N:o 195.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående understöd till aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet för fortsatt uppehållande af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ostasien; gifven Stockholms slott den 7 april 1911.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att

dels såsom understöd åt aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet för fortsatt uppehållande under tiden 1 augusti 1912—31 december 1917 af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ostasien bevilja såsom förslagsanslag ett belopp af högst 985,000 kronor, att jämte besparingarna å det af 1907 års Riksdag till bolaget för liknande ändamål beviljade anslag af 1,850,000 kronor, på de villkor Kungl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder må finna skäligt föreskrifva, utbetalas till bolaget med belopp, motsvarande för tiden 1 augusti 1912—31 december 1915 60 procent af ej mindre de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen än äfven följande med passerandet af kanalen förenade kostnader, nämligen fyr- och båkafgifter, utgifter för sundhetspass och sanitära afgifter, afgifter för tull- och hamnklarering samt afgifter för lotsning under natten i Port Saids hamn, för år 1916 55 procent och för år 1917 50 procent af samma afgifter och kostnader, dock sammanlagdt ej öfverstigande för tiden 1 augusti—31 december 1912 30,000 kronor, för hvart och ett af åren 1913, 1914 och 1915 300,000 kronor, för år 1916 275,000 kronor och för år 1917 250,000 kronor,

dels ock medgifva att till beredande af sådant understöd åt bolaget för tiden 1 augusti—31 december 1912 af ifrågavarande besparing må användas ett belopp af högst 30,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Carl Swartz.

Utdrag af protokollet öfver finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 7 april 1911.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve TAUBE,
Statsråden: PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
SWARTZ,
grefve HAMILTON,
MALM,
LINDSTRÖM,
NYLANDER,
VON SYDOW,
VON KRUSENSTIERNA.

— —

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Swartz anförde härefter:

Historik.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i nådig proposition den 7 maj 1907 därom gjorda framställning beslöt 1907 års Riksdag, enligt hvad Riksdagen i skrifvelse den 31 maj samma år angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjunde hufvudtitel anmälde, bland annat, att under förutsättning att det under bildning varande aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet komme till stånd samt att aftal mellan detta bolag och det danska »östasiatiske kompagni» blefve träffadt om upprättande af gemensam regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan,

dels såsom understöd åt nämnda bolag för uppehållande af sådan förbindelse, hvarom nyss nämnts, bevilja såsom förslagsanslag ett belopp

af högst 1,850,000 kronor, att, på de villkor, Kungl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med uti statsrådsprotokollet öfver finansärenden den 7 maj 1907 angifna grunder kunde finna skäligt föreskrifva, för en tid af fem år, räknadt från den dag, någon bolaget tillhörig ångare först afginge från Sverige till Ostasien, till bolaget utbetalas med belopp, motsvarande de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen, dock ej öfverstigande för år räknadt 370,000 kronor;

dels ock till beredande af sådant understöd åt bolaget för åren 1907 och 1908 af nämnda anslag å extra stat för år 1908 anvisa ett belopp af högst 470,000 kronor.

Sedan kommerskollegium erhållit nådig befallning att, efter det aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet lämnats tillfälle att yttra sig i frågan, till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till kontrakt mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt bolaget, å andra sidan, angående villkoren för åtnjutandet af det utaf Riksdagen beviljade statsunderstödet, afgaf kommerskollegium med underdånig skrifvelse den 17 augusti 1907, under tillkännagifvande att bolaget den 27 därförutgångne juli blifvit registreradt, sådant förslag.

Genom nådigt beslut den 6 december 1907 godkände Kungl. Maj:t förenämnda förslag till kontrakt med visst tillägg samt uppdrog åt kommerskollegium att i enlighet härmed å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar afsluta kontrakt med aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet.

Det i anledning häraf afslutade kontraktet är af följande lydelse:

»Mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, och aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet, å andra sidan, är följande öfverenskommelse träffad.

§ 1.

Aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet, här nedan kalladt bolaget, åtager sig att gemensamt med »Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni» i Köpenhamn, härnedan kalladt selskabet, under tiden från den 1 augusti 1907 till och med den 31 juli 1912 upprätthålla regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan, enligt följande plan.

