

Nr 255.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående lån till Aktiebolaget svenska amerika linien; given Stockholms slott den 16 maj 1941.

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

GUSTAF.

Thorwald Bergquist.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 maj 1941.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför t. f. chefen för handelsdepartementet, statsrådet Bergquist:

I en den 8 januari 1937 dagtecknad proposition, nr 30, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att dels såsom kapitalökning för Fonden för låneunderstöd till lån åt Aktiebolaget svenska amerika linien för budgetåret 1937/38 anvisa ett reservationsanslag av 4,800,000 kronor, dels föreskriva, att för lånets erhållande och åtnjutande bestämmelserna i kungörelsen den 19 juni 1936 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle i tillämpliga delar lända till efter rättelse.

Till grund för berörda proposition låg en av Aktiebolaget svenska amerika linien gjord framställning om erhållande från statens sekundärlånefond för rederinäringen av ett lån å förenämnda belopp, 4,800,000 kronor, motsvarande 20 procent av anskaffningskostnaden för ett av bolaget genom ett den 19 november 1936 dagtecknat kontrakt med det italienska skeppsvarvet Cantieri Riuniti Dell' Adriatico i Trieste beställt passagerarmotorfartyg om cirka 28,000 bruttoton, avsett för bolagets reguljära linjetrafik på nordatlanten ävensom för dess kryssningstrafik. Fartyget avsågs komma att erbjuda utrymme för omkring 1,350 passagerare i nordatlanttrafik och för cirka 640 passagerare under kryssningarna. Propellermaskineriet skulle utgöras av tre enkelverkande dieselmotorer av Sulzers tvärstyckstyp, beräknade att giva fartyget en fart av omkring 19 knop. I färdigt skick hade fartyget beräknats komma att kosta bolaget omkring 24,000,000 kronor. Likviden, som skulle erläggas under byggnadstiden genom amorteringar efter en på förhand uppgjord plan, hade bolaget beräknat täcka med omkring 17,000,000 kronor genom upplåning och återstoden genom egna intjänade medel. Av lånebeloppet beräknade bolaget — utöver det i framställningen angivna beloppet 4,800,000 kronor — kunna erhålla ett lån å 12,000,000 kronor hos Svenska skeppshypotekskassan.

Sedan riksdagen i skrivelse den 9 februari 1937, nr 19, anmält, att riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts förenämnda proposition, föreskrev Kungl. Maj:t i brev den 26 februari 1937 till fullmäktige i riksgäldskontoret, att det anvisade reservationsanslaget å 4,800,000 kronor finge av riksgäldskontoret ställas till förfogande av den i 3 § kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen omförmälda nämnden, att av denna, under iakttagande av bestämmelserna i kungörelsen, såsom lån tillhandahållas Aktiebolaget svenska amerika linien för anskaffande av det i propositionen omhandlade, av bolaget beställda fartyget.

I en den 9 april 1941 dagtecknad skrift har nu *Aktiebolaget svenska amerika linien* anhållit, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärd för beviljande åt bolaget av ett statslån å 12,000,000 kronor, vilken summa skulle användas för verkställande av slutlikvider för det nya fartyget samt för amortering av för fartygsbyggets finansiering upptagna lån hos Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Till stöd för denna framställning har bolaget anfört följande:

Enligt det med det italienska skeppsvarvet träffade ursprungliga avtalet hade leveransen av fartyget beräknats komma att äga rum i mars 1939. Genom eldsolycka, som drabbade fartyget i december 1938, hade detsamma emellertid blivit så gott som fullständigt ödelagt. Härefter hade i mars 1939 träffats en ny överenskommelse med varvsfirman, avseende fartygets återuppbyggande med i huvudsak ny materiel men med begagnande av användbara delar från det brunna fartyget, varvid särskilt det nästan oskadade, värdefulla maskineriet kunde komma till användning. Återuppbyggandsarbetet hade omedelbart påbörjats, och leveranstiden hade i det nya avtalet bestämts till den 31 december 1940. Under arbetets gång hade emel-

lertid varvet på grund av försenade underleveranser anmält en försening av omkring två månader, och sedermera hade underrättelse ingått, att det nu rådande krigstillståndet medfört ytterligare försening, så att leveransen nu icke kunde beräknas äga rum förr än under våren eller försommaren år 1941.

Då fartyget i november 1936 beställdes, hade den totala byggnadskostnaden uppskattas till omkring 24,000,000 kronor. Med hänsyn till att branden förorsakade högst avsevärt ökade kostnader för varvet samt att det ursprungliga priset ostridigt var mycket lågt, hade bolagets styrelse funnit sakliga skäl föreligga för en av varvet begärd tilläggsbetalning, i svensk mynt motsvarande 2,000,000 kronor. Härtill komme dels ersättning för vissa senare överenskomna förbättringsarbeten, dels bolagets ränteförlust och egna kostnader för kontroll m. m. Hela byggnadskostnaden komme härigenom att vid tiden för leveransen uppgå till 28/29,000,000 kronor.

Vid fartygets beställning hade för dess finansiering förutsetts ett lånebehov av cirka 17,000,000 kronor, varav 50 procent av byggnadskostnaden, 12,000,000 kronor, skulle täckas genom lån från Svenska skeppshypotekskassan, och 20 procent, 4,800,000 kronor, genom lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen. Bolaget hade då beräknat kunna med egna medel bestrida återstoden. Medel till det sistnämnda lånet hade anvisats av 1937 års riksdag och ställts till förfogande genom Kungl. Maj:ts brev den 26 februari 1937. Lånet från skeppshypotekskassan, vilket erhöles i december 1936, hade på bolagets begäran begränsats till 11,000,000 kronor, varemot lånet ur sekundärlånefonden under år 1940 i sin helhet tagits i anspråk av bolaget. På lånet från skeppshypotekskassan hade bolaget sedermera, under åren 1939 och 1940, avbetalat sammanlagt 2,750,000 kronor, varefter av det samma nu återstode ett belopp av 8,250,000 kronor. För närvarande utgjorde alltså den ifrågavarande lånesumman sammanlagt 13,050,000 kronor. Härtill komme 1,375,000 kronor, som bolaget mot fartygsinteckningar erhållit som lån från närstående rederier för att kunna verkställa 1940 års amortering till skeppshypotekskassan. Hela lånebördan uppginge sålunda nu till 14,425,000 kronor.

