sjöfartshypotekskassa torde vid nuvarande ränteläge bliva i stånd att utlämna lån, vilka icke behöva betinga större sammanlagd räntekostnad än högst $5\frac{1}{2}$ procent. Den ränta av 5 procent, som nya lån från rederilånefonden betinga, innebär därför icke någon alltför stor fördel för rederiföretagen. Med fondens nuvarande storlek betyder en räntedifferens på $\frac{1}{2}$ procent 115,000 kronor om året, vilket belopp, fördelat på samtliga låntagande rederier, icke innebär något nämnvärt statsunderstöd. Det kan knappast anses vara en statsuppgift att direkt ställa kapital — dock i otillräcklig mängd — till en närings förfogande, om denna näring genom ett mindre bistånd än det som nu utgår via rederilånefonden från statsmakternas sida bliver i stånd att på samma villkor själv anskaffa det erforderliga kapitalet och detta i behöflig omfattning. Den något högre räntan i en sjöfartshypotekskassa kompenseras nämligen av en längre amorteringstid. Den nya kassan bör därför göras stor nog att så småningom kunna övertaga rederilånefondens verksamhet.

Inrättandet av en sjöfartshypotekskassa, där lån kunde erhållas till en fast bestämd ränta, till en kostnad icke överstigande $5\frac{1}{2}$ procent, och med tioårig amorteringstid, skulle säkerligen medföra ett snabbt avvecklande av varvskrediterna, vilka vanligen skola amorteras på 5 år och löpa med en växlande ränta, som dock för närvarande ligger betydligt högre än $5\frac{1}{2}$ procent. Såsom tidigare nämnts lära dessa krediters storlek närma sig rederilånefondens dubbla belopp. Redan nu har således rederinäringen inom Sverige krediter på omkring 60 miljoner kronor, vilka på ett mera tillfredsställande sätt skulle kunna erhållas i en sjöfartshypotekskassa. Med tanke

på den önskvärda moderniseringen och ökningen av den svenska handelsflottan synes därför det i bil. A kalkylerade kapitalbehovet av 200 miljoner kronor under de närmaste 10 åren icke innebära någon överdrift.

Den nya kassan bör därför givas en sådan organisation, att den, i mån av behov, kan ställa 200 miljoner kronor till rederinäringens förfogande. Staten bör därför ställa en garantifond av 20 miljoner i obligationer till den nya kassans förfogande, vilken bör kunna bemyndigas utgiva egna obligationer till garantifondens tiodubbla belopp. För att i görligaste mån begränsa den risk, som en förändring i ränteläget onekligen innebär, bör kassan dock endast få utgiva obligationslån, där konverteringsrätt stipuleras inträda senast tio år efter lånets uppläggande.

Sedan en kassa av den natur, som föreslagits i motionen, varit i verksamhet under en del år, samt rederilånefonden och Svenska Amerika Liniens lån inbetalts, skulle staten ha befriats från ett direkt engagement på 29 miljoner kronor och i stället iklätt sig ett borgensansvar på endast 20 miljoner kronor. Jämte denna betydliga direkta fördel för staten skulle dessutom ha vunnits, att rederinäringen i stället för de existerande krediterna på 29 miljoner kronor genom det nya systemet skulle fått icke mindre än 200 miljoner kronor till sitt förfogande.

Kassan bör vara berättigad att utlämna lån mot inteckningar i nybyggda svenska fartyg eller sådana med en ålder icke över fem år. De utlämnade lånen böra ha formen av tio års amorteringslån samt lämnas högst till 60 procent av det belånade fartygets värde. Fem till tio år gamla fartyg kunna även belånas, men bör i sådant fall amorteringstiden vara kortare, så att kassan under inga förhållanden har några lån utelöpande mot säkerhet av inteckningar i fartyg av högre ålder än 15 år.

Till säkerhet för lånen bör dessutom ligga betryggande försäkringspolicer. Det är önskvärdt att försäkringarna tagas i svenska företag, men finnes det ingen anledning att med kassans hjälp införa ett svenskt sjöförsäkringsmonopol, varför även utländska försäkringar, utfärdade av t. ex. Engelska Lloyds, böra kunna få godtagas, och kan det förtjänas anteckna, att dylika policer för närvarande godkännas av statsverket vid lån ur rederilånefonden. Om möjligt bör ett lån ej heller lämnas endast mot säkerhet av inteckning i ett fartyg, utan bör helst säkerheten bestå av inteckningar i en serie av två, tre eller flera fartyg. Närmare föreskrifter om förfarandet vid låns utlämnande samt om erforderlig säkerhet bör lämnas i ett för kassan av Kungl. Maj:t fastställt reglemente.

Å de beviljade lånesummorna böra högst 3 procent avdragas såsom provision. Utav de sålunda influtna medlen skola i första hand kassans utgifter bestridas. Härtill lär emellertid endast en mindre del åtgå, då kassan endast kommer att få ett begränsat antal kunder och därför någon större dyrbar organisation ej blir erforderlig. Återstoden skall läggas till en reservfond, som i första hand skall användas till täckande av eventuella förluster, räntedifferenser och dylikt. Då en sjöfartshypotekskassa, uppbyggd

efter de grunder som föreslagits i motionen, för närvarande med framgång bör kunna utsläppa 5 procent obligationer, skulle således de totala låne-kostnaderna icke överstiga 5 $\frac{1}{2}$ procent.

Kassans styrelse föreslås, i analogi med vad som är fallet i Kontungariket Sveriges Stadshypotekskassa, bestå av fem personer, varav Kungl. Maj:t skall utse ordförande samt riksgäldsfullmäktige vice ordförande. Även de tre övriga styrelseledamöterna synas, i likhet med vad som är fallet i stads-hypotekskassan, böra utses av Kungl. Maj:t. Det synes dock lämpligt, att på något sätt det privata initiativet beredes tillfälle få inflytande på kassans ledning. Då låntagarna genom erlagda provisioner medverka till uppbyggande av en reservfond, varigenom statens risk minskas, synes det rimligt, att det är åt dessa, som inflytande bör beredas. Detta kan lämpligen ske på så sätt att låntagarna årligen sammanträda för att diskutera kassans angelägenheter samt att vid detta sammanträde ett förslag till lämpliga styrelseledamöter upprättas, varav Kungl. Maj:t skall vara i så måtto bunden, att åtminstone två av styrelseledamöterna skola utses bland de sålunda föreslagna.

Förslag till stadga för den projekterade sjöfartshypotekskassan närslutes. (Bil. D.)

Vi hemställa således, att riksdagen ville

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om inrättande av en sjöfartshypotekskassa i huvudsaklig överensstämmelse med vad som ovan angivits,

dels medgiva, att ett belopp av 20 miljoner kronor i Svenska statens 4 $\frac{1}{2}$ procent obligationer genom fullmäktige i riksgäldskontoret ställes till sagda kassas förfogande såsom garantifond på ovan angivna villkor.

Stockholm den 12 januari 1929.

Sten Stendahl.

L. Tjällgren.

Gustav Rosén.

C. A. Reuterskiöld.

Gustav Möller.

Bil. A.

I:a överläggningsämnet:

Sjöfartens kapitalbehov.

Inledare: Direktören *Hugo Hammar*.

»Foods for millions» står det som reklam på fiskaffärerna i Boston. Det är sant, att fisken är föda för miljoner, men vad betyder väl detta mot havets samtliga möjligheter till folkförsörjningen. De här närvarande och framför allt medlemmarna av Sveriges Allmänna Sjöfartsförening ha helt säkert klart för sig utan någon bevisföring från mig, att *sjöfarten* som sådan är den förnämligaste av alla havens förvärvskällor. Detta dels genom att förmedla ett varuutbyte länderna emellan, som möjliggör en betydligt höjd levnadsstandard, och dels även genom att i denna sin verksamhet göra det möjligt för största antal människor att kunna utnyttja och nå denna bättre levnadsstandard, genom att lämna god sysselsättning åt en hel del medborgare i samhället. Jag ber få fästa uppmärksamheten på, att de direkt anställda, på sjön arbetande äro ett fåtal jämförda med den stora mängd, som indirekt får sin försörjning genom sjöfarten. Dels är den en särdeles mäktig hävstång i den industriella utvecklingen, genom de förmåner den egna flaggan ger exporten. Härpå äro våra transmarina linjers historia ett talande bevis. Dels ger sjöfarten sysselsättning åt en hel del yrken och näringar, som få sina uppdrag och arbetsuppgifter från densamma. Jag ber endast få omnämna skeppsbyggeriet, och hur detta i sin ordning verkar befruktande på såväl hantverk som industri. Då vi för någon tid sedan levererade ett fartyg, för vilket kontraktssumman var något över 4,000,000 kronor, befanns det att Göteborgs hantverkare fått leveranser på över $\frac{1}{2}$ miljon kronor. En tidning, som uppgav Göteborgs-leverantörerna till detta arbete, fick en hel spalt full av bara firmanamn. Håri ingingo ej bruk och dylika leverantörer, som ej hade ombud i Göteborg.

I de av Europas länder, som ligga vid haven, sträva statsmän och företagare, d. v. s. de män, som inrikta sitt arbete på folkförsörjningen, efter att för sina respektive länder reservera så mycket som möjligt av de fördelar, som sjöfarten ger. I de flesta länder ha statsmakterna vidtagit åtgärder härför. Dessa förekomma under följande former:

- 1) Kustfartens reserverande för egna landets fartyg.
- 2) Seglationspremier: mil- och tonpengar.
- 3) Amiralitetsunderstöd för handelsfartyg, som äro särskilt önskvärda för försvaret.
- 4) Postsubventioner.
- 5) Direkta understöd åt rederier för uppehållet av vissa kommunikationer till sjöss, som anses för landet oundgängliga eller särdeles viktiga.
- 6) Skattelättnader.
- 7) Förmåner i fyr-, lots- och hamnumgälder.