Bolaget anskaffar för sin räkning och insätter på denna linje minst fyra ångare om 6,000 ton död vikt, inklusive bunkerkol, och selskabet insätter på linjen äfvenledes minst fyra ångare. En ångare expedieras från Göteborg ungefär hvar tredje vecka till Ostasien och skall under utresan anlöpa — förutom Port Said — Singapore (eventuellt) samt

Hongkong, Shanghai och minst 2 japanska hamnar, i regeln Yokohama, Kobe eller Moji.

Befordrandet af svenskt gods till andra platser i Ostasien, till hvilka godset på genomgångsfrakt kan sändas, sker genom bolagets och selskabets försorg.

Ungefär samtidigt som båt afgår från Göteborg expedieras en båt från Ostasien i motsatt riktning.

På utresa till Ostasien må för erhållande af lastfyllnad anlöpas den eller de hamnar, som bolaget bestämmer.

I regeln utföres hvarannan resa af svensk och hvarannan af dansk ångare.

§ 2.

Från Sverige till Ostasien afgående svenskt fartyg må icke, förr än allt för befordran med fartyget inom 14 dagar före dess annonserade afgång erbjudet, till Ostasien destineradt svenskt gods antecknats för inlastning i fartyget, tagas i anspråk för fraktande af annat gods.

§ 3.

Det till Asien destinerade svenska godset befordras enligt de maximitaxor, som fastställas af Kungl. Maj:t i sammanhang med anordnandet af samtrafik mellan Sveriges statsbanor samt bolagets och selskabets ångare. Till dess att denna samtrafik blifvit definitivt anordnad, gälle för befordran af svenskt gods de provisoriska taxor, som Kungl. Maj:t må finna för godt att fastställa.

§ 4.

Bolaget åligger att med sina fartyg kostnadsfritt ombesörja postföring från och till Sverige enligt särskildt meddelade bestämmelser.

§ 5.

Svenske diplomatiske och lönade konsulära tjänstemäns bohag medföras å bolagets fartyg utan ersättning vid utflyttning och hemflyttning.

§ 6.

Sjöfolk, som af svenska konsulat hemförpassas från de hamnar, de svenska fartygen anlöpa i Asien, medföres utan ersättning.

§ 7.

Fri öfverresa med bolagets fartyg och fritt vivre under resan lämnas de statens handelsstipendiater, som utsändas till Asien, hvarjämte fri återresa lämnas dem af dessa stipendiater, som återvända till Sverige.

Ombud, som af svenska industriidkare och exportörer utsändas för att i Asien verka för afsättning af svenska industrialster, lämnas enahanda förmåner, därest kungl. kommerskollegium finner omständigheterna böra därtill föranleda.

§ 8.

Fullständiga meteorologiska och hydrografiska journaler skola å bolagets båtar föras med användande af de utaf nautisk-meteorologiska byrån kontrollerade och från byrån såsom lån utlämnade instrument. Vederbörande befälhafvare skola vara skyldiga att vid anordnandet af detta observationssystem samt rörande utförandet af observationsarbetet, instrumentens vård, journalernas insändande m. m. ställa sig de af byrån lämnade föreskrifter till efterrättelse; dock må ej i detta afseende sådana skyldigheter föreskrifvas, att för deras fullgörande uppehåll i fartygens resor förorsakas.

§ 9.

Såsom understöd till linjens upprätthållande på ofvan angifna villkor skall bolaget äga uppbära ersättning för de afgifter, som för bolagets ångare erlagts för passerandet af Suezkanalen. Denna ersättning, som icke i något fall må öfverstiga 370,000 kronor för år räknadt, utbetalas i kungl. statskontoret efter utgången af hvarje halft kalenderår, så snart bolaget styrkt beloppet af de under halfåret erlagda kanalafgifterna. Dock vare bolaget skyldigt att, i händelse de intäkter, hvilka influtit af trafiken under hela den tid, understödet afser, öfverskjuta hvad för bestridande af öfriga kostnader för linjens upprätthållande erfordras, till statsverket återbära så stor del af understödet, som mot-

svarar öfverskottet; ägande bolaget att bland omkostnader beräkna 5 procent amortering för år å värdet af de bolagets ångare, som användas för linjens upprätthållande, äfvensom årligen 4 procent ränta å samma ångares, efter afdrag af beräknade amorteringar, återstående värde.

Den omständigheten, att de för linjen behöfliga ångarnes afgångstider icke kunnat öfverensstämma med den i § 1 angifna planen, förr än alla de ångare, som bolaget skall anskaffa, blifvit färdigbyggda, skall icke utgöra hinder för understöds erhållande, dock endast för tiden till den 1 oktober 1908.