Genom det under byggnadstiden utbrutna kriget hade emellertid bolagets inkomstberäkningar fullständigt kullkastats. Atlanttrafiken hade tvingats att helt upphöra, och för närvarande hade endast ett av bolagets fartyg sysselsättning i kryssningstrafik mellan New York och västindiska hamnar dock med ett på grund av omständigheterna ovisst ekonomiskt resultat. Under sådana förhållanden arbetade bolaget med ett betydande driftunderskott och vore därför hänvisat till att anlita lånevägen för att möta de utbetalningar och utgifter, vilka förestode i samband med leveransen av det nya snart färdigbyggda fartyget.

Bolagets kassabehållning och tillgodohavanden på bankräkningar vid början av 1941 jämte under året inflytande medel beräknades uppgå till 4,070,000 kronor. Under förutsättning att inkomsterna från motorfartyget »Kungsholm», liksom förhållandet varit under år 1940, visade sig åtminstone tillräckliga att möta fartygets utgifter i Amerika samt därjämte New Yorkskontorets administrationskostnader, beräknades bolagets utgifter i Göteborg för 1941, nämligen administrationskostnader, kostnader för de upplagda fartygen, försäkringspremier och här utgående del av löner till »Kungsholms» befäl och besättning, räntor etc., till i runt tal 2,500,000 kronor. Därefter skulle således återstå något över 1,500,000 kronor, varmed bolaget i första rummet skulle hava att bestrida de ytterligare utgifter, som uppstode för det nya fartyget, sedan delta blivit av bolaget övertaget. Storleken av dessa utgifter vore beroende av tidpunkten för fartygets leverans samt av då gällande priser på far-

tygsförnödenheter, särskilt motorolja, och premiesatser för civil- och krigsförsäkring. Man torde dock kunna beräkna, att en del av nyssnämnda 1,500,000 kronor vid 1941 års utgång skulle återstå, sedan de nu angivna kostnaderna blivit betalda.

Under åren 1941 och 1942 hade bolaget att verkställa likvider för det nya fartyget och amortering av för dess finansiering upptagna lån till följande belopp:

1941, senast i juni	5,800,000 kronor	för byggnadskostnader, inkl. likviden till varvet vid fartygets leverans,
» i juli	800,000	» » amortering till sekundärlånefonden,
» i december	1,375,000	» » amortering till skeppshypotekskassan,
1942, senast i juni	1,950,000	» » slutlikvid till varvet,
» i juli	800,000	» » amortering till sekundärlånefonden,
» i december	1,375,000	» » amortering till skeppshypotekskassan,
tillhopa 12,100,000 kronor.		

Så framt icke förhållandena under tiden ändrades, så att bolagets rörelse kunde återupptagas i full utsträckning, vore bolaget urständssatt att med egna medel bestrida dessa utgifter. Men även om det pågående kriget inom en nära framtid skulle upphöra, kunde bolaget icke påräkna att av sin rörelse erhålla en inkomst tillräcklig att tillnärmelsevis möta de belopp på sammanlagt omkring 8,000,000 kronor, vilka förfölle till betalning under år 1941.

Förslag hade visserligen framställts om försäljning av motorfartyget »Kungsholm», varigenom icke blott de för nybyggnadens finansiering erforderliga medlen utan även ett betydande överskott för ställningens konsolidering skulle hava erhållits och den tyngande räntebördan väsentligt nedbringats. Detta förslag hade emellertid tyvärr till följd av omständigheter, varöver bolaget icke rådde, för närvarande visat sig vara utförbart.

Bolaget finge fördenskull ansöka om ett lån från statsverket av tolv miljoner (12,000,000) kronor, att tillhandahållas i den ordning, som Kungl. Maj:t med hänsyn till förut angivna betalningsterminer kunde komma att föreskriva.

Med avseende på den säkerhet, som bolaget kunde ställa för det sökta lånet, finge anföras, att bolaget för närvarande hade till Svenska skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden pantsatt bland annat inteckningar med bästa förmånsrätt i motorfartyget »Kungsholm» på tillsammans 8,100,000 kronor. När det nya fartyget, som erhållit namnet »Stockholm», införts i det svenska fartygsregistret, skulle dessa inteckningar enligt de gällande lånevillkoren återlämnas till bolaget i utbyte mot inteckningar i motorfartyget »Stockholm». Bolaget bleve i så fall i tillfälle att för det nu sökta lånet lämna säkerhet i inteckningar med bästa förmånsrätt till fulla lånebeloppet i motorfartyget »Kungsholm». Detta fartyg hade i slutet av 1936 av ombud för skeppshypotekskassan åsatts ett värde av 13,500,000 kronor och nyligen i samband med en dispache värderats till 17,000,000 kronor. Det vore av bolaget försäkrat mot totalförlust för 17,500,000 kronor.

Genom de redan upptagna lånen och den ytterligare upplåning, varom nu vore fråga, ådroge sig bolaget en högst betydande skuldbörda, nämligen omkring 22,000,000 kronor, utan att, så länge kriget varade, kunna påräkna någon inkomst, med vilken vare sig räntor eller andra omkostnader skulle kunna betalas. I betraktande härav vore det för bolaget synnerligen angeläget, att räntebelastningen tillsvidare bleve så lindrig som möjligt. Bolaget vågade fördenskull hemställa att för det ifrågasatta lånet få åtnjuta räntefrihet åtminstone under tiden till dess verksamheten kunde återupptagas i full utsträckning.