- 8) Stöd till sjöassuranserna.
- 9) Tullfrihet för till landet inköpta fartyg.
- 10) Tullfrihet för till nybyggnad eller reparation av fartyg importerade materialier eller annan gottgörelse för denna tull.
- 11) Gottgörelse för använt inhemskt material med belopp som motsvarar importtullen för detta.
- 12) Förmånliga statslån för nyanskaffning av önskvärt tonnage.

I ett förslag till bildandet av en statslånefond för befrämjande av den finska rederinäringen har finska handels- och industriministeriet låtit göra en utredning om, i vilken utsträckning de olika sjöfarande nationerna använt sig av ovanstående former för höjandet av respektive länders sjöfart. Denna är publicerad 1927 och förefaller pålitlig, varför jag ber få referera till densamma för de personer, som ha anledning att närmare gå in i frågan. Jag nämner endast de viktigaste statsåtgärderna för sjöfartens höjande, som finnas upptagna i redogörelsen. Dessa äro kompletterade med uppgifter om de mått och steg, som vidtagits i detta syfte i de flesta länder under de senaste månaderna. Kungl. utrikesdepartementets speciella handelsavdelning har beredvilligt ställt mycket intressanta meddelanden härom till mitt förfogande.

Kustfarten kan man i allmänhet anse reserverad för egna landets fartyg.

I England använder man sig av amiralitetsunderstöd för handelsfartyg, som äro särskilt önskvärda för försvaret; postkontrakt så pass förmånliga, att de kunna anses som direkta understöd åt rederier för uppehållet av vissa kommunikationer till sjöss; tullfrihet finnes för till landet inköpta fartyg, men de nationella stämningarna i England äro i och för sig en tullbarriär motsvarande minst 10 procent av värdet. England har efter kriget lämnat förmånliga statslån för nyanskaffning av önskvärt tonnage.

1921 antogs The British Trade Facilities Act, enligt vilken skattkammaren ställer säkerhet för lån intill 25,000,000 pund för finansiering av industri och handel. Av dessa medel har mera än 350 miljoner kronor (enligt Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning i lördags 21,500,000 pund) kommit rederinäringen till godo till en ränta av 4 procent.

Tyskland, som allt sedan mitten av 1880-talet kraftigt understött sin handelsflotta i form av postsubventioner, har efter kriget dels täckt förluster, som rederierna lidit, genom detsamma (23 februari 1921 fingo de sig anslagna 12 miljarder mark), dels även anslagit nybyggnadslån. Åren 1925—1926 reserverades härför 50 miljoner riksmark av riksregeringen, vartill kommer ytterligare 25 procent av detta belopp från de delstater, vars redare fått förmånen av dessa lån. Medelräntan blir av mycket komplicerade former, men uträknas officiellt till 4,1 procent. Från franskt håll uppgives, att de tyska redarna fått mera än 700 miljoner mark till att bygga fartyg för. De ha i dagarna fått närmare 100 miljoner dollars, cirka 350 miljoner kronor, sig tilldömda av Förenta staterna för fartyg, som blevo beslagtagna före tysk-amerikanska krigsutbrottet. Den tyska rederinäringen tyckes således ha goda utsikter till en kraftig pånyttfödelse.

Italien har redan sedan förra århundradet arbetat på att höja sjöfartsnäringen. Detta arbete har tagit mera målmedvetna former, efter det att Mussolini satt sig i sinnet att göra Italien till en stormakt på havet. För närvarande beräknas de italienska statssubventionerna uppgå till cirka 10 miljoner svenska kronor per år, utdelade utan återbetalningsskyldighet.

Härtill kommer vissa energiska statsåtgärder för höjande av sjöfarten, såsom premier för nybyggnader, reparationer etc. (fransk officiell uppgift).

Frankrike har även försökt sig på en hel del mer eller mindre lyckade experiment att skaffa sig en handelsflotta, bland annat de ryktbara milpengarna, vilka en tid voro så kraftigt tilltagna, att man påstod det betalade sig utmärkt för redarna att segla sina segelskepp i barlast som lustfartyg. Deputeradekammaren i detta land har godkänt en lag den 15 mars i år, enligt vilken man anslår 1 miljard francs, ungefär 150 miljoner svenska kronor, att användas till nybyggnadslån för fartyg. Man anser, att senaten kommer att godkänna lagen. Räntan varierar med landets egna länemöjligheter, så att man offerar halva räntan, dock skall räntan enligt lagförslaget icke understiga 4 procent. Avtal är redan träffat med »Credit Foncier de France» på dessa grunder. Säkerheten skall ligga inom fartygens halva värde. I vissa fall kan nybyggnadsvärdet av ett fartyg belänas intill 85 procent mot förstärkt borgen. Lånen äro avsedda att amorteras på 5 år. De kunna lämnas på längre tid, dock högst 20 år och mot årliga amorteringar. Lånen skola användas för byggandet av fartyg vid franska varv, men kan även användas för fartyg, byggda i främmande länder, om priset är 15 procent under de franska anbuden, dock blir räntan under sådana förhållanden 3 procent högre. Ävenså kunna en del av pengarna (40 miljoner francs årligen) användas till inköp av utländska fartyg, som dock måste vara under 10 år gamla och »intressant», d. v. s. någon specialkonstruktion eller på annat sätt av särskilt värde för viss trade. Lagförslaget bereder även vissa skattelättnader för skeppsbyggnadsindustrien samt tullrestitutioner för materialier.

De norska skeppsredarna ha i allmänhet ej haft statshjälp. De ledo helt naturligt av efterkrigskrisen, men hade den fördelen gentemot oss, att de blevo befriade från att betala skatt för de stora krigskonjunkturvinsten, som erhöles för under kriget sänkt tonnage. Härmed förknippades dock villkor, att redaren inom bestämd tid skulle skaffa sig nytt tonnage för de härigenom erhållna pengarna. Detta har lett till en modernisering av det norska tonnaget och, som en följd härav, en kraftig utveckling av dess sjöfart. Emellertid har man med stort bekymmer sett, hur nybyggnaderna av fartygen huvudsakligen utförts av utländska varv och verkstäder. En särskild kommitté har blivit tillsatt av Norges Bank för att söka finna medel att leda arbetet med fartygsnybyggnader och reparationer till de norska varven och verkstäderna. Såväl redare som industrier hava visat stort intresse för detta arbete. Kommittén har föreslagit, att den s. k. skeppsfonden, som man egentligen hade tänkt använda till betalning av statsgäld, skulle komma till användning för finansiering av norskbyggda fartyg. Dessa medel, som uppgå till cirka 17 miljoner kronor, skulle utlånas som andra prioritet i fartyg, som byggas i Norge. Lånet skulle sålunda ligga emellan 50 och 70 procent av fartygsvärdet. Amorteringstiden skulle bliva tämligen kort och räntan sättas till rimlig höjd, man talar om cirka 5 à 6 procent, med jämkningar, som kunna befinnas lämpliga och fördelaktiga, för att giva fonden så förmånlig användning som möjligt. Administrationen skulle skötas av Norges Bank med bistånd av en sakkunnig kommitté för att bedöma inkommande låneansökningar och hypotekens värde. Inom norska redarkretsar har man icke stora förhoppningar om några lysande resultat av denna fond, då, som man uttrycker sig, densamma endast är en droppe i havet. Norge har

tullfrihet för fartyg samt en tullpremie för nybyggnader, som skall motsvara vår tullrestitution.

Danmark har även tullfrihet för fartyg samt restitution på erlagd tull, materiel till nybyggnad och reparation. Dessutom har i år antagits en lag, som ger varven en gottgörelse för använt *inhemskt* materiel med belopp, som motsvarar importtullen för detta. En mindre lånefond för segelfartyg har upplagts, 950,000 kronor i allt. En fond på 20,000,000 kronor ställdes i fjol till varvsindustriens förfogande för finansiering av nybyggnader för utlandet till 5 procent.

I Finland har man bildat en rederilånefond på 100 miljoner finska mark = 10 miljoner svenska kronor, huvudsakligast efter svenskt mönster. Hypoteket skall ligga under 50 procent av fartygets värde och räntan skall vara 6 procent.

Samtliga övriga, europeiska länder hava i mer eller mindre grad understött sin sjöfart, huvudsakligast med ton- och milpengar och i någon viss mån även med linjesubventioner.

Av intresse är att anteckna, att en så pass ung stat som Polen har under utarbetande mycket vittgående planer på att uppbygga en stor och mäktig handelsflotta. Även Estland har gått in för linjesubvention, ehuru helt naturligt med rätt så litet belopp, 10,000 kronor per år.

Japan, som redan år 1890 utbetalade $1\frac{3}{4}$ miljon kronor i postsubventioner, införde år 1896 såväl byggnads- som seglationspremier. Enligt uppgift vid sekelskiftet uppgingo dessa till omkring 20 miljoner kronor. Beloppen ökades sedan vid olika tillfällen och medförde, att handelsflottans tonnage under en period av 20 år steg från 112,000 till något över 2 miljoner tons. 1923 ökades ytterligare subventionerna till sjöfartsnäringen med betydande belopp, vilket visat sig äga en stimulerande inverkan på den japanska handelsflottan, som för närvarande närmar sig 4 miljoner bruttotonns. Japanska handelsflottan innehar nu tredje rummet bland de sjöfarande nationerna.

I Förenta staterna har den speciella kommitté, som har hand om handelsmarinen, enats om ett nytt lagförslag, som innefattar:

1) att »Shipping Boards construction fund» ökas från 125 miljoner till 250 miljoner dollars, som skola användas för in-teckningslån till 75 procent av fartygens värde med en ränta icke överstigande vad regeringen själv betalar;

2) kraftiga linjesubventioner;

3) att regeringen åtager sig sjöassuransriskerna på förmånliga villkor.

Jag ber särskilt att få fästa uppmärksamheten på, att de kraftigaste statliga ingreppen kommo från de länder, som på de internationella kongresserna, senast handelskammarens kongress här i Stockholm, tycktes tala mest *emot* statligt ingripande.

Sverige har sedan omkring 1890 tullfrihet för fartyg och restitution på för fartygsbyggen använda materialier. Generaltullstyrelsen har dock ansett sig vara skyldig att i största möjliga mån begränsa denna lilla förmån genom snäv tolkning av tulltaxebestämmelserna.