§ 10.

Bolaget skall vara skyldigt att beträffande ifrågavarande företag föra särskilda, fullständiga räkenskaper, hvilka med alla därtill hörande handlingar och verifikationer skola granskas af en utaf kungl. kommerskollegium utsedd kontrollant.

§ 11.

I händelse Sverige under den tid, subventionen afser, invecklas i krig, ställas bolagets för förbindelsen med Ostasien afsedda ångare mot godtgörelse till svenska regeringens disposition.

Bolaget åtager sig att å de ångare, med hvilka linjen enligt detta kontrakt uppehålles, i den utsträckning och i de befattningar, som bolaget finner lämpligt, använda reservofficerare i kungl. flottan.

§ 12.

Fall af »force majeure» och olyckor, som ligga utom bolagets förmåga att afvärja, skola i fråga om utbekommande af det i § 9 här ofvan omförmälda understöd icke räknas bolaget till last.

§ 13.

Förutsättningen för detta kontrakts giltighet är, att mellan bolaget och selskabet är träffadt aftal om upprättande af ofvan omförmälda gemensamma ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan.»

Tillika träffades mellan nämnda bolag och det danska »östasiatiske kompagni» öfverenskommelse om upprättande af gemensam regelbunden

ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan.

Med anledning af Kungl. Maj:ts därom gjorda framställningar hafva 1908, 1909 och 1910 årens Riksdagar under de villkor, som innefattas i förenämnda mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet, å andra sidan, afslutade kontrakt, af det utaf Riksdagen under dylik förutsättning såsom understöd till nämnda bolag för uppehållande gemensamt med det danska »östasiatiske kompagni» under en tid af fem år af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan, beviljade förslagsanslag å högst 1,850,000 kronor för gäldande af de utaf det svenska bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen å extra stat för hvartdera af åren 1909, 1910 och 1911 anvisat ett belopp af högst 370,000 kronor.

I enlighet med bestämmelserna i § 3 i omförmälda kontrakt hafva maximitaxor för det till Asien destinerade svenska godset blifvit fastställda genom nådigt beslut den 30 oktober 1908, hvarjämte järnvägsstyrelsen på grund af samma dag erhållet nådigt bemyndigande den 3 januari 1911 träffat öfverenskommelse om samtrafik mellan Sveriges statsbanor samt bolagets och selskabets ångare.

Jag tillåter mig vidare erinra därom, att af anledningar, om hvilka i statsrådsprotokollet öfver finansärenden den 14 januari 1910 närmare förmäles, Kungl. Maj:t föreslagit 1910 års Riksdag, bland annat, att förklara, dels att till de afgifter för passerandet af Suezkanalen, därför enligt § 9 i omförmälda kontrakt ersättning skulle i viss angifven ordning till bolaget utgå, finge räknas, utom egentliga kanalafgifter, äfven följande med passerandet af kanalen förenade kostnader, nämligen fyr- och båkafgifter, utgifter för sundhetspass och sanitära afgifter, afgifter för tull- och hamnklarering samt afgifter för lotsning under natten i Port Saids hamn, dels ock att de afgifter och öfriga kostnader af nu nämnda slag, hvilka bolaget fått eller finge vidkännas under åren 1907, 1908, 1909 och 1910, måtte bolaget godtgöras från anslaget för det år, under hvilket utgiften gjorts, i den mån det å samma års riksstat upptagna understödsanslaget till bolaget därtill försloge, äfvensom att denna framställning blef af Riksdagen bifallen.

I den till innevarande års Riksdag aflåtna statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att under de villkor, som innefattas i det mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet, å andra sidan, afslutade kontrakt, af

förenämnda utaf Riksdagen beviljade förslagsanslag å högst 1,850,000 kronor för gäldande af de utaf det svenska bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen å extra stat för år 1912 anvisa ett belopp af högst 270,000 kronor.

Aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniets underdåniga skrifvelse den 29 mars 1911.