Då det ålåge bolaget att under åren 1941—1946 verkställa amorteringar till skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden med inalles 2,175,000 kronor om året finge bolaget slutligen anhålla, att lånet måtte få amorteras med 2,000,000 kronor under vart och ett av åren 1947—1952, dock med rätt för bolaget att, om förhållandena så skulle medgiva, tidigare helt eller delvis återbetala lånesumman.

Över bolagets framställning hava efter remiss utlåtanden avgivits av statskontoret den 18 och av statens trafikkommission den 22 april 1941 samt av kommerskollegium efter hörande av styrelsen för svenska skeppshypotekskassan och nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen den 6 och av fullmäktige i riksgäldskontoret den 15 maj 1941.

Vid kommerskollegii utlåtande har fogats viss ytterligare utredning från bolaget. Sålunda har bolaget lämnat kollegium följande sammanställning rörande bolaget tillhöriga fartyg.

	Anskaffnings- kostnad kronor	Bokförings- värde kronor	Försäkrings- värde kronor
Drottningholm	14,046,000	750,000	4,750,000
Gripsholm	14,457,000	4,750,000	13,300,000
Kungsholm	18,806,000	9,800,000	17,500,000
Kastelholm.....	948,000	475,000	1,062,500
	Kronor 48,257,000	15,775,000	36,612,500.

Sammanlagda avskrivningar på fartygen kronor 32,482,000.

Lån.

<i>Skeppshypotekskassan</i>	kronor 8,250,000	
<i>Sekundärlånefonden</i>	» 4,800,000	kronor 13,050,000
Inteckningar, gemensamma för båda		
lånen: Gripsholm	kronor 5,700,000	
Kungsholm	» 8,100,000	» 13,800,000.

Av dessa teckningar skola 13,050,000 kronor utbytas mot botteninteckning i »Stockholm», när detta fartyg levererats, och dylik teckning å 750,000 kronor i ettdera fartyget behållas av kassan såsom säkerhet för räntegaranti. Då teckning i »Kungsholm» föreslagits såsom säkerhet för det nu sökta lånet från staten, skulle kassan få behålla första teckning å 750,000 kronor i »Gripsholm» Varje gång lånet hos kassan amorteras minskas automatiskt räntegarantien med 125,000 kronor.

Enligt gällande lånevillkor skall amortering verkställas under 1941—1946 med 1,375,000 kronor årligen den 1 december till kassan och med 800,000 kronor årligen den 30 juli till fonden.

<i>Ångfartygs A. B. Tirfing m. fl.</i>	»	1,375,000
Inteckningar: Drottningholm	kronor 975,000	
Kastelholm	» 400,000	» 1,375,000.

Detta lån löper med 6 månaders uppsägning.

I en den 5 maj 1941 dagtecknad P. M. har bolaget vidare anfört följande:

Enligt bolagets ansökan den 9 april 1941 äro själva fartygslikviderna för motorfartyget »Stockholm» beräknade till 5,800,000 kronor t. o. m. juni 1941 och 1,950,000 kronor under juni 1942, eller tillhopa 7,750,000 kronor. För den senare likviden, vilken alltså skall inestå hos bolaget under ett år efter fartygets leverans, är bolaget skyldigt att på varvets begäran ställa bankgaranti.

För detta ändamål skulle bolaget behöva att i juni innevarande år förfoga även över det för 1942 upptagna beloppet, 1,950,000 kronor, för att kunna såsom säkerhet för den ifrågavarande garantien insätta detsamma hos den bank som skall ställa garantien.

Efter genomförandet av de planerade lånetransaktionerna skulle fartygen komma att vara belastade med följande inteckningar:

m/s »Stockholm»	.....	kronor	13,050,000
m/s »Kungsholm»	.....	»	12,000,000
m/s »Gripsholm»	.....	»	750,000
s/s »Drottningholm»	.....	»	975,000
s/s »Kastelholm»	.....	»	400,000.

Därest kriget fortsätter under 1942 och eventuellt ännu längre, skulle enligt denna plan »Gripsholm» bliva praktiskt taget ograverad och kunna erbjuda säkerhet för ytterligare upplåning, i händelse sådan i begränsad omfattning skulle bliva erforderlig för de ofrånkomliga utgifterna för de upplagda fartygen och för upprätthållandet av bolagets organisation.

I den mån amorteringarna till skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden fullgöras, avlastas m/s »Stockholm» från inteckningar till motsvarande belopp.

Bolaget har tillika uppgjort förslag till låne- och amorteringsplan enligt olika alternativ, avseende det ena att bolaget erhöle — utöver lånen i skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden — ytterligare lån å 12 miljoner kronor samt det andra att sistnämnda lån begränsades till 10,400,000 kronor. Planen är av följande lydelse:

Förslag till låne- och amorteringsplan.

Alt. I.

Skeppshypotekskassan kronor 8,250,000, amortering 1 dec. 1941—1946.

Sekundärlånefonden kronor 4,800,000, amortering 30 juli 1941—1946 enligt gällande lånevillkor.

Nytt lån från staten 12,000,000 kronor, amortering 1 dec. 1947—1952, att tillhandahållas bolaget i följande ordning:

omkring den	1 juni 1941	.....	kronor	7,750,000
	» 30 juli	»	»	800,000
	» 1 dec.	»	»	1,375,000
	» 30 juli 1942	.....	»	800,000
	» 1 dec.	»	»	1,275,000.

Amortering	Skeppshypotekskassan kronor	Sekundärlånefonden kronor	Staten kronor
1941	1,375,000	800,000	
1942	1,375,000	800,000	
1943	1,375,000	800,000	
1944	1,375,000	800,000	
1945	1,375,000	800,000	
1946	1,375,000	800,000	
1947			2,000,000
1948			2,000,000
1949			2,000,000
1950			2,000,000
1951			2,000,000
1952			2,000,000
	Kronor 8,250,000	4,800,000	12,000,000.

Alt. II.

Därest uppskov beviljas under två år med amorteringen till sekundärlånefonden, kan det nya lånet minskas med motsvarande belopp, 1,600,000 kronor till 10,400,000 kronor, i vilket fall detsamma skulle kunna amorteras med 1,200,000 kronor de båda första åren och 2,000,000 kronor de följande åren.