I Sverige upptogs frågan om beredande av kapital för rederinäringen först vid sekelskiftet. Den kungl. handels- och sjöfartskommittén, i vilken sutto bland andra generaltulldirektör Staffan Cederskiöld, ordförande, herrar skeppsredare C. A. Brodin, Axel Johnson och Gustaf Wallenberg, inlämnade ett underdånigt betänkande i ärendet i december år 1900. Kommitténs flertal, fyra ledamöter av åtta, ordföranden inberäknad, föreslog

inrättandet av en marinhypoteksbank, till vars disposition, såsom grundfond, statsverket skulle ställa 10,000,000 kronor i statens obligationer, ävensom för betäckande av eventuella förluster ett årligt belopp av 600,000 kronor att uppföras i en delerederifond för banken. Kommitténs mindretal, likaså fyra ledamöter, föreslog bildandet av en lånefond, som skulle bestämmas till 10 miljoner kronor. Minoritetens förslag uppbars i stort sett av samtliga sjöfartsnämnder och myndigheter, och, i anslutning till detta och med beaktande av kommerskollegiums synnerligen sakliga och uttömmande betänkande, uppgjordes den proposition regeringen år 1903 överlämnade till riksdagen.

Enligt denna proposition skulle en särskild s. k. statens rederilånefond bildas, till en början uppgående till 5 miljoner kronor, vilket belopp sedermera i mån av behov kunde höjas. Ur fonden skulle beviljas lån, utgörande högst 50 procent av ett fartygs värde, vilka skulle amorteras på sex år, sedan under de två första åren endast ränta erlagts. Räntan skulle utgöra 4 procent. Såsom säkerhet skulle gälla in-teckning eller borgen eller båda delarna.

Regeringens proposition antogs enhälligt av riksdagen. I stöd härav utfärdades den 18 december 1903 en kungl. kungörelse angående villkoren för lån från fonden för rederinäringens befrämjande. Under årens lopp har denna fond ökats, så att den enligt beslut vid årets riksdag kommer att utgöra 23 miljoner kronor. Denna fond har i huvudsak blivit använd för utbyggnad av vår linjetrafik.

Direkta statssubventioner hava även blivit beviljade för vissa bestämda linjer, nämligen mellan Sverige och La Plata-länderna, Sverige och Ostasien, mellan Sverige och Nordamerikas förenta stater samt för förbindelsen Sverige—Australien. Samtliga dessa subventioner hava uppgått till ej fullt 5 miljoner kronor, varav dock endast cirka $3\frac{1}{2}$ miljoner utgått. Härav ha åtminstone omkring $\frac{2}{3}$ återbetalts av rederierna. Kontantunderstöd hava utgått till Rederiaktiebolaget Svea och Hallands Ångbåtsaktiebolag för uppehållet av vissa för näringarna och samfärdseln mellan Sverige och grannländerna viktiga trader. Sammanlagda beloppet av dessa subventioner uppgår icke till 100,000 kronor om året.

Det huvudsakliga ändamålet med det svenska statsingripandet i dessa fall har icke varit direkt en strävan att främja sjöfartsnäringen utan fastmer att vinna de fördelar för industri och exporthandel, som förbindelse till främmande avsättningsområden under egen flagg innebär. Utan överdrift kan man säga, att resultatet av denna subventionspolitik blivit tillfredsställande. Vår export genom de sålunda tillkomna direkta fartygslinjerna, särskilt till de ovan nämnda transoceaniska länderna, har mycket befrämjats. Man har sagt mig, att det första fartyg, som sattes i linjetrafik till La Plata, icke kunde få mer än 250 tons last; nu trafikerar detta område med fullastade fartyg med avgångstider minst en gång i månaden. Subventionerna för trafiken till våra grannländer ha icke visat samma resultat, men torde dock för näringen hava en betydelse, vilken fullt uppväger den uppoffring, som statsmakterna göra för trafiken.

Ett rederilån av speciell art utgör det, som av 1926 års riksdag beviljades Svenska Amerika-Linien för byggandet av m/s »Kungsholm». Beloppet har utgått med 6 miljoner kronor mot säkerhet i »Gripsholm» och mot 5 procents ränta.

Till befrämjande av sjöfartens intressen finnes frihetstidens s. k. kon-

vojfond, som år 1835 blev kallad handels- och sjöfartsfonden. Enligt utfärdade bestämmelser skall fondens överskott användas »till svenska handels och sjöfartens utvidgande och befrämjande, såväl utom som inom riket». Den årliga ränteavkastningen beräknas numera uppgå till omkring 250,000 kronor och användes för närvarande till uppehållet av våra sjöfartslinjer till grannländerna, till sjömanshem i utländska hamnar, till utbildandet av befälsaspiranter, fartygskockar m. m., belöning för räddande av besättningar, öppethållande vintertiden av vissa segelleder, hamnanläggningar, sjöfartsundersökningar, Sveriges Allmänna Exportförening, stormvarningar etc. Dessa medel utgå som direkta bidrag utan återbetalningsskyldighet i allmänhet, dock kunna de även utgå i form av lån, som t. ex. vid hamnanläggningar o. dyl. Enligt ovannämnda statuter skulle fonden uppenbarligen kunna användas till ett sjöfartstekniskt institut för forskning inom sjöteknikens område. För detta ändamål är det ett sedan länge känt, mycket stort behov att få ett lämpligt laboratorium med provningstank och en fullt kompetent vetenskapsman, vilken skulle kunna få medel ur fonden till sitt arbete. Kostnaderna för själva tanken äro ensamt så höga, att särskilda medel måste anskaffas härför. Att ytterligare minska fonden för förverkligandet av behovet av en sådan tank, såsom skedde t. ex. för anskaffandet av statsisbrytare, torde ej få anses vara lämpligt. Jag registrerar alltså denna tank som ett sjöfartens kapitalbehov betydligt större än vad handels- och sjöfartsfonden för närvarande kan fylla. Denna sjöfartens kapitaltillgång har sålunda redan användning över hövan.

Rederilånefonden räcker ej heller på långt när till de behov, som näringen visat sig hava. Jag ber att få referera till den utmärkta utredning, som finnes i 1928 års statsverksproposition »Utgifter för kapitalökning». Handelsministerns anförande »Ökning av fonden för rederinäringens understödjande» innehåller egentligen alla de sakliga uppgifter, som behövas för att belysa problemet. Tiden medger ej att referera anförandet, vilket ej heller torde vara nödvändigt, då var och en, som verkligen vill något i sak, helt naturligt först tar del av detta aktstycke.

Av kungl. kommerskollegii skrivelse i ärendet, som finnes införd i denna utredning, framgår att rederinäringen under de 5 åren, 1911—1915, anhållit om lån intill ett sammanlagt belopp av 28,864,500 kronor, varav 12,750,000 kronor blivit beviljade. Under de 5 åren 1922—1926 voro motsvarande siffror 92,350,200 kronor respektive 15,509,000 kronor, en rätt så betydande ökning i behovet. Av handlingarna framgår även, att de belopp, som beviljats per enhet, mera än dubblats, vilket är en ganska beaktansvärd företeelse. Utvecklingen tenderar tydligen mot dyrbarare tonnage, allt större enheter, i allmänhet mera förstklassig utrustning och materiel. Den sociala lagstiftningen bidrar även att göra tonnaget dyrare. Men den allra viktigaste orsaken till det ökade kapitalbehovet, är, att vi stå inför nödvändigheten av att skaffa oss fullt modernt lämpligt tonnage för de stora transmarina linjerna, som upparbetats under det senaste kvartsseklet, och vilkas drivande tyckes väl passa såväl våra redare som vårt sjöfolk. Det har visat sig, att det för dessa trader är nödvändigt att skaffa fartyg med bättre utrustning och högre medelfart än förut för att möta befraktarnas krav och behålla och förkovra kundkretsen i den svåra internationella konkurrensen. De snabbare förbindelserna locka gärna passagerarna. Nu är förhållandet det, att det finnes knappast något folk, som passar så väl för att sköta om främlingar och resande, som just

vårt svenska folk. Dess ordningssinne, renlighet och ärlighet äro egenskaper, som alltid bliva så högt uppskattade av främlingen, att de äro att anse som en tillgång, vilken kan användas i det internationella utbytet, lika mycket som t. ex. vårt högkvalificerade träkolstål och våra arbetares sinne för precision, i vår finare maskinexport. Svenska amerikalinjen är ett klart bevis härför. Vår passageraretrafik har redan skaffat sig en ansedd ställning, men för att ge den möjlighet att få sin rätta plats och den utvidgning den förtjänar och vår folkförsörjning behöver, kräves det allra bästa material, vilket betyder stora och dyrbara oceangående fartyg.

Ett annat fält, som kan ge god sysselsättning för vår sjöfart, är timecharter för vissa fasta linjer för en längre tidsrymd eller t. o. m. så kallad »lifetime». Den norska sjöfarten är till stor del byggd upp på så sätt. Avtal göras för en tidsrymd av 5, 10 intill 20 år att mot viss månadshyra ställa fartyg och besättning till förfogande för transport av gods för vissa bestämda linjer, vanligen massgoods, såsom malm och olja. Även frukt-fart har givit de norska redarna goda timecharter. Villkoren äro vanligen sådana, att räntabilitetskalkylerna kunna göras med stor säkerhet. Även mindre kapitalstarka redare kunna med sådana kontrakt skaffa sig fartyg på rätt så förmånliga villkor. För närvarande göras dessa affärer, t. ex. för tankfartyg om 10- à 15,000 tons, med fasta avslut på 10 år. Engelska varv utbjuda kontrakt för sådana fartyg mot 20 procent kontant likvid och resterande under 10 års likformig avbetalning, löpande med 5 procent ränta.

På så sätt byggdes den norska handelsflottan upp. Likaså kan man konstatera, att den raska utveckling, som den svenska handelsflottan hade i början av århundradet, till stor del var beroende på det tillmötesgående med krediter mot billiga räntor, som de engelska byggarna på den tiden lämnade de svenska rederierna utöver fördelarna av den svenska rederilånefonden.