I underdånig skrifvelse den 29 nästlidna mars har nu aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen *dels* att såsom understöd åt bolaget för fortsatt uppehållande under tiden 1 augusti 1912—31 december 1917 af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ostasien bevilja såsom förslagsanslag ett belopp af 1,455,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t i enlighet med de i skrifvelsen närmare angifna grunder kunde finna skäligt föreskrifva, till bolaget utbetalas med belopp motsvarande, för tiden 1 augusti 1912—31 december 1915 60 procent af ej mindre de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen än äfven följande med passerandet af kanalen förenade kostnader, nämligen fyr- och båkafgifter, utgifter för sundhetspass och sanitära afgifter, afgifter för tull- och hamnklarering samt afgifter för lotsning under natten i Port Saids hamn, för år 1916 55 procent och för år 1917 50 procent af samma afgifter och kostnader, dock sammanlagdt ej öfverstigande för tiden 1 augusti—31 december 1912 30,000 kronor, för hvart och ett af åren 1913, 1914 och 1915 300,000 kronor om året, för år 1916 275,000 kronor och för år 1917 250,000 kronor; *dels ock* till beredande af sådant understöd åt bolaget för tiden 1 augusti—31 december 1912 af nämnda anslag å extra stat för år 1912 anvisa ett belopp af 30,000 kronor.

Till stöd för denna hemställan har bolaget, efter omnämnande af 1907 års Riksdags omförmälda beslut samt med erinran därom, att samma års Riksdag jämväl beslutat att för anskaffande af fartyg för uppehållande af förenämnda ångbåtsförbindelse bevilja bolaget ett lån å 2,000,000 kronor på enahanda villkor och med enahanda återbetalningsskyldighet som i fråga om lån ur fonden till rederinäringens understödjande finnas stadgade, meddelat, bland annat, att bolaget konstituerats den 15 juni 1907 och blifvit registreradt den 25 juli samma år samt att bolagets till fullo inbetalda aktiekapital utgjorde lika belopp som det beviljade lånet, eller 2,000,000 kronor, hvarjämte vidare framhållits, att med Aktieselskabet Det Östasiatiske Kompagni, Köpenhamn, den 1 augusti 1907 afslutats aftal om gemensamt upprätthållande af ifrågavarande ångbåtsförbindelse med afgångstid såvidt möjligt hvar tredje

vecka och med så stort antal ångare, som därtill erfordrades, hvaraf hälften under svensk och hälften under dansk flagg.

Första resan till Ostasien med bolaget tillhörigt ånfartyg hade anträdts från Göteborg den 20 augusti 1907 med ångaren Canton.

Efter omfattande underhandlingar hade bolaget i november 1907 blifvit upptaget i den sammanslutning af rederier, som monopoliserade fraktfarten mellan Europa och Ostasien, den s. k. Straits, China and Japan Conference.

Rörande sin ångbåtsflotta har bolaget härefter meddelat följande:

»Bolagets första ångare inköptes färdig af Aktieselskabet Det Östasiatiske Kompagni. Fartyget, som var nybyggdt år 1906, bar i Selskabets ägo namnet »Nikobar» och erhöll efter öfverlåtelsen namnet »Canton». Inköpspriset utgjorde 950,000 kronor.

Från början var meningen, att bolaget skulle af Selskabet inköpa ytterligare en af dess ångare, men denna plan gick om intet, och hafva återstående 3 af de 4 ångare, bolaget var skyldigt anskaffa, för bolagets räkning nybyggts. Fartygen äro byggda af tre olika utländska firmor, nämligen *dels* Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, Köpenhamn, *dels* hrr William Doxford & Sons Ltd, Sunderland, *dels* hrr R. & W. Hawthorn, Leslie & C:o, Ltd, Hebburn-on-Tyne. Ångarne, som bära namnen »Peking», »Yeddo» och »Nippon», äro till bolaget levererade resp. i juli och november 1908 samt januari 1909. De i bolagets flotta sålunda ingående fartygen hafva följande storlek och anskaffningsvärden, hvilka sistnämnda, då direkt afskrifning å värdena ej ägt rum, jämväl utgöra fartygens bokförda värden per $^{31}/_{12}$ 1910:

Namn.	Reg.-nr.	Reg.-ton netto.	Värde, kronor.
Canton	4,777	2,461,70	950,000: —
Peking	4,895	2,529,24	946,544: 28
Yeddo	4,934	3,112,33	881,910: 84
Nippon	4,985	3,115,10	1,073,837: 22
		11,218,37	3,852,292: 34.