Planen ställer sig då sålunda:

Skeppshypotekskassan kronor 8,250,000, amortering 1 dec. 1941—1946.

Sekundärlånefonden kronor 4,800,000, amortering 30 juli 1943—1948.

Nytt lån från staten kronor 10,400,000, amortering 1 dec. 1947—1952, att tillhandahållas bolaget i följande ordning:

omkring den 1 juni 1941	kronor 7,750,000
» 1 dec. »	» 1,375,000
» 1 » 1942	» 1,275,000.

Amortering	Skeppshypotekskassan kronor	Sekundärlånefonden kronor	Staten kronor
1941	1,375,000		
1942	1,375,000		
1943	1,375,000	800,000	
1944	1,375,000	800,000	
1945	1,375,000	800,000	
1946	1,375,000	800,000	
1947		800,000	1,200,000
1948		800,000	1,200,000
1949			2,000,000
1950			2,000,000
1951			2,000,000
1952			2,000,000
	Kronor 8,250,000	4,800,000	10,400,000.

Slutligen har bolaget gjort en sammanställning av de räntebetalningar och amorteringar, som bolaget under olika förutsättningar hade att erlagga. Bolaget, som härvid räknat med en ränta å lånet från skeppshypotekskas-

san av $3\frac{1}{2}$ procent samt å såväl lånet från sekundärlånefonden som det nya lånet av 4 procent, anför härutinnan följande:

För nedanstående beräkning förutsättes, att amorteringarna å bolagets lån ur sekundärlånefonden framflyttas två år, varigenom det nu sökta lånet kan bestämmas till 10,400,000 kronor.

För räntebetalningen på detta lån äro följande alternativ uppgjorda:

Alt. 1: Räntefrihet under den tid kriget kan komma att vara, förslagsvis t. o. m. 1942.

Alt. 2: Uppskov med räntebetalningen under samma tid varefter den obetalda räntan, 624,000 kronor, erlägges med 1/6:del under vart och ett av åren 1943—1948.

Alt. 3: Räntan betalas på resp. förfallodagar.

Annuitetstabell.

	Alt. 1	Därav det nya lånet	Alt. 2	Därav det nya lånet	Alt. 3	Därav det nya lånet
1941	1,855,750	—	1,855,750	—	2,063,750	208,000
1942	1,807,625	—	1,807,625	—	2,223,625	416,000
1943	2,975,000	416,000	3,079,000	520,000	2,975,500	416,000
1944	2,895,375	416,000	2,999,375	520,000	2,895,375	416,000
1945	2,815,250	416,000	2,919,250	520,000	2,815,250	416,000
1946	2,735,125	416,000	2,830,125	520,000	2,735,125	416,000
1947	2,480,000	1,616,000	2,584,000	1,720,000	2,480,000	1,616,000
1948	2,400,000	1,568,000	2,504,000	1,672,000	2,400,000	1,568,000
1949	2,320,000	2,320,000	2,320,000	2,320,000	2,320,000	2,320,000
1950	2,240,000	2,240,000	2,240,000	2,240,000	2,240,000	2,240,000
1951	2,160,000	2,160,000	2,160,000	2,160,000	2,160,000	2,160,000
1952	2,080,000	2,080,000	2,080,000	2,080,000	2,080,000	2,080,000

Av bolagets styrelse- och revisionsberättelse för 1940 års verksamhet framgår följande.

Bolagets vinst- och förlusträkning per den 31 december 1940 utvisar ett underskott för året av 2,285,117 kronor 97 öre.

Bolagets balansräkning per den 31 december 1940 har i sammandrag följande utseende:

Tillgångar:

Fartygsflottan	kronor	48,257,599: 62
Nybyggnads Konto »Stockholm»	»	18,300,153: 40
Aktier i olika bolag	»	1,050,001: —
Debentures utgivna av New York World's Fair 1939, Inc. \$ 22,375: —	»	86,570: 62
Obligationer i Svenska Statens 4 % försvarslån $\frac{1}{5}$ 1940	»	200,000: —
Bankfordringar	»	3,920,573: 11
Kassabehållning	»	5,981: 26
Inventarier	»	2: —
Lager av fartygsförnödenheter	»	881,397: 30
Diverse debitorer	»	2,728,782: 48
Vinst- & Förlust Räkning:		
Underskott 1940	kronor	2,285,117: 97
Avgår från 1939 balanserad vinst	»	1,515,714: 91
		769,403: 06

Kronor 76,200,463: 85.

Skulder:

Aktiekapitalet	kronor	24,000,000: —
Reservfonden	»	2,400,000: —
Avskrivningsfonden	»	32,482,599: 62
Dispositionsfonden	»	500,000: —
Svenska Amerika Liniens Pensionsstiftelse för fartygsbefäl och kontorspersonal	»	700,000: —
Skatters konto	»	286,167: 35
Vinstutdelnings Konto	»	40,495: —
Svenska Skeppshypotekskassan	kronor	11,000,000: —
Avgår amorteringar	»	2,750,000: —
Statens Sekundärlånefond för rederinäringen	»	4,800,000: —
Reverslån	»	1,375,000: —
Diverse kreditorer	»	1,366,201: 88
	Kronor	76,200,463: 85.

Styrelsen föreslår, att den å 1940 års verksamhet uppkomna förlusten, 2,285,117 kronor 97 öre, med avdrag av från år 1939 kvarstående vinstmedel, 1,515,714 kronor 91 öre, eller 769,403 kronor 6 öre överförs till 1941 års vinst- och förlusträkning. Revisorerna hava tillstyrkt detta förslag.

I sitt förenämnda utlåtande den 18 april 1941 har *statskontoret* anfört följande:

Frågan huruvida och i vad mån stödåtgärder borde vidtagas beträffande bolaget torde vara beroende av faktorer, vilka i väsentliga delar undandroge sig statskontorets bedömande.