Problemet med kapitalanskaffningen är numera svårare än det var vid sekelskiftet eller under vår tidiga sjöfartshistoria. Då räknades priset på de ångfartyg, som man behövde, i 100,000-tals kronor, nu räknas det i miljoner.

De stora belopp, som krävas för varje fartygsenhet, stå sällan till någon redares förfogande. Han blir i allmänhet nödsakad ordna med vissa avbetalningsvillkor under längre tid för att kunna få bygget till stånd. Man kan icke kalla ett sådant kreditsystem för en osund affär, såsom man brukar säga, då folk köper varor hos högkarn, vilka förtäras, innan den avlöning förtjänats, med vilken varorna skola betalas. Här betalas alltid ett kontant förskott, såväl under byggnadstiden, som även sedan fartyget levererats, vilket gör, att värdet i den pant, på vilken kredit lämnats, är betydligt högre än den gäld, som vilar på densamma. Om man räknar ett fartygs ålder till 25 år, och att 40 procent betalas kontant under byggnadstiden, så torde vara klart, att om 60 procent av fartygets kostnad amorteras under 10 år, så komma de sista 15 åren att giva ett bättre utbyte än de första 10. Därtill måste man komma ihåg, att fartyget alltid har ett realisationsvärde även efter att ha tjänstgjort 25, ja 50 år.

Det är svårt att göra upp en exakt kalkyl på det kapitalbehov, som vår rederinäring skulle behöva under de närmaste 20 åren. För att göra en utredning härom är det först nödvändigt att någorlunda göra klart för sig, vilken ställning vår handelsflotta bör intaga i världshandeln, och möjligheterna för dess framtida utveckling. Professor Sir Wescott Abell har

gjort en mycket intressant utredning om förutsättningarna för den andel i världssjöfarten, som kan tillkomma olika länder, beroende på deras naturförhållanden, den kuststräcka, som landet har mot havet, samt även de olika nationernas export- och importförhållanden ävensom folkets lämplighet för sjöfarten. Han har därvid kommit till resultat beträffande de skandinaviska länderna, som visa att förutsättningarna för dessas del äro de bästa.

H. Eneborg i kommerskollegium har gjort en utredning åt mig om vår utrikeshandels omfattning jämförd med Norges, av vilken framgår, att vår införsel under 1926 var cirka 8 miljoner ton och utförseln 15.5 miljoner ton, då Norges motsvarande siffror under samma år voro cirka 4.5 miljoner tons införsel och 3.5 miljoner tons utförsel.¹ Sveriges sjögående handelsflotta utgjorde den 1 juli 1927 1,365,000 bruttoton, under det att Norges motsvarande flotta samtidigt uppgick till 2,824,000 bruttoton. Här bekräftas vad jag förut konstaterat, nämligen att den norska flottan huvudsakligen är sysselsatt i fart utrikes orter emellan. Sätter man de nordiska ländernas handelsflottor och utrikeshandels kvantitet i relation till varandra, finner man enligt denna utredning, att antalet fartygston per 1,000 godston är för Sverige 54, för Norge 384 och för Danmark 123. Av intresse är även, att då på varje 1,000 invånare i Sverige kommer 220 bruttoton fartyg, Norge har 1,023 och Danmark 313. Allt detta visar, att det finnes goda utrymmen för utvecklingen av vår sjöfart.

Före världskriget hade vi vissa år en tonnageökning uppgående till mer än 10 procent av fartygsbeståndet. Under kriget led vår handelsflotta en tonnageminskning, som sedan så småningom blivit ersatt. Utvecklingen sker för närvarande med cirka 4 procents ökning per år, vilket är något litet mera än den utveckling, som försiggår för hela världstonnaget. Av vad som förut blivit nämnt, synes denna ökningsprocent för vår del alltför liten. Den är ej tillräcklig för fullföljande och utvecklande av den linjepolitik, som vårt land icke utan framgång fört sedan ett kvarts sekel tillbaka. I mina kalkyler kommer jag att räkna med, att tonnageökningen

¹ Sveriges och Norges utrikeshandel i miljoner ton räknat utgjorde:

	Sverige		Norge	
	import	export	import	export
1912	7.7	15.1	4.8	3.9
1913	8.5	16.0	5.0	4.2
1914	7.9	12.8	5.1	3.7
1924	8.5	18.9	5.0	3.6
1925	8.0	17.1	4.9	4.1
1926	8.0	15.5	4.5	3.5
1927	10.0	20.1	—	—

Anmärkningsvärt är, att Sveriges export i ton är ungefär dubbelt så stor som dess import; medan Norges import är betydligt större än dess export.

Ur ifrågasvarande utredning må i övrigt anföras följande:

Sveriges handelsflotta är i vida mindre grad än Norges och Danmarks sysselsatt i fart utrikes orter emellan. Av hela de i utrikes fart av de olika ländernas handelsflottor år 1925 intjänata bruttofraktbeloppen kommo sålunda i frakter mellan utrikes orter: för svenska flottan 40.6 procent, för norska flottan 61.6 procent och för danska flottan 65.0 procent.

Sveriges handelsflotta är också till vida mindre del än Norges och Danmarks sysselsatt i tidsbefraktning. Den norska handelsflottan intjänade år 1925 i utrikes timecharter 117.7 miljoner kronor, varav 106.9 miljoner kronor eller 90.7 procent i fart mellan utrikes orter. Den danska handelsflottans år 1925 intjänata tidsbefraktningssinkomster av fart mellan utrikes orter utgjorde 12.0 miljoner kronor. Den svenska handelsflottans totala tidsbefraktningssinkomster i utrikes fart uppgingo samma år endast till 5.1 miljoner kronor.

bör uppgå till 6 procent, och då det naturliga ersättningsbyggandet med 25 års medelålder blir 4 procent, blir summan ökning av tonnage cirka 10 procent av tonnagebeståndet.

I detta sammanhang, och innan jag går vidare, önskar jag fästa uppmärksamheten på nödvändigheten av tonnagets moderniserande, vilket även kommer att kräva en hel del kapitalutlägg.

Världssjöfarten står för närvarande i en omdaningsperiod, som i mångt och mycket påminner om 80-talets övergång från segelfartyg till ångfartyg. Den, som då i tid förstod vikten av denna omläggning, skördade vinsterna därav och kunde bygga upp sitt rederi till en lönande näring. Detta försumrades alltför mycket i Sverige, varför vi i slutet av förra århundradet hade en av de svåraste depressionsperioder, som förekommit i den svenska sjöfartens historia.

Vid den omdaning, som nu sker från ångdrift till motordrift, ha de svenska redarna varit mycket framsynta och skörda nu vinsten av att i god tid ha lagt om sitt tonnage. Denna omläggning kräver mycket pengar, alldenstund de modernare framdrivningsmaskinerierna äro betydligt dyrbarare än de äldre.

Av allt framgår, att om vår sjöfart skall utvecklas på ett sunt sätt, så fordras det pengar, och sådana saknas för denna näring i alltför hög grad. Svårigheten för den svenska rederinäringen är, att den icke fick konsolidera sig under kriget. En olämplig skattepolitik tog hela grundlaget från rederinäringen. Krigskonjunkturvinsterna skulle stått till näringens förfogande, för att den skulle kunna repa sig från krigsförlusterna och framför allt hjälpa den över den depressionstid, som var och en borde veta skulle komma efter krigskonjunkturen. Man har uppgivit, att krigskonjunkturskatten i dess helhet, vilken man torde vara enig om, beräknats efter fullkomligt felaktiga grunder, inbragte till statsverket under åren 1916—1920 över en miljard kronor, varav givetvis sjöfarten drabbades med en god andpart. Man har tvingats att bokföra materialen till alltför höga priser och därefter räkna vinster och betala skatter för inkomster, som i verkligheten icke funnits, som t. ex. de sänkta fartygens assuransvärden. Det är ett glädjande faktum, att vår rederinäring i trots härav ej helt lamslagits utan *driver* sina fartyg och något återtagit den minskning i tonnagebeståndet, som utmärkte krigsslutet. Det är dock nödvändigt, att nu någonting göres för att stödja ett målmedvetet arbete, till att förskaffa den svenska sjöfartsnäringen den plats i världshandeln, som den har rätt till.

Min kalkyl på sjöfartsnäringens kapitalbehov blir således, att under närmaste 20 åren skulle nyanskaffning inklusive ersättningsbyggnad av tonnage uppgå till i medeltal cirka 150,000 bruttoton per år. Efter nuvarande tonnagepriser skulle detta motsvara cirka 75 miljoner kronor per år. Om nu redarna bygga mot en kredit av 60 procent av detta belopp och en amorteringstid av 10 år, så skulle det krävas något över 40 miljoner kronor om året och efter 10 år, då teoretiskt sett ett jämviktsläge uppnåtts, skulle den utestående krediten bliva cirka 200 miljoner kronor. För att fylla detta krav finnes för närvarande endast en rederilånefond, uppgående till 23 miljoner kronor. Varvsindustrien i Sverige har lämnat krediter för nära dubbla detta belopp; denna senare tillgång är redan uttömd och är dessutom olämplig från redaresynpunkt. Den är osäker och med hoppande räntor, och således farlig att basera fasta kalkyler på. I utlandet torde något vara att få på samma sätt, som före kriget. I Holland finnes ordnat

för lån mot fartygshypotek i stor skala. Räntan för svenska redare går där till 6 procent. Länemedlen för tonnageanskaffning måste få till en jämförelsevis låg ränta. Om man vill intressera privatkapital att ingå i dessa företag med intill 40 procent, måste möjligheten för dem till en någorlunda ordentlig utdelning, 10 à 15 procent, ligga inom räckhåll. För att kunna få en sådan vinst blir man tvungen att räkna med att inbetalningslånen skola förräntas ungefär som goda hushypotek eller med cirka 5 procent. Vi ha sett, att i utlandet ger staten i allmänhet sådana lån mot 4 procent. Man skulle kunna tänka sig en graderad skala, så att lån under 50 procent av fartygsvärdet och i övrigt med goda säkerheter skulle beviljas till något lägre ränta och över 50 procent men under 75 procent med högre, som brukligt i hypotekslån.