Från och med 1909 års början upprätthållas turerna med nämnda 4 svenska ångare, alternerande med 4 danska ångare, tillhörande Aktieselskabet Det Östasiatiske Kompagni, således i öfverenstämmelse med den vid bolagets bildande uppgjorda planen. Trafiken kan härigenom regelbundet uppehållas genom expediering af en ångare från Sverige till Ostasien ungefär hvar tredje vecka.

Stort erkännande har kommit bolagets båtar till del för den precision, hvarmed resorna utförts, och för den goda omvårdnad, som befälet lämnat lasterna.

Under loppet af år 1909 har postverket börjat betjäna sig af bolagets ångare för postbefordran (paket).»

Med erinran om de förut omförmälda besluten rörande statssubvention till bolaget och till hvilket belopp maximum för densamma bestämts för de särskilda åren, har bolaget vidare meddelat, att inräknadt ersättning för följande kostnader för passerandet af Suezkanalen, nämligen fyr- och båkafgifter, afgifter för sundhetspass och sanitära afgifter, afgifter för tull- och hamnklarering samt afgifter för lotsning under natten i Port Saids hamn af statskontoret till bolaget utbetalts följande ersättningsbelopp:

För	år	1907	(en resa)			kronor	18,626: 98
„	„	1908,	förra	halfåret	(2 resor)	„	37,329: 05
„	„	1908,	senare	„	(5 „)	„	96,887: 45
„	„	1909,	förra	„	(7 „)	„	141,096: 87
„	„	1909,	senare	„	(7 „)	„	140,990: 33
„	„	1910,	förra	„	(7 „)	„	143,378: 34
„	„	1910,	senare	„	(8 „)	„	161,438: 14
				Summa	37 resor.	Kronor	739,747: 16.

Då för åren 1907—1910 af Riksdagen beviljats 1,210,000 kronor, men häraf icke tagits i bruk mer än, i jämnadt tal, 740,000 kronor, hade af anslaget endast för dessa år inbesparats 470,000 kronor, som icke behöft tagas i anspråk för ändamålet. I hvad mån jämväl under återstående delen af kontraktstiden inbesparingar kunde göras i den af Riksdagen beviljade subventionen, kunde nu ej med bestämdhet beräknas.

Efter att hafva vidare meddelat, att det genom Riksdagens berörda beslut bolaget beviljade lån å 2,000,000 kronor lyftats af bolaget i skilda poster under loppet af år 1908 samt att, sedan sista delen af lånet lyftats den 13 november sagda år, statskontoret, på framställning af bolaget medgifvit, att amorteringstiden för hela lånet finge beräknas från sistnämnda dag och att första amorteringsdagen alltså infölle den 13 november 1911, då ett belopp af kronor 333,333: 34 skulle afbetalas, fortsätter bolaget.

»Under den tid, ångbåtsförbindelsen med Ostasien uppehållits, har bolaget haft att glädja sig åt hastigt stigande exportgodsmängder från Sverige. Rörelsen 1907 torde böra lämnas ur räkningen, då det året endast *en* svensk ångare afgick från Sverige till Ostasien. Ännu år 1908 var endast en del af ångbåtsmaterielen färdig, och exporterades på då utförda 7 resor en godsmängd af 7,828 ton styckegods och 120 standard trävaror. Först med ingången af år 1909 var hela ångbåtsflottan i tjänst. Trots det årets arbetsstrider och den hämsko, dessa utöfvade på industrien, exporterades med årets 15 turer en godsmängd af 24,188 ton styckegods och 942 standard trävaror. Med år 1910 synes linjen hafva blifvit till fullo inarbetad: exporten för året steg hastigt till 46,799 ton styckegods och 451 standard trävaror. Åren 1908—1910 hafva alltså exporterats tillhopa 78,816 ton styckegods samt 1,514 standard trävaror. För skeppning under innevarande år voro redan före årets början anmälda circa 60,000 ton (mestadels papper och trämassa samt något järn).