I anledning av bolagets hemställan om räntefrihet under viss tid ville statskontoret emellertid framhålla, att eventuellt ifrågakommande åtgärder av dylik art torde böra givas sådan form, att deras karaktär av hjälpaktion tydligt framginge.

Vad beträffade den erbjudna säkerheten för lånet — inteckningar med bästa rätt till fulla lånebeloppet i motorfartyget »Kungsholm» — syntes intet vara att erinra liksom ej heller mot att lämpligt anstånd medgaves med amorteringen av det lån, som kunde komma att beviljas bolaget.

Statens trafikkommission har uttalat, att det med hänsyn till den erkänt stora nationella betydelsen av bolagets verksamhet vore en angelägenhet av vikt för det allmänna att i erforderlig omfattning lämna bolaget stöd under den nu pågående krisen. Kommissionen tillstyrkte därför, att åtgärder vidtoges för beredande åt bolaget av det sökta lånet. De av bolaget föreslagna villkoren för lånet, bland annat räntefrihet till dess bolagets verksamhet kunde återupptagas, föranledde ej någon erinran från kommissionens sida.

Styrelsen för svenska skeppshypotekskassan och *nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen* hava i gemensamt yttrande den 22 april 1941 anfört följande:

Sökandebolaget hade för finansiering av sitt vid italienskt varv beställda passageraremotorfartyg »Stockholm» erhållit ett lån av skeppshypotekskassan å 11,000,000 kronor. För anskaffande av medel härför hade kassan upptagit ett obligationslån å 10,000,000 kronor. Å detta obligationslån hade kas-

san att årligen amortera icke mindre än mellan 800,000 och 900,000 kronor. Det vore därför för kassan av synnerlig vikt, att bolaget kunde fullgöra sina amorteringar till kassan. Under åberopande härav finge styrelsen och nämnden tillstyrka bifall till bolagets låneansökan.

Kommerskollegium har för egen del anfört i huvudsak följande:

Det vore ett allmänt välkänt förhållande, hurusom, ehuru utan att ekonomiskt stöd från statens sida i form av subvention erhållits, tanken på en reguljär passagerarlinje mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater kunnat, trots de ogynnsamma förhållanden, som rådde vid och närmast efter linjens startande, fullföljas och i fortsättningen på ett framgångsrikt sätt realiseras. Tillkomsten, vid sidan av de för linjen ursprungligen anskaffade ångfartygen »Stockholm» och »Drottningholm», med vissa tidsintervallers mellanrum av motorfartygen »Gripsholm» och »Kungsholm» samt nu senast det nya motorfartyget »Stockholm» utgjorde i sig själv en faktor, som i särskild grad ådagalade den starka utveckling linjen — vilken startades endast med det förstnämnda, numera försålda fartyget — under sin hittillsvarande tillvaro undergått. Denna utveckling åskådliggjordes ytterligare av uppgifter, som bilagts förevarande ansökning och rörde trafiken med linjens fartyg under olika tider samt linjens ekonomi.

Med hänsyn till den stora nationella betydelsen av sökandebolagets verksamhet syntes det kollegium uppenbarligen angeläget, att det allmänna lämnade bolaget erforderligt stöd, då det nu för bolaget gällde att komma igenom de svårigheter, bolaget utan egen förskyllan irakat.

Kollegium hade sålunda i princip icke något att erinra mot att bolaget beviljades lån för att beredas tillfälle att verkställa amorteringar å viss upplåning liksom ock att verkställa avtalade likvider till det varv, vid vilket bolagets nya fartyg byggdes.

Kollegium ansåge emellertid det nu avsedda lånet lämpligen kunna genom en särskild anordning begränsas till ett något lägre belopp än bolaget ifrågasatt. Detta skulle kunna ske genom medgivande av uppskov med amorteringarna av bolagets lån från sekundärlånefonden, förslagsvis under åren 1941 och 1942. Enligt villkoren för nämnda lån skulle detta amorteras med 800,000 kronor under ettvarvt av åren 1941—1946 med sista amorteringen den 30 juli 1946. På bolagets lån från skeppshypotekskassan återstode amorteringar med 1,375,000 kronor under ettvarvt av åren 1941—1946 med sista amorteringen den 1 december 1946. Ett uppskov under åren 1941 och 1942 med amorteringarna av lånet från sekundärlånefonden och motsvarande framskjutande av slutamorteringen till den 30 juli 1948 förutsatte uttryckligt undantag från föreskriften i 3 § kungörelsen den 19 juni 1936 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen, enligt vilken dylikt lån skulle vara återbetalat innan från skeppshypotekskassan utlämnat lån slutamorterats.

Genom nu avsett uppskov med sekundärlånets amortering, vilket kollegium sålunda för sin del förordade, skulle bolagets nya upplåning kunna begränsas till 10,400,000 kronor.

Det kunde, syntes det kollegium, ifrågasättas, huruvida hela detta belopp skulle tillhandahållas bolaget av det allmänna. Otviveltigt måste långivaren i förevarande fall genom lämnandet av lån, större eller mindre, underkasta sig vissa risker, bland annat i betraktande av ovissheten rörande de framtida konjunkturutsikterna särskilt beträffande en trafik sådan som den, varom här vore fråga. Det skulle därför kunna anses ligga nära till hands att såsom förutsättning för en stödaktion från det allmännas sida uppställa fordran på att det i bolaget delaktiga enskilda intresset toge på sig viss ej

obetydlig anpart av denna risk. Med denna utgångspunkt hade kollegium räknat med möjligheten av att från enskilt håll skulle kunna, utöver redan investerat belopp, i en eller annan form tillskjutas ett belopp av förslagsvis 3,000,000 kronor, varigenom statslånet skulle kunna begränsas till 7,400,000 kronor. Verkställda undersökningar uppgåves emellertid hava ådagalagt, att förutsättningar för en dylik anordning för närvarande icke vore för handen.