Inom landet finnas en hel del fonder, som ha svårighet att kunna placeras till 5 procent, en räntesats, som helt säkert skulle vara ganska fördelaktig för rederinäringen. Frågan gäller då, huru redarna skola ordna sig för att få dessa medel att befrukta sin näring. Detta kan naturligtvis endast ske genom någon sorts hypoteksorganisation, och det gäller att undersöka, huruvida denna säkerhet är fullgod som hypotek för dessa fonder. Första villkoret är, att en sådan bankledning har, förutom finansiellt och banktekniskt kunniga ledare, fullt kompetenta män att bedöma fartygsmaterielen och dess användning. I det betänkande som framlades av den förut omnämnda kommittén, som år 1900 inkom med förslag om anskaffande av medel för rederinäringen, har dåvarande kaptenen i flottan, nuvarande envoyén Gustaf Wallenberg gjort en mycket fullständig utredning angående dessa hypotek och gör som en slutlig sammanfattning av sina undersökningar följande påståenden:

1) Varje uppkommen risk för ett maritimt hypotek, även den minsta, kan försäkras.

2) De risker, för vilka extra täckning behövs, hava i praktiken visat sig minimala.

3) Kostnaden för dylika försäkringar är jämförelsevis obetydlig. Den överstiger icke $\frac{1}{4}$ procent per år.

Kunde man konstaterat detta för 25 år sedan, hur mycket lugnare skulle man då icke i dag kunnat ordna denna hypoteksorganisation, som nu skulle vila på ett helt annat tonnage än vad man då hade att räkna med. Härigenom skulle de stora kapital och fonder, som ligga uti vårt försäkringsväsen och som måste söka en säker och god placering mot rimlig ränta, kunna tillföras sjöfarten och därigenom giva vår folkförsörjning ökade möjligheter.

Herr ordföranden:

Är det någon, som behagar yttra sig med anledning av det hållna inledningsföredraget?

Skeppsredaren *Gunnar Carlsson*:

Direktör Hammar omnämnde planerna på en fartygshypoteksbank eller fartygshypotekskassa. Den saken har ju länge varit föremål för dryftande inom redarekretsar i Sverige, och det kan vara av intresse att i detta sammanhang meddela, att dessa planer nu torde ha avancerat så långt, att de möjligen inom ganska kort tid skola kunna realiseras. Den tanke, som skulle realiseras, skulle vara den, som ligger till grund för de

holländska s. k. sjöfartshypoteksbankerna. Kassen skulle alltså utsläppa obligationer bland allmänheten, och som säkerhet för dessa obligationer skulle ligga ett antal inteckningar i de fartyg, som skulle erhålla lån i kassen. Den för rederierna viktigaste frågan i detta sammanhang är naturligtvis frågan om räntan. Räntan blir beroende på den ställning, den svenska försäkringsinspektionen kommer att intaga till denna kassa, d. v. s. om försäkringsinspektionen kommer att tillåta försäkringsbolagen att taga dessa obligationer som säkerhet för sina fonder. Den saken är ännu icke fullständigt utredd, men torde, såvitt jag kan se, komma att bero på, vilken ställning de svenska statsmakterna komma att intaga till denna kassa. Man har nämligen tänkt sig möjligheten av att i en eller annan form söka få statsmakternas stöd ungefär på samma sätt som våra fastighetshypoteksbanker — eller Sveriges Allmänna Hypoteksbank — fått, eller ungefär på samma sätt som föreslogs av den kommitté, som direktör Hammar omnämnde arbetade på detta område vid sekelskiftet. Alltså, statsmakterna skulle ställa ett visst antal miljoner i obligationer till denna kassas förfogande som ett slags grundfond. Kan detta genomföras, tror jag man kan räkna på, att dessa obligationer skola godtagas av vissa försäkringsbolag och väl i så fall kunna skickas ut till en räntesats, som kanske är lägre och i varje fall icke högre än rederilånefondens.

Jag vet icke, om det är meningen, att mötet i dag skall göra något uttalande i denna fråga. Men om så är fallet, skulle jag vilja föreslå, att mötet uppdrager åt styrelsen att följa denna frågas utveckling och, i den mån den kan, söka bidra till, att denna för hela vår rederinäring så viktiga fråga blir löst på ett för denna näring lyckligt sätt.

Inspektören *Isakson*:

Direktör Hammar upplyste i sitt föredrag i förbigående, att man i Danmark funnit av behovet påkallat att anslå icke mindre än 900,000 kronor i statsmedel till, om jag fattade honom rätt, en rederilånefond eller sjöfartslånefond för *segelfartygsrederierna*. Jag behöver icke här närmare utveckla, vad detta kraftiga ekonomiska stöd betyder icke allenast för segelfartygsrederierna utan för fostrandet av sjömanskap för hela vår svenska handelsflotta. Vi ha sedan uråldriga tider här i Sverige ännu gällande lagstiftningsföreskrifter, innebärande att, för att få befäl på svenskt fartyg, vare sig ångfartyg, motorfartyg eller segelfartyg, fordras en betydande tid av sjötjänst på segelfartyg.

Nu har på de sista åren vår segelflotta och den till auxiliära segelfartyg så småningom förvandlade mindre segelflottan på ett alldeles överraskande sätt hastigt minskats. Vi ha svårt att få platser för våra befälsämnen under svensk flagg, så att de kunna få sin lagstadgade sjötid. Visserligen finnas två större skolskepp, »Beatrice» och »C. B. Pedersen», och möjligen även något halvstort skänkt fartyg, som giver möjlighet för befälsaspiranter att få sjötjänst. Men dessa få segelfartyg lämna icke tillräckligt antal platser ombord, utan få vi nog, om det fortgår med vår segelflotta så, som det för närvarande gjort under några år, tänka oss den möjligheten, att våra befälsämnen få försöka få plats på finska, danska och möjligen amerikanska segelfartyg. På Amerikas kuster och på de stora sjöarna finnes ett betydande antal svenskt sjöfolk. För några år sedan försökte jag i nationalföreningen mot emigration använda dess propagandamedel för att få hem en del av detta sjöfolk. I åtskilliga fall lyckades det, och jag har själv ombord funnit åtskilliga sådana hem-

komna sjömän. De ha köpt sig här hemma en mindre skuta, och ombord på dessa skutor har jag såsom regel funnit stil och renlighet vara rådande i mycket högre grad än på våra egna hemfarvattensskutor. Det har dock tyvärr visat sig, att detta hemvändande av svenskfött sjöfolk från Amerika icke fortsatt, utan är det numera rätt sällan man träffar till Sverige från Amerika återvända sjömän.

Jag föreställer mig, att då Danmark har råd att anslå 900,000 kronor för att upprätthålla och uppmuntra segelfarten, vore det väl kanske skäl i att överväga, om icke vi i Sverige, som dock ha större handelsflotta än Danmark, också kunde anslå åtminstone något mindre belopp, t. ex. 300,000 eller 400,000 kronor för detta verkliga sjöfartsbehov. Detta skulle säkerligen animera en stor del av våra skånska och bohuslänska segelfartygsredare att skaffa sig flere och större fartyg, som kunde bli en skola för fostran av svenskt sjömanskap.

Direktören *Einar Lange*:

Fartygsinteckningarna ha ju icke alltid ansetts som förstklassiga säkerheter, men sedan nu Sverige biträtt konventionen i Brüssel om sjöpanträtt och fartygshypotek, har fartygshypotek betydligt ökat i värde. Det är ju så, som direktör Hammar nämnde, att man kan försäkra nästan vilka risker som helst, som ett fartyg är utsatt för. Endast sådana åtgärder, som rederiet självt vidtager och som kunna förorsaka förlust, kunna icke försäkras. För övrigt kunna alla med sjöpanträtt försedda fordringar försäkras med undantag av sådana, som påvila fartyget i form av allmänna avgifter såsom fyr- och båkavgifter samt besättningens avlöningar. Men det är ju fordringar, som icke ha någon större betydelse. Jag menar sålunda, att om ett fartyg skötes av ett förstklassigt rederi, som söker lån mot fartygshypotek, och detta fartyg är försäkrat till fullo i ett förstklassigt försäkringsbolag, både med avseende å kasko och Protection Indemnity, så bör ett fartygshypotek i närvarande stund vara fullt lika gott som många andra säkerheter, för vilka lån lämnas.

I samband med detta undrar jag, om det vore platsen att här tänka på, vad som yttrades i Hamburg härom dagen på Baltic and White Sea's möte, då en herr Souter stod upp och beklagade sig över den hjälp, som lämnats av staten i olika länder för att stödja sjöfarten. Detta enligt ett kort meddelande, som jag fått från en person, som var närvarande i Hamburg. Det var i alla fall ett yttrande, som står i rak strid mot vad som här framförts.

Överdirektören *Lawrin*:

Då inledaren särskilt riktade uppmärksamheten på de fonder, som ligga hos försäkringsbolagen och andra försäkringsanstalter, och den möjlighet, som måhända kan beredas sjöfartsnäringen att få kapital därifrån, så vill jag säga några ord, fastän de bli nog mindre än vad kanske här skulle väntats eller önskats. Det är tydligt för mig, att denna fråga är av en mycket stor betydelse icke blott för sjöfartsnäringen — därom har ju jag icke att yttra mig — utan även för försäkringsväsendet. Om det kan ställas så, att dessa fartygshypotek, dessa obligationer från en sådan hypotekskassa eller andra inteckningar verkligen bereda en fullgod säkerhet, så tror jag det vore synnerligen lyckligt även för försäkringsbolagen, då de tider, som nu synas komma, antagligen komma att vara sådana, att de gärna söka sig nya säkra placeringsmöjligheter. Jag har något diskuterat

dessa frågor med några av herrarna förut, och min uppfattning har blivit den, att om än problemet ingalunda hör till de lätta, torde det dock kunna lösas. Det är min förhoppning, och jag tror jag kan utlova, att inspektionen skall följa frågan med största uppmärksamhet.