Fördelningen på olika varuslag af de åren 1908—1910 exporterade godskvantiteter framgår af följande tablå:

Godsslag	1908	1909	1910	Summa kilogram
Papper	3,125,359	11,613,226	15,650,084	30,388,669
Trämassa och papp	3,339,047	10,098,818	21,360,387	34,798,252
Järn och stål	1,031,410	1,568,060	8,478,442	11,077,912
Kemikalier	273,020	657,181	729,505	1,659,706
Tändstickor	20,400	142,846	162,804	326,050
Gödningsämnen	20,800	—	160,180	180,980
Maskiner och verktyg	—	71,420	12,291	83,711
Lampor	—	13,585	19,348	32,933
Magnesit	—	5,000	15,000	20,000
Socker	—	—	32,742	32,742
Krita	—	—	31,496	31,496
Färg	—	587	11,050	11,637
Öl	—	2,940	5,185	8,125
Guldlister	—	—	11,250	11,250
Bleckkärl	—	—	7,369	7,369
Krut	—	—	1,467	1,467
Buteljer	9,288	440	30,992	40,720
Diverse	9,463	14,129	79,805	103,397
Summa | kilogram	7,828,787	24,188,232	46,799,397	78,816,416

	1908	1909	1910	Summa Standard
Trävaror	120,2 std	942,71 std	451,115 std	1,514,025

Att den sålunda hastigt ökade exporten med linjens ångare icke endast innebär en öfverflyttning från andra exportlägenheter af gods, som i alla händelser skulle hafva sökt sig ut till Japan, utan medfört en afsevärd ökning af Sveriges utförsel till detta land framgår af svenska ministerns berättelse oktober 1910, som finnes införd i — — — — häfte 24/1910 af svensk export. Af denna berättelse (se tabellerna sida 756) framgår, att värdet af Sveriges export till Japan, som enligt Japans officiella statistik år 1907 utgjort 1,323,000 yen (1 yen = kronor 1: 86) stigit år 1908 till 1,372,000 yen och år 1909 till 2,024,000 yen. Då berättelsen afgafs, voro för år 1910 kända endast siffrorna för månaderna januari—augusti, men en jämförelse med exporten motsvarande månader 1908 och 1909 visar enligt berättelsen ett ännu vackrare resultat. Exportvärdet för dessa månader uppgick nämligen 1908 till 744,000 yen, 1909 till 1,257,000 yen och 1910 till 2,073,000 yen. Genom denna ökning hade Sverige under år 1910 »seglat om» Schweiz och Österrike och intagit 5:te platsen bland Europas export till Japan idkande länder. (De 4 första platserna intogos af England, Tyskland, Belgien och Frankrike. Norge kommer i 11:te och Danmark i 13:e och sista rummet.)

Ministern konstaterar härefter, att förklaringen till den vunna framgången vore att söka i en bättre organisation af vår handel än tillförene, nämligen främst den ostasiatiska linjen, men därjämte det relativt stora antal i Japan etablerade driftiga firmor, som sysselsätta sig med import af svenskt gods. Beaktansvärdt, särskildt under lågkonjunkturer, vore framförallt, att vi förvärfvat och ha goda utsikter att få behålla en *fast kundkrets*. De under dåliga tider vunna framgångarna gåfve de bästa löften om ytterligare expansion af vår export, sedan marknaden inträdt i normala förhållanden.

Vi hänvisa särskildt till ministerns redogörelse för den ostasiatiska linjen.

Redan under försommaren 1910 hade det till utskeppning med linjens fartyg anmälda exportgodset så ökats, att ångarne ej kunde medtaga allt anmäldt gods, och detta ej blott någon enstaka gång, utan den ena ångaren efter den andra hade afgått från Göteborg utan att kunna medtaga dylikt gods. I ett fall hade ända upp till 1,100 ton måst kvarlämnas och på bolagets bekostnad omskeppas med andra lägen-

heter via London eller Hamburg. Sammanlagdt har en godsmängd af icke mindre än 2,800 ton på detta vis måst omlastas. Betydande svårigheter och kostnader hade därvid uppstått, hvarjämte upprepade klagomål från trafikanterna inkommit öfver att deras gods ej kunnat befordras direkt med våra lägenheter.

Under dessa förhållanden ansåg sig bolagets styrelse ej stå till svars för att ej bereda den påtagligen uppblomstrande svenska exportindustrien på Ostasien det skydd, som ligger i tillgång till exportlägenheter under eget lands flagga, utan gick omedelbart i författning om beställande af ytterligare fartygsmateriel för insättande å linjen.