I vid bolagets utredning fogade bilagor hade bolaget gjort vissa uppställningar i avsikt att utvisa den årliga belastning på bolaget, som under olika angivna förutsättningar skulle bli följden av en ytterligare upplåning av ovan angivna belopp, 10,400,000 kronor, därvid hänsyn tagits till bolagets tidigare upplåning från skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden. Bolaget hade därvid räknat med att det nyupplånade beloppet skulle amorteras med 1,200,000 kronor under vardera av åren 1947 och 1948 och med 2,000,000 kronor under ett vart av åren 1949—1952 och att räntan skulle utgöras efter 4 procent. Alternativ 3, enligt vilket ränta å den nya upplåningen skulle erläggas jämväl under åren 1941 och 1942, torde icke vara realiserbart. Alternativ 2 skilde sig från alternativ 1 däruti, att det förra räknade med uppskov med erläggande av räntan å den nya upplåningen under åren 1941 och 1942 och dess erläggande med lika delar, $\frac{1}{6}$, under ettvart av de följande sex åren, 1943—1948, medan det senare alternativet räknade med bifall till bolagets framställning om räntefrihet tills det pågående kriget slutat, beräkningsvis till och med utgången av år 1942. Enligt båda dessa alternativ skulle maximibelastningen inträffa under år 1943 med en annuitet enligt alternativ 2 av drygt 3,000,000 kronor.

Bedömandet av frågan om möjligheten för bolaget att fullgöra den amorteringsplan, som åskådliggjorts i den av bolaget gjorda sammanställningen, beredde vanskligheter. Det syntes kollegium emellertid som om det icke vore oberättigat att räkna med ett avsevärt uppsving för sjöfarten efter krigets slut, varför det icke finge anses osannolikt, att bolagets seglationsinkomster skulle visa sig tillräckliga för amorteringsplanens fullgörande. Såsom ytterligare säkerhet torde kunna räknas med möjligheten av att, därest inseglingsresultaten skulle visa sig icke förslå till annuiteternas erläggande, genom realiserande efter krigets slut av någon eller några av bolagets fartygsenheter skaffa medel för omedelbart lättande av bolagets skuldbörda. Kollegium ville sålunda för sin del icke motsätta sig, att bolaget av det allmänna understöddes med hela det erforderliga lånebeloppet. Lånet borde av bolaget få lyftas efter hand allenast i mån som det erfordrades för verkställande av amorteringar å erhållna lån i skeppshypotekskassan och för avtalade likvider till det varv, vid vilket bolagets nya fartyg byggdes.

I sistnämnda avseende hade från bolagets sida ifrågasatts, att det belopp, 1,950,000 kronor, som enligt avtal skulle erläggas till varvet under år 1942, skulle få lyftas redan under år 1941, när beloppet skulle erfordras för insättning hos den bank, som skulle ställa avtalad garanti för likvidens fullgörande. Det syntes kollegium som om detta förfaringsätt skulle innebära en onödig omgång. Den angivna garantien borde kunna, mot säkerhet av inteckning i bolagets fartyg, lämnas direkt av statsverket, varigenom beloppet icke skulle behöva av bolaget lyftas förrän vid slutlikvidens erläggande under år 1942.

Genom av kollegium nu föreslagna anordningar beträffande tidpunkterna för lånebeloppens lyftande skulle, därest bolagets begäran om räntefrihet icke bifölles, bolagets ränteskuld för åren 1941 och 1942 komma att likväl icke oväsentligt nedbringas.

Vad härefter anginge frågan om räntefrihet syntes kollegium i varje fall icke för närvarande tillräckliga skäl föreligga att bifalla framställningen

härom. Däremot ansåge kollegium fullgiltiga skäl tala för att bolaget redan i samband med lånets beviljande medgäves uppskov under åren 1941 och 1942 med räntans erläggande mot skyldighet för bolaget att gälda för nämnda år upplupna räntebelopp med en sjättedel under ett vart av åren 1943—1948. Kollegium utginge härvid ifrån, att frågan om räntefrihet för ett eller annat år eller om ytterligare uppskov med räntans erläggande skulle få senare, i händelse av framdeles inträffande behov, upptagas till förnyad omprövning. Röntan torde böra utgå efter samma procent, som vid varje särskild tidpunkt gällde för lån från sekundärlånefonden. Så länge röntan för åren 1941 och 1942 vore ogulden, borde någon utdelning från bolaget icke få ifrågakomma.

Kollegium hade icke erinran att framställa mot att lånet amorterades under åren 1947—1952 med 1,200,000 kronor under de två första åren och 2,000,000 kronor under ett vart av de återstående fyra åren.

Vad slutligen anginge den erbjudna säkerheten för lånet, nämligen första inteckning i motorfartyget »Kungsholm», kunde det med hänsyn till förhandenvarande förhållanden visserligen ifrågasättas att kräva kompletterande säkerhet genom inteckning i ytterligare något av bolagets fartyg. Då emellertid statskontoret, enligt vad kollegium inhämtat, lämnat den erbjudna säkerheten utan erinran, ansåge jämväl kollegium sig böra tillstyrka den nämnda säkerhetens godtagande tillsvidare. Förbehåll borde dock göras för Kungl. Maj:t att framdeles, om förhållandena skulle sådant påkalla, påfordra säkerhetens förstärkande.

Under hänvisning till vad kommerskollegium sålunda anfört tillstyrker kollegium, att Kungl. Maj:t måtte förelägga riksdagen förslag om anvisande av erforderliga medel för tillhandahållande åt Aktiebolaget svenska amerikanska linien av ett lån för nu ifrågavarande ändamål å högst 10,400,000 kronor, att av bolaget åtnjutas på följande villkor:

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

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

att å lånet skall gäldas årlig ränta efter samma procent, som vid varje särskild tidpunkt gäller beträffande lån från statens sekundärlånefond,

att bolaget må åtnjuta uppskov med erläggande av röntan för åren 1941 och 1942 och att röntan för nämnda år skall erläggas med en sjättedel under ett vart av åren 1943—1948, därvid tillika skall gälla, att utdelning från bolaget icke må förekomma, så länge nämnda ränta icke gäldats,

att årligen skall å lånet återbetalas under vardera av åren 1947 och 1948 ett belopp av 1,200,000 kronor och under ett vart av åren 1949—1952 ett belopp av 2,000,000 kronor, så att hela lånfångna beloppet senast inom utgången av år 1952 blir till fullt guld, samt

att i övrigt skola för lånets erhållande och åtnjutande bestämmelserna i kungörelsen den 18 maj 1928 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån från fonden för rederinäringens understödjande (rederilånefonden) med senare tillkomna ändringar i tillämpliga delar lända till efter rättelse.