Tullkontrollören *Carl Rudberg*:

I en skrivelse, ställd till statsutskottet vid innevarande års riksdag, skrev Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings styrelse följande:

»Även segelfartygen med eller utan hjälpmaskin äro i hög grad förtjänta av det allmännas uppmärksamhet. Denna sjöfarts stora betydelse för fostrandet av svenskt sjöfolk och främjandet av sjömanskap är allmänt erkänd från alla håll, och dess relativa betydelse framgår av senaste upplagan av Sveriges skeppslista, som anger antalet av allenast *de* segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin, som äro upptagna i detta skeppsregister, till 1,147, under det ångfartygens antal uppgives till 1,323 och motorfartygens till 456. Den plantskola, som enligt ovanstående använts för fostrandet av svenskt sjöfolk och fartygsbefäl, och som hittills existerat så gott som utan stöd från statsmakternas sida, om ock i ett fåtal fall rederilån av obetydliga belopp utlämnats jämväl till segelfartygsredrier för nybyggnader vid svenska varv, är enligt sjöfartsföreningens mening förtjänt av stöd från det allmänna. Härigenom torde i viss mån kunna undvikas behovet av att, såsom i andra länder, anslå stora belopp till byggande och hållande i fart av särskilda skolskepp.

Såsom en jämförelse må anföras, att i vårt södra grannland särskilt statsunderstöd blivit berett åt den danska segelsjöfarten, dels med ett belopp av 450,000 danska kronor till 'driftslån' och dels med 500,000 kronor till s. k. 'prioritetslån' (d. v. s. lån mot in-teckning i fartygen intill 60 procent av värdet), vilket senare belopp redan i sin helhet tagits i anspråk.»

Med dessa ord har ju föreningens styrelse sagt en hel del av det, som är att säga i denna sak. Och lägger man därtill, vad ingenjör Isakson nyss så vänligt yttrade samt ett konstaterande av segelfartens nationella betydelse i dess egenskap av levebröd åt en icke så liten klass av mindre självägare, ett folkelement, som sättes högt inom varje nation, ett lojalt och kraftigt folkelement, vilket har nationalekonomisk betydelse även som insamlare av ingalunda betydelselösa belopp i frakter på utländska hamnar, så kanske herrarna icke anse mig alltför djärv, då jag påstår, att den hjälp, som från statsmakternas sida kan lämnas segelfarten, är given åt en god sak.

Jag tillåter mig därför rikta till årsmötet en hemställan att på bästa möjliga sätt stödja Sveriges Segelfartygsförening i dess försök att anskaffa behöfligt driftkapital för den svenska segelfartens upprätthållande, utvidgande och modernisering.

Herr *ordföranden*:

Är det någon ytterligare, som önskar yttra sig?

Då så icke är förhållandet, anhåller jag, att mötet till vår föredrags-hållare, direktör Hugo Hammar, riktar sin hjärtliga tacksamhet. Vi veta, att han är en mångfrestande man och att han har ofantligt mycket att göra. Vi sätta därför så mycket större värde på, att han ägnat denna fråga uppmärksamhet och givit oss en så fullständig utredning. Vi hoppas nu, att hans tanke på en fartygshypotekskassa måtte kunna förverk-

ligas, och vi ha av skeppsredaren Gunnar Carlssons och även av överdirektör Laurins yttranden funnit, att saken avancerat kanske något längre, än vi av föredraget kunnat förnimma. Vi hoppas emellertid, att det skall gå bra och att sjöfarten får det stöd, den så väl behöver.

Beträffande direktör Langes fråga vill jag endast nämna, att jag var närvarande i Hamburg vid styrelsesammanträdet men icke vid årsmötet. Vid styrelsesammanträdet fattades icke något annat beslut än det, som förekom vid Oslo-mötet 1925. Där var en reservation av skeppsredaren Dan Broström med avseende på det uttalande, som då gjordes, och samma reservation framlades av mig i år. Vi ha sålunda icke från svensk sida bundit oss vid något uttalande om obehövligheten av hjälp för vår sjöfart utan tvärtom framhållit, att vi kunna under inga omständigheter avstå från, vad vi begärt.

Beträffande skeppsredaren Gunnar Carlssons önskan, att styrelsen skulle följa denna fråga med största intresse, vill jag säga, att jag gärna för min del är med om att föreslå mötet att göra ett sådant uttalande. I regel brukar här icke fattas andra beslut än att remittera frågorna till styrelsen, och jag hemställer sålunda, om mötet behagade besluta uppdraga åt styrelsen att följa denna fråga om sjöfartens stöd med uppmärksamhet.

Årsmötet beslöt i enlighet med herr ordförandens hemställan.

Direktören *Hugo Hammar*:

Jag ber att få tacka för det mottagande, som mitt inledningsföredrag fått och för det överseende, som visats de bristfälligheter som förekommit här och var. Man har just nu fäst min uppmärksamhet vid att jag uppgav det tysk-amerikanska skadeståndet för beslagtagna fartyg till 1 miljon dollars, då det i stället skall vara närmare 100 miljoner dollars. Det fanns nog flera blottor i mitt anförande. Beträffande Hamburg-mötet får jag påpeka, att de där fattade resolutionerna äro resultatet av en mycket lofvärd strävan att undanröja besvärande hinder för det fria handelsutbytet, särskilt statsingripande i näringslivets utveckling. Detta var ju även grundtonen vid den internationella handelskammarekongressen här i Stockholm förra året.

Det är dock att märka, att nationer sådana som Frankrike och Amerikas förenta stater ha sedan detta mötes avslutande satt igång med de kolossala statssubventionerna till sjöfartens höjande som jag framhöll i mitt anförande. Detta i trots av att dessa länder voro väl representerade vid mötet av män, som talade emot allt statsingripande.

I den internationella tävlan som städse försiggår om att förskaffa sig de förmåner som folkförsörjningen kan få ur haven, måste de skilda ländernas statsmakter ge de sina allt det stöd som är möjligt och lämpligt. Direkta penningssubventioner äro visserligen möjliga men ur flere synpunkter ytterst olämpliga. De äro ju rent statsunderstödd dumping och redan såsom sådan förkastliga. Det av mig här framkastade förslaget om en sjöfartshypoteksbank, som med stöd av staten får den ställning och det förtroende gent emot allmänheten att dess medel och de stora belopp i försäkringsfonder, som nu söka en säker placering med god ränta, kunna tillföras sjöfartsnäringsen och på så sätt bidra till den allmänna försörjningen, måste anses ett fullt legitimt statsingripande, som ej kan klandras från något håll.

BII. B.

Auskriфт av avskriфт.

Till Konungen.

Sedan lång tid tillbaka har det varit ett önskemål för den svenska rederinärningen, att det inom Sverige — på sätt skett i flera andra länder — kunde bliva anordnad någon skeppshypotekskassa, vilken kunde utlämna fasta amorteringslån mot säkerhet av fartygsinteckning.

För detta ändamål finnes visserligen rederilånefonden, men dels kan denna icke ensam tillgodose hela det lånebehov som finnes, och dels har med de grundsatser, som vid utdelandet av lån från densamma under de senaste åren följts, i huvudsak endast linjerederierna haft förmånen komma i åtnjutande av lån. Trampredierna hava däremot endast i sällsynta fall kunnat erhålla lån, och för framtiden torde på grund av stadgandet i § 1 Eders Kungl. Maj:ts kungörelse av den 18 maj innevarande år angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från rederilånefonden utsikterna för trampredierna att ur fonden erhålla lån vara mycket små.

I avsikt att utöka möjligheten för svenska rederier att erhålla lån mot säkerhet av fartygsinteckning samt särskilt att bereda sådan möjlighet åt trampredier och rederier, vars fartyg icke sysselsättas i skeppsfart i avlägsna farvatten, hava undertecknade sjöförsäkringsföretag för avsikt att bilda ett bolag, vars ändamål skulle vara att driva lånerörelse genom utlämnande av lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg.

Förutsättningen för att ett dylikt bolag skall kunna komma till stånd är emellertid, att bolaget av staten erhåller bistånd i ungefär samma form som bistånd av staten lämnats till en del institutioner upprättade för att underlätta fastighetskrediten, såsom t. ex. Sveriges Allmänna Hypoteksbank och Konungariket Sveriges Stadshypotekskassa.

Det tillämnade bolagets aktiekapital är tänkt skola utgöra lägst en miljon och högst 3 miljoner kronor.

Sveriges Ångfartygs Assuransförening, i vilken en väsentlig del av den svenska handelsflottan är kaskoförsäkrad, har beslutat att om bolaget kan komma till stånd däri teckna aktier för en million kronor. Sydsvenska Ömsesidiga Ångfartygsförsäkringsbolaget har för sin del beslutat att i bolaget teckna aktier för tvåhundrausen kronor, och anledning finnes antaga, att Norrlands Ångfartygs Assuransförening å snart instundande extra bolagsstämma skall komma att besluta att i det tillämnade bolaget teckna aktier för ett icke oväsentligt belopp.

De medel, som utöver aktiekapitalet erfordras, finnes anledning antaga kunna — om staten åt bolaget lämnar nedan omförmålt bistånd — erhållas genom att bolaget erhåller lån mot av bolaget utfärdade obligationer, såsom säkerhet för vilka skulle tjäna låntagarnas reverser med säkerhet av fartygsinteckningar.

Utöver denna säkerhet fordras emellertid att bolaget har en viss garantifond, vilken lämpligen torde böra uppgå till två gånger beloppet av bolagets inbetalda aktiekapital och vilkens belopp samtidigt torde böra utgöra en tiondel av det högsta belopp, för vilket bolaget må utfärda obligationer.