Det syntes styrelsen icke vara att antaga, att den under lågkonjunkturer vunna fraktökningen skulle vara af mera öfvergående natur, utan förelåge snarare utsikt, att behofvet af exportlägenheter skulle, under inträdda normala förhållanden å världsmarknaden, fortfarande stegras. En ytterligare medverkande orsak i samma riktning förelåg jämväl däri, att länge förda underhandlingar om samtrafik mellan svenska statens järnvägar, å ena, samt den ostasiatiska linjen, å andra sidan, om upprättande af direkta tariffer för befordran af gods från stationer å nämnda järnvägar öfver Göteborg till Ostasien snart syntes komma att leda till resultat. Sådan samtrafik ej blott med statens utan äfven med åtskilliga enskilda järnvägar är numera — — — upprättad — — — Denna anordning torde vara ägnad att ytterligare befordra exporten.

Enär vår linje till öfvervägande grad fraktar papper, pappersmassa, järn och en del andra industrialster samt jämförelsevis litet trävaror, nedkommer det för hvarje ångare afsedda godset från en mångfald fabriker och bruk. En ökad export kommer därför icke stötvis, och godstillgången är icke af den natur, att stora kvantiteter kunna lagras och fylla extra ångare af den storlek, som för vår trafik behöfves. Här föreligger en bestämd olikhet i jämförelse med de linjer, som ha trävaror till hufvudlast. Den enda riktiga utvägen att tillfredsställa den ökade exportens behof af mera lastrum var därför att genom insättande af ångare regelbundet öka antalet turer, och på grund af de särskilda anordningar, som trafiken på Östern kräfver, återstod för styrelsen intet annat val än beställande af nya ångare för ökande af antalet reguljära turer.

Som konjunkturen under förra året var särdeles förmånlig för rederierna att till osedvanligt billigt pris beställa ångare, beslöt styrelsen att utnyttja denna konjunktur genom att beställa tvenne ångare, både för att därigenom kunna ernå billigaste möjliga pris och jämväl för att kunna möta en ganska betydande utveckling af vår linje.

En utredning om den storlek, till hvilken de nya ångarne borde byggas, gaf vid handen, att dels med hänsyn till att vårt exportgods förnämligast bestod af skrymmande papper och pappersmassa, dels på den grund att allt större ångare byggdes för den i snabb utveckling stadda exporten af sojabönor från Östern till Europa, våra ångare borde göras så stora våra hamnförhållanden medgåfve.

Styrelsen beslöt därför att från svenska och utländska varf infordra anbud på byggande af tvenne förstklassiga ångare om 9,000 tons lastdryghet hvardera, speciellt lämpade för bolagets trafik och färdiga i juni, resp. juli 1911.

Sedan de svenska verkstäder, som kunde ifrågakomma att bygga dessa för våra förhållanden exceptionellt stora ångare, förklarat sig icke kunna åtaga sig leveransen, förhandlade bolaget med flere utländska varf, som inkommit med anbud, och afslöts slutligen kontrakt den 30 september 1910 med den framstående engelska firman R. & W. Hawthorn, Leslie & C:o, Ltd, Hebburn on Tyne att bygga båda ångarna till ett pris af £ 60,000 för hvardera, hvaraf £ 40,000 för hvardera ångaren skulle i terminer — — — — betalas under byggnadstiden, och bolagets styrelse äga rätt att för resterande £ 20,000 af kontraktssumman för hvardera ångaren erhålla 5 års kredit mot 5 % årlig ränta och på villkor att $^1/_{10}$ eller £ 2,000 afbetalas hvar sjätte månad.

Ångarne skola hålla minst 9,000 ton d. v. hvardera. De äro alltså afsevärdt större än våra hittillsvarande största ångare, Yeddo och Nippon, som lasta 7,000 ton d. v. hvardera. Genom praktiska moderna anordningar i fråga om byggnadssättet få de nya ångarne omkring 40 % bättre kubikutrymme än Yeddo och Nippon och kunna alltså mottaga så mycket större myckenhet skrymmande last.

Ångarne skulle enligt kontraktet levereras under nästkommande juni resp. juli månader. Genom den i höstas under 14 $^1/_2$ veckor pågående arbetstriden vid de engelska skeppsvarfven kommer enligt varfsbolagets uppgift leveransen af ångarne att något försenas, dock ej längre, än att den första ångaren beräknas färdig i juli, den sista i augusti eller september.