I detta sammanhang framhåller kollegium, att, därest det skulle beslutas, att statslån till bolaget skulle lämnas allenast under förutsättning att en viss del av lånebehovet tillgodosåges från enskilt håll, förslagsvis med ett

belopp av 3,000,000 kronor, statslånet skulle, som förut nämnts, med förut angivna utgångssynpunkter i övrigt begränsas till 7,400,000 kronor, vilket belopp då lämpligen borde amorteras med 1,000,000 kronor under vardera av åren 1947 och 1948 samt med 1,350,000 kronor under ett vart av åren 1949—1952.

Kollegium förordar vidare, att av riksdagen måtte utverkas bemyndigande för Kungl. Maj:t

dels att, mot säkerhet av inteckning enligt Kungl. Maj:ts bestämmande, ställa garanti för bolagets behöriga erläggande till det varv, där bolagets nya fartyg byggts, av avtalad slutlikvid å 1,950,000 kronor,

dels ock att medgiva bolaget uppskov till åren 1943—1948 med erläggande av de eljest under åren 1941—1946 till amortering förfallande beloppen av bolagets lån från sekundärlånefonden för rederinäringen.

Kollegium framhåller slutligen, att, då rederilånefondens kapitalbelopp, 7,100,000 kronor, för närvarande vore outnyttjat, kollegium icke hade erinran att framställa mot att viss del därav, förslagsvis högst 5,000,000 kronor, toges i anspråk för ovannämnda lån till bolaget.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava förklarat sig under förhandenvarande omständigheter icke hava något att erinra mot, att Aktiebolaget svenska amerika linien beviljades ett låneunderstöd å 10,400,000 kronor för fullgörande av återstående likvid för passagerarfartyget »Stockholm» m. m. Fullmäktige anföra vidare i huvudsak följande:

Beträffande villkoren för nu ifrågavarande lån anslöte sig fullmäktige i huvudsak till vad kommerskollegium i sitt utlåtande föreslagit. Kollegii förslag, att — utöver de av kollegium särskilt angivna villkoren — för lånet skulle i tillämpliga delar gälla bestämmelserna i kungörelsen den 18 maj 1928 angående rederilånefonden med senare ändringar innebure bland annat, att lånet skulle utlämnas och förvaltas av statskontoret. I detta avseende finge fullmäktige framhålla, att 1937 års riksdag i och för beredande av förut omnämnda lån till bolaget såsom kapitalökning under fonden för låneunderstöd för budgetåret 1937/38 anvisade ett reservationsanslag av 4,800,000 kronor, vilket lån bokfördes å riksgäldskontorets delfond av nämnda fond samt i enlighet med riksdagens beslut utlämnades och förvaltades av lånenämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen. Då det föreslagna nya lånet, därest säkerheten för detta komme att bestå av inteckningar i motorfartyget »Kungsholm», delvis finge karaktären av sekundärlån, ville fullmäktige ifrågasätta, att förvaltningen av även detta lån anförtröddes åt nyssberörda lånenämnd, varigenom skulle undvikas splittring av förvaltningen av bolagets statslån å olika myndigheter. Det belopp, som komme att anvisas å riksstaten för det nya lånet, borde då anvisas och bokföras å riksgäldskontorets delfond av fonden för låneunderstöd.

Därest såsom kommerskollegium ifrågasatt ett belopp av högst 5,000,000 kronor av rederilånefondens kapital toges i anspråk för nu ifrågavarande lån, borde detta belopp överflyttas till berörda delfond i riksgäldskontoret.

För den händelse förvaltningen av lånet ordnades på sätt fullmäktige här ifrågasatte, torde böra föreskrivas, att för lånets erhållande och åtnjutande bestämmelserna i kungörelsen den 19 juni 1936 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Departements-
chefen.

I motiveringen till sitt beslut om anvisande av förenämnda anslag å 4,800,000 kronor såsom lån till Aktiebolaget svenska amerika linien för anskaffande av det ifrågavarande motorfartyget »Stockholm» uttalade 1937 års riksdag bland annat, att det torde vara ett nationellt intresse, förtjänt av statens stöd, att den av bolaget uppehållna direkta förbindelseleden mellan Sverige och Nordamerika kunde ytterligare befästas och utvecklas. Ur samma synpunkter, vilka sålunda lågo till grund för det bistånd statsmakterna redan lämnat bolaget, finner jag det motiverat, att staten jämväl medverkar till att förhjälpa bolaget ur de svårigheter av, enligt vad man vill hoppas, övergående slag, vilka nämnda fartygsanskaffning till följd av kriget numera orsakat. Det synes vara lämpligt, att denna medverkan, såsom bolaget föreslagit, sker i form av lån, avsett att möjliggöra slutlikvidering av omförmälda fartyg samt viss amortering innevarande och nästföljande år av bolagets tidigare lån för fartygsbyggets finansiering. Att ytterligare statsunderstöd på detta sätt beredes bolaget har jämväl tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de i ärendet hörda myndigheterna.