Då bolagets aktiekapital är föreslaget kunna utgöra lägst en och högst tre miljoner kronor, bör grundfonden alltså vara lägst två och högst sex miljoner kronor. Att utöver aktiekapitalet av enskilda anskaffa jämväl en garantifond torde vara omöjligt. Bolaget kan därför bringas till stånd endast under den förutsättning att staten — i likhet med vad staten gjort för Sveriges Allmänna Hypoteksbank och Konungariket Sveriges Stadshypotekskassa — bereder möjlighet för bolaget att anordna en garantifond genom att tillhandahålla bolaget statsobligationer att av bolaget användas på ungefär samma villkor som de till förenämnda två andra institutioner överlämnade statsobligationerna få av dessa begagnas.

På grund av vad sålunda anförts få vi i underdånighet anhålla att Eders Kungl. Maj:t måtte finna anledning vidtaga åtgärder för att riksgäldskontoret måtte bemyndigas att, därest ett aktiebolag kommer till stånd, vilket har till ändamål att driva lånerörelse genom utlämnande av lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg och vilket har en av Eders Kungl. Maj:t godkänd bolagsordning med innehåll i huvudsak överensstämmande med här bifogade förslag därtill, tillhandahålla bolaget statsobligationer till två gånger beloppet av bolagets inbetalda aktiekapital, dock högst för sex miljoner kronor, att utgöra garantifond för bolaget.

Göteborg den 30 juni 1928.

Underdånigst.

För Sveriges Ångfartygs Assuransförening.

F. Sternhagen.

Norrlands Ångfartygs Assuransförening.

A. Nilsson.

Sydsvenska Ömsesidiga Ångfartygsförsäkringsbolaget.

Bernh. Ingelsson.

H. G. Hammar.

Ordförande i Sveriges
Varvsindustrieförening.

Hans Ericson.

Ordförande i Sveriges Allm.
Sjöfartsförening.

G. Carlsson.

Ordförande i Sveriges
Redareförening.

Förslag till bolagsordning.

§ 1.

Detta bolag, vars firma är — — — är grundat på aktier enligt lagen om aktiebolag av den 12 augusti 1910.

§ 2.

Bolaget har till ändamål att driva lånerörelse i enlighet med här nedan givna bestämmelser.

Bolaget må utlämna lån allenast mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg, vilka till minst hälften av sitt värde äro kaskoförsäkrade hos Sveriges Ångfartygs Assuransförening och till sin övriga del i andra av kassans styrelse godkända försäkringsföretag samt vilka äro helt intagna i Sveriges Ångfartygs Assuransförenings Delägares Ömsesidiga Försäkringsbolag Protection & Indemity.

§ 3.

Bolagets styrelse har sitt säte i Göteborg.

§ 4.

Bolagets aktiekapital skall utgöra minst en miljon (1,000,000) och högst tre miljoner (3,000,000) kronor.

§ 5.

Aktie skall lyda å ettusen (1,000) kronor, och skola aktiebrevens ställas till viss man.

Alla aktier medföra samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst.

§ 6.

För anskaffande av erforderliga medel äger bolaget att emot räntebärande, till innehavaren ställda obligationer upptaga lån att inom viss i låneavtalet angiven tid återbetalas antingen genom årlig amortering eller efter uppsägning utan fastställd amortering.

Sammanlagda beloppet av bolagets utelöpande obligationer må icke vid något tillfälle uppgå till mera än tio gånger beloppet av den enligt § 7 här nedan bildade garantifonden.

§ 7.

Av bolagets tillgångar eller av medel, som ställas till bolagets förfogande, skall bildas en garantifond, som skall uppgå till minst två gånger bolagets aktiekapital och vilken skall vara placerad i svenska statens obligationer.

§ 8.

De obligationer, i vilka den i § 7 omförmälda garantifonden är placerad, må ej i någon händelse begagnas till anskaffande av medel för bolagets utlåning utan må endast användas för den händelse bolagets övriga tillgångar på grund av uraktlåten eller fördröjd betalning å de lån, som av bolaget utlämnas, eller av annan anledning icke äro tillfyllest för fullgörandet av bolagets förbindelser emot dess långivare.

I dylika fall må erforderliga medel anskaffas genom försäljning eller belåning av garantifondens obligationer.

Har försäljning eller belåning av garantifondens obligationer av nu nämnd anledning skett, skola snarast möjligt nya obligationer till värde motsvarande de försålda inköpas eller upptaget lån mot säkerhet av garantifondens obligationer gäldas. Innan så skett, må nya lån av bolaget icke utlämnas eller utdelning till bolagets aktieägare ske.

§ 9.

De fartygsinteckningar, som skola utgöra säkerhet för av bolaget meddelade lån, skola gälla inom 60 procent av ej mindre det intecknade fartygets värde än även det belopp, för vilket detsamma är kaskoförsäkrat. Som säkerhet för utlämnade lån förutom inteckningar skall jämväl överlämnas låntagarens rätt på grund av försäkringspolicer å fartyget ifråga.

§ 10.

Säkerhet för de av bolaget utfärdade obligationerna skall utgöras av de av bolaget innehavda reverserna för utlämnade lån mot säkerhet av inteckningar i fartyg.

§ 11.

Inflyta till bolaget medel, som icke genast kunna användas till infriande av dess förbindelser eller till utlåning i förenämnda ordning, äger bolaget göra sådana medel fruktbärande på kortare tid genom medlens insättande i bankinrättning eller genom deras placering mot fullgod säkerhet.

§ 12.

Bolagets styrelse skall bestå av sex ledamöter med tre suppleanter för dem. Av ledamöterna väljas fem och av suppleanterna väljas två vid ordinarie bolagsstämma för tiden intill nästa ordinarie bolagsstämma. Den sjätte styrelseledamoten och en suppleant för honom utses av Kungl. Maj:t för tid Kungl. Maj:t bestämmer. Av de styrelseledamöter, som utses av bolagsstämman, skola två ordinarie ledamöter och en suppleant för dem väljas bland personer, som icke äro delägare i eller verkställande direktör för bolag, som är delägare i Sveriges Ångfartygs Assuransförening.

§ 13.

Styrelsen, inom vilken den av Kungl. Maj:t utsedde ledamoten är ordförande och den för honom utsedde suppleanten är vice ordförande, är beslutför när fyra ledamöter äro tillstädes, såvida dessa äro om beslutet ense.

§ 14.

Bolagets firma tecknas av den eller dem bland styrelsens ledamöter, som bolaget därtill utser. Styrelsen må ock bemyndiga annan än styrelseledamot eller suppleant att teckna firman.

§ 15.

För granskning av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skall årligen utses tre revisorer och lika antal suppleanter för dem. Av revisorerna och suppleanterna skola två väljas av ordinarie bolagsstämman samt en revisor och en suppleant utses av Kungl. Maj:t.

§ 16.

Bolagets räkenskaper skola den 31 december varje år i fullständigt bokslut sammanföras. Bokslutet skall vara verkställt senast den 1 april påföljande år, då räkenskaperna jämte tillhörande handlingar ävensom av styrelsen avgiven förvaltningsberättelse jämte vinst- och förlusträkning och balansräkning för senaste räkenskapsåret skola för granskning överlämnas till de utsedda revisorerna, vilka senast den 1 maj böra över granskningen avgiva skriftligt utlåtande, däri ansvarsfrihet för styrelsen bestämt tillstyrkes eller avstyrkes.

§ 17.

Ordinarie bolagsstämma skall hållas i Göteborg en gång om året inom juni månads utgång.

Å ordinarie bolagsstämma skola till behandling förekomma — förutom de ärenden, som enligt lag eller bestämmelse i denna bolagsordning skola å densamma företagas — ärenden, vilkas prövning aktieägare hänskjutit till stämman; dock att aktieägare icke är berättigad att vinna dylik prövning, med mindre han hos styrelsen framställt yrkande därom minst 10 dagar före stämman.

§ 18.

Vid bolagsstämma må envar röstberättigad rösta för fulla antalet av honom ägda aktier.

§ 19.

Kallelse till bolagsstämma ävensom andra meddelanden till aktieägarna kungöras i Post- och Inrikes Tidningar, och skall kungörelse vara däri införd angående ordinarie bolagsstämma senast två veckor före stämman och angående extra bolagsstämma senast en vecka före stämman.

§ 20.

Bolagsstämman öppnas av styrelsens ordförande eller vid förfall för honom av annan ledamot av styrelsen, varefter närvarande röstberättigade genom öppen omröstning efter huvudtalet sig emellan välja ordförande vid stämman.

§ 21.

Utöver vad i lag stadgas angående villkoren för ändring av bolagsordning skall gälla att beslut därom icke är giltigt med mindre det godkännes av Kungl. Maj:t.

§ 22.

Bolaget skall ovillkorligen träda i likvidation därest aktiekapitalet till hälften gått förlorat och ej inom tre månader efter det bolagsstämman erhållit meddelande därom bristen blivit fylld.

Att förestående avskrifter äro lika lydande med de till Kungl. Maj:t i Dess Handelsdepartement den 3 juli 1928 ingivna originalhandlingarna betygas.

Stockholm i nämnda departement den 8 januari 1929.

Ex officio:

Sven Lidholm

Registrator.

Stämplars
åtta kronor.

(Stämpel.)

Rätt avskrivet intyga:

K. Wallin.

Gösta Ek.

Avskrift av avskrift.

Kungl. kommerskollegium.

Under åberopande av till Konungen ställd skrivelse rörande visst stöd åt en planerad skeppshypotekskassa be undertecknade få meddela, att vissa ändringar gjorts i §§ 2 och 12 i den föreslagna bolagsordningen för kassan i fråga, vadan senare delen av § 2 skulle erhålla följande lydelse:

»Bolaget må utlämna lån allenast mot säkerhet av in-teckning i svenska fartyg, vilka på sätt och i den omfattning bolagets styrelse finner betryggande äro försäkrade i svenska försäkringsföretag.»

samt § 12 i sin helhet lyda som följer:

»Bolagets styrelse skall bestå av sex ledamöter med tre suppleanter för dem. Av ledamöterna väljas fem och av suppleanterna väljas två vid ordinarie bolagsstämma för tiden intill nästa ordinarie bolagsstämma. Den sjätte styrelseledamoten och en suppleant för honom utses av Kungl. Maj:t för tid Kungl. Maj:t bestämmer. Av de styrelseledamöter, som utses av bolagsstämman, skola två ordinarie ledamöter och en suppleant för dem väljas bland personer, som icke äro redare eller verkställande direktörer för rederibolag.»

Göteborg, Hälsingborg, Härnösand och Stockholm i oktober 1928.

För Sveriges Ångfartygs Assurans Förening.

F. Sternhagen.

Sydsvenska Ömsesidiga Ångfartygsförsäkringsbolaget.

Bernh. Ingelsson.

Norrlands Ångfartygs Assuransförening.

C. Kallenberg.

H. G. Hammar.

Ordförande i Sveriges
Varvsindustriförening

Hans Ericson.

Ordförande i Sveriges Allmänna
Sjöfartsförening.

G. Carlson.

Ordförande i Sveriges
Redareförening.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

Magnus Möller.

Rätt avskrivet intyga:

K. Wallin.

Gösta Ek.

Bil. D.

**Utkast till stadga
för
Allmänna Svenska Sjöfartshypotekskassan.**

Om Sjöfartshypotekskassans ändamål.

§ 1.

Allmänna Svenska Sjöfartshypotekskassan har till ändamål att driva lånereelse i enlighet med de i denna förordning givna bestämmelser.

Sjöfartshypotekskassan må utlämna lån allenast mot säkerhet av in-teckning i svenska fartyg.

Om Sjöfartshypotekskassans garantifond.

§ 2.

Staten tillskjuter garantifond för hypotekskassan. Denna fond skall utgöra tjugu miljoner kronor och fortfar att tillhöra staten, som dock ej äger för annat ändamål disponera över densamma, så länge kassans alla förbindelser icke äro fullgjorda. Garantifonden kan ökas genom ytterligare tillskott av staten eller genom överförande av medel från reservfonden.

Garantifonden överlämnas genom riksgäldskontoret i svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida.

Garantifondsobligationer må, utan föregående medgivande av riksgäldskontoret, tagas i anspråk till fullgörande av kassans förbindelser, såväl då denna för tillfället saknar egna användbara medel därtill som ock i den ordning, som i § 21 sägs, vid kassans likvidation.

I varje fall, då grundfundsobligationer blivit använda, skall underrättelse därom genast meddelas riksgäldskontoret.

Då garantifondsobligationer av kassan tagits i anspråk i annat fall än vid kassans likvidation, skall kassan gottgöra staten fyra och en halv procent årlig ränta på den del av grundfonden, som blivit använd, och skall vid försäljning av garantifondsobligationer möjligen uppkommande överskott överföras till reservfonden.

§ 3.

Har försäljning eller belåning av garantifondens obligationer skett, skola snarast möjligt nya obligationer till värde motsvarande de försålda inköpas eller upptagna lån mot säkerhet av garantifondens obligationer gäldas. Innan så skett, må hypotekskassan icke upptaga nytt lån, med mindre Konungen därtill lämnar tillstånd.

Om Sjöfartshypotekskassans rörelse.

§ 4.

För anskaffande av erforderliga medel äger hypotekskassan att emot räntebärande, till innehavaren ställda obligationer, upptaga lån att inom viss, i låneavtalet angiven tid, återbetalas, antingen genom årlig amortering eller efter uppsägning utan fastställd amortering.

Sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationer må icke vid något tillfälle uppgå till mer än tio gånger beloppet av garantifonden.

De av hypotekskassan utfärdade obligationerna skola, för att hava gällande kraft mot denna, vara försedda med påteckning, att de blivit inregistrerade hos riksgäldskontoret.

Av hypotekskassan mot obligationer upptaget lån skall senast tio år efter dess upptagande kunna av hypotekskassan uppsägas till inbetalning å den förfallotid, som i sådant hänseende må vara i lånevtalet bestämd.

I den ordning, som nu är nämnd, må lån även upptagas för konvertering av äldre lån.

För tillfälliga, av förut ingångna förbindelser föranledda behov må hypotekskassan verkställda upplåning på viss kort tid eller på kort tids uppsägning. Sådant upplåning må ock ske för tillfälligt anskaffande av rörelsemedel; dock må beslut därom av kassans styrelse icke fattas med mindre styrelsens samtliga ledamöter äro tillstädes och minst fyra om beslutet ense.

§ 5.

Såsom säkerhet för de utav kassan utfärdade obligationerna tjäna de reverser med tillhörande hypotek, som utgivits av kassans låntagare.

§ 6.

Hypotekskassan må utlämna lån att återbetalas genom viss årlig amortering. Dock får för inget lån längre amorteringstid än tio år stadgas.

§ 7.

Fartyg, varå lån sökes, skall besiktigas och värderas av för sådant ändamål särskilt utsedda värderingsmän, för vilka instruktion fastställas av hypotekskassans styrelse.

§ 8.

Amorteringslån må beviljas intill sextio procent av det enligt § 7 uppskattade värdet. Lån få icke beviljas mot säkerhet av in-teckning i fartyg äldre än tio år. Beviljas lån å fartyg av en ålder från fem till tio år skall amorteringstiden så bestämmas, att lånet är återbetalt senast när fartyget nått en ålder av femton år.

§ 9.

Belånat fartyg skall vara försäkrat till enligt kassans styrelses mening betryggande belopp uti försäkringsinrättning, som godkänts av hypotekskassans styrelse. Som säkerhet för utlämnade lån skall — förutom in-teckningar — jämväl överlämnas låntagarens rätt på grund av försäkringspolicer å fartyget.

Har en låntagare flera lån i hypotekskassan, skola de olika hypoteken gälla för låntagarens samtliga förpliktelser till kassan.

§ 10.

Lån skall utlämnas i kontanta penningar, därest ej lånsökanden begär att till visst belopp erhålla hypotekskassans obligationer, i vilket fall kassans styrelse äger pröva, om så må ske, ävensom bestämma den kurs, efter vilken obligationerna må utlämnas.

§ 11.

Övergår belånat fartyg till ny svensk ägare, må hypotekskassans styrelse medgiva att lånet övertages av den nye ägaren.

§ 12.

Har belånat fartyg genom vanvård eller annorledes under lånetiden minskat i värde, så att panten icke anses innebära betryggande säkerhet, skall hypotekskassans styrelse äga rätt uppsäga lånet till omedelbar betalning.

§ 13.

Inflyta till hypotekskassan medel, som icke genast kunna användas till infriande av dess förbindelser eller till utlåning, äger kassan att göra sådana medel fruktbärande på kortare tid genom medlens insättande i bankinrättning eller genom deras placering med fullgod säkerhet.

Om Sjöfartshypotekskassans förvaltning och revision m. m.

§ 14.

Hypotekskassan förvaltas av en styrelse med säte i Stockholm. Styrelsen består av fem ledamöter. Av dessa utser Konungen fyra ledamöter, däribland en till ordförande, samt fullmäktige i riksgäldskontoret en, vilken skall vara vice ordförande. Därjämte utser Konungen tre suppleanter samt fullmäktige i riksgäldskontoret en, vilken skall vara suppleant för vice ordföranden.

Styrelsens samtliga ledamöter och suppleanter utses för en tid av tre år. Verkställande direktör väljes av styrelsen bland dess ledamöter. Styrelsens ledamöter svara, en för alla och alla för en, för de beslut rörande kassans förvaltning, till vilka de med sin röst bidragit. Deras arvoden bestämmas av Konungen. Styrelsen utser kassans tjänstemän.

Angående grunderna för styrelsens beslutförhet stadgas i reglementet för hypotekskassan.

§ 15.

För revision av styrelsens förvaltning och hypotekskassans räkenskaper skola årligen utses revisorer, av Konungen två och av fullmäktige i riksgäldskontoret en. Revisorernas arvoden bestämmas av Konungen.

§ 16.

Styrelsens och revisorernas berättelser skola i tryck offentliggöras samt överlämnas till finansdepartementet och fullmäktige i riksgäldskontoret innan april månads utgång.

§ 17.

Hypotekskassans låntagare eller dess befullmäktigade ombud sammanträda årligen före maj månads utgång för granskning av hypotekskassans förvaltning och räkenskaper, varvid styrelsens och revisorernas berättelser skola föreligga.

Om rösträtt vid denna sammankomst är stadgat i kassans reglemente.

De anmärkningar låntagarna eller dess ombud må framställa skola senast åtta dagar efter ovannämnda sammankomst tillställas finansdepartementet och fullmäktige i riksgäldskontoret.

§ 18.

Det tillkommer Konungen att pröva styrelsens förvaltning och att sedan fullmäktige i riksgäldskontoret avgivit yttrande, besluta angående ansvarsfrihet.

§ 19.

Å sammankomst, som i § 17 sägs, skall jämväl, då sådant ifrågakommer, uppgöras förslag till de tre ledamöter i hypotekskassans styrelse, vilka jämte ordföranden enligt § 14 utses av Konungen. Sådant förslag skall upptaga sex personer och förordnar Konungen minst två av dessa. Därjämte skall särskilt förslag till suppleanter avgivas, upptagande tre personer, och förordnar Konungen bland dessa och de, som uppförts å förslag till ordinarie ledamöter, utan att därtill utses, minst två suppleanter.

Förslag, som ovan omförmåles, upprättas första gången å sammankomst, varom Konungen förordnar.

§ 20.

Hypotekskassans behållna årliga vinst skall avsättas till en reservfond, vilken i första rummet skall användas till gäldande av de utgifter och förluster, till vilkas täckande inkomsterna för året icke förslå.

§ 21.

Vid likvidation av hypotekskassan skola dess egna tillgångar samt de av låntagarna avgivna förbindelser med tillhörande hypotek användas innan de av staten överlämnade garantifondsobligationerna må tagas i anspråk för fullgörande av kassans förbindelser.

Vad som återstår av kassans tillgångar efter gäldande av samtliga skulder skall, jämte garantifonden, tillfalla staten.

§ 22.

Reglemente för hypotekskassan fastställs av Konungen.