Vad beträffar storleken av det lån, som sålunda nu torde böra tillhandahållas, har kommerskollegium ansett, att det av bolaget äskade beloppet 12,000,000 kronor lämpligen kunde begränsas till 10,400,000 kronor genom att bolaget medgåves uppskov under åren 1941 och 1942 med de under nämnda år till betalning förfallande amorteringarna — för vardera året uppgående till 800,000 kronor — å det i enlighet med bestämmelserna för statens sekundärlånefond för rederinäringen beviljade omförmälda lånet å 4,800,000 kronor, samt att i samband därmed slutamorteringen å sistnämnda lån framflyttades från juli 1946 till juli 1948. Undersökningar, som på kollegii initiativ företagits i syfte att utröna huruvida icke någon del av det återstående lånebehovet, 10,400,000 kronor, kunde tillgodoses på annan väg än genom statens medverkan, hava icke lett till åsyftat resultat. I samband med ärendets beredning inom handelsdepartementet har emellertid frågan ytterligare diskuterats med bolaget. Resultatet härav har blivit, att bolaget numera förklarar sig berett att, när slutlikviden för fartyget, 1,950,000 kronor, förfaller till betalning, från enskilt håll upplåna detta belopp. Kvarstående lånebehov skulle då utgöra (10,400,000 — 1,950,000 =) 8,450,000 kronor. Jag tillstyrker, att lån av statsmedel beviljas bolaget till sistnämnda belopp. Den av kommerskollegium föreslagna statsgarantien för bolagets behöriga fullgörande av berörda slutlikvid lär, med hänsyn till de anordningar bolaget numera träffat, icke vara erforderlig.

Såsom säkerhet för lånet torde i anslutning till vad som föreslagits få godtagas inteckningar med bästa förmånsrätt i motorfartyget »Kungsholm» med rätt för Kungl. Maj:t att, om säkerheten skulle avsevärt försämrans, påfordra förstärkning av densamma. Då nämnda fartyg befinner sig utom landet, torde visserligen, på sätt kommerskollegium framhållit, någon kompletterande säkerhet genom inteckning jämväl i annat bolagets fartyg kunna ifrågasättas. Jag har emellertid icke ansett mig böra påyrka detta, enär bolaget därigenom skulle betagas erforderliga kreditmöjligheter för den

händelse, vilket kan vara att förutse, behov av ytterligare medel för finansiering av bolagets verksamhet under kriget framdeles kommer att yppa sig. Jag förutsätter härvid, att sistnämnda medelsbehov tillgodoses genom lån från enskilt håll.

I likhet med kommerskollegium finner jag lämpligt, att lånet av bolaget lyftes allenast i den mån så erfordras för verkställande av likvid å fartygsbygget samt erläggande av amorteringar å lånet i skeppshypotekskassan. Ränta å lånet synes på sätt kollegium anfört böra utgå efter samma procent-sats som den, vilken gäller för lån ur sekundärlånefonden eller för närvarande 4 procent. Jag biträder jämväl förslaget att med räntebetalningen får anstå under de två första åren, samt att den å dessa år belöpande räntan skall erläggas med en sjättedel under vart och ett av därefter följande sex år. Det synes riktigt att, intill dess nämnda ränta guldits, någon utdelning å bolagets aktiekapital icke må äga rum.

Lånet bör i enlighet med kommerskollegii förslag återbetalas med början år 1947 samt till fullo gäldas senast före utgången av 1952. Den av mig förordade sänkningen av lånebeloppet medför emellertid viss jämkning i den av kollegium framlagda amorteringsplanen. Efter överläggningar med bolaget tillstyrker jag i detta hänseende, att amorteringsbeloppen för åren 1947 och 1948 nedsättas från 1,200,000 kronor om året till respektive 225,000 och 575,000 kronor. Under ett vart av åren 1949—1951 torde böra återbetalas ett belopp av 2,000,000 kronor, och under år 1952 bör slutbetalning ske med 1,650,000 kronor.

Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit torde lämpligen, i den mån ej annat följer av det förut sagda, beträffande lånet böra i tillämpliga delar lända till efter rättelse föreskrifterna i kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) angående sekundärlånefonden. Jag förordar sålunda, att lånebeloppet av riksgäldskontoret ställes till förfogande av nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen för att av nämnden tillhandahållas bolaget under iakttagande av de villkor och bestämmelser, jag i det föregående tillstyrkt.

I enlighet med vad kommerskollegium anfört synes för nu ifrågavarande lån kunna tagas i anspråk ett belopp av 5,000,000 kronor från rederilånefonden. Beloppet torde för lånets finansiering böra överföras till fonden för låneunderstöd, under vilken den föreslagna krediten lämpligen bör i sin helhet redovisas. Det därutöver erforderliga beloppet eller (8,450,000 — 5,000,000 =) 3,450,000 kronor torde få anvisas såsom särskilt anslag under sistnämnda fond samt upptagas å tilläggsstat till den löpande riksstaten.

Det enligt sekundärlånefondens bestämmelser beviljade lånet å 4,800,000 kronor skulle enligt den av kommerskollegium föreslagna amorteringsplanen återbetalas med 800,000 kronor om året under vart och ett av åren 1943—1948. Med hänsyn till den amorteringsskyldighet, som kommer att åvila bolaget för det lån å 1,950,000 kronor, vilket bolaget avser att upptaga från enskilt håll, tillstyrker jag, att angivna amorteringsplan jämkas sålunda, att avbetalning å förstnämnda lån skall ske under vardera av åren 1943—

1946 med allenast 400,000 kronor samt under ett vart av åren 1947 och 1948 med 1,600,000 kronor. För genomförandet av denna anordning fordras riksdagens samtycke.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels godkänna den av mig tillstyrkta ändrade amorteringsplanen för det Aktiebolaget svenska amerika linien i enlighet med bestämmelserna för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen beviljade lånet å 4,800,000 kronor;

dels medgiva, att Aktiebolaget svenska amerika linien beviljas ytterligare lån av statsmedel till belopp av 8,450,000 kronor i enlighet med de villkor och bestämmelser, som av mig i det föregående tillstyrkts;

dels besluta, att till fonden för låneunderstöd må för ovan angivna ändamål från rederilånefonden överföras ett belopp av 5,000,000 kronor;

dels ock till *Lån till Aktiebolaget svenska amerika linien* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1940/41 under kapitalbudgeten, fonden för låneunderstöd, anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 3,450,000.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Åke Hartvig.