Det danska Aktieselskabet Det Östasiatiske Kompagni kommer äfven att under år 1911 å linjen insätta 2 nya ångare. Därmed är likväl icke afgjordt, att Kompagniet kommer att utöka sin andel i trafiken till 6 ångare, då det ifrågasatts, att 1 à 2 af de äldre ångarne skulle tagas från linjen. Trafiken å linjen kommer alltså inom kort att uppehållas af icke mindre än 10 à 12 ångare med afgång af 1 båt ungefär hvar 14:de dag i hvardera riktningen.

Såsom af ofvanstående framgår har vårt bolag för att främja utvecklingen af vår export till Östern genom beställningen af dessa båda ångare måst ikläda sig betalningsskyldighet för sammanlagdt £ 120,000, motsvarande i svenskt mynt efter kurs 18: 20 kr. 2,184,000. Med tillägg af kostnader under byggandet kommer priset upp i c:a kr. 2,200,000. Häraf skola £ 80,000 eller efter enahanda kurs i svenskt mynt kr. 1,456,000 betalas till varfvet före ångarnes leverans.

Gäldandet af denna betydande kontanta köpeskilling är förenadt med så mycket större svårigheter, som under förhandenvarande förhållanden inga medel stå att erhålla genom ökning af aktiekapitalet. Då nämligen hittills ingen utdelning till aktieägarne kunnat ske och dessa fördenskull gjort en ej obetydlig förlust genom att så lång tid ej få någon ränta å det af dem i bolaget insatta kapitalet, hafva aktierna så väsentligt sjunkit i värde, att utsläppande af nya aktier icke för närvarande är tänkbart.

En afsevärd del af den köpeskilling, som skall erläggas för fartygens leverans, kan visserligen täckas dels genom i rundt tal återstående 150,000 kronor af det ursprungliga kapitalet, som ej tagits i anspråk för de 4 första båtarna, dels ock genom vinstmedel, som redan finnas intjänta och disponibla eller komma att före sagda tid intjänas och icke erfordras för andra bolagets ändamål. Men utan en betydande skuldsättning kan hela den nämnda summan icke åstadkommas och bolaget inger samtidigt härmed till Kungl. Maj:t ansökning om lån ur rederilånefonden till belopp af 550,000 kronor, motsvarande en fjärdedel af anskaffningskostnaden, hvilket lån är för bolaget så mycket mera behöfligt, som bolaget den 13 november 1911 har att fullgöra första amortering å bolagets redan erhållna statslån å 2,000,000 kronor, hvilken till kronor 333,333,34 uppgående amortering under nu skildrade omständigheter tydligen infaller på en för bolaget högeligen otjänlig tidpunkt.

Om än godstillgångens hastiga stegring inger de bästa förhoppningar för framtiden, har bolaget dock ännu icke hunnit den utveckling och ekonomiska bärkraft, att det anser sig redan vid utgången af den nu löpande kontraktstiden den 31 juli 1912 kunna helt afvara det statsunderstöd, som lämnats i form af ersättning för afgifterna i Suezkanalen, utan ser sig bolaget nödsakadt hemställa, att för ytterligare en femårsperiod sådan ersättning måtte få påräknas. Dock synes denna ersättning kunna begränsas till endast en del af samma afgifter.

Till och med 1910 års utgång hafva de efter fartygens tontal utgående kanalafgifterna i egentlig mening utgjort francs 7,75 per ton. Denna afgift har från och med den 1 januari 1911 nedsatts till francs 7,25 per ton. Å andra sidan äro de nybeställda fartygen väsentligt större än de äldre fartygen. Enligt de i Suezkanalen gällande mätningsregler, efter hvilka kanalafgifterna beräknas, hafva fartygen nedanstående tontal, och afgifterna kunna för dem beräknas till följande belopp:

Namn	Tontal	Kanalafgift à fr. 7:25 per ton	Fyr- & båkafgift samt mindre expenser. Francs.
Canton	3,212,14	23,288: 02	635: 88
Peking	3,290,31	23,854: 75	536: 75
Yeddo	3,843,62	27,866: 25	623: 83
Nippon	3,806,79	27,599: 23	552: 47
Båt n:o 445 c:a	4,815,—	34,908: 75	700: —
» » 446 c:a	4,815,—	34,908: 75	700: —
Summa	23,782,86	172,425: 75	3,748: 93

Efter denna beräkningsgrund skulle samtliga afgifter för kanalens passerande 1 gång med bolagets samtliga 6 fartyg uppgå till francs 176,174,68. Under antagande att hvarje fartyg under 1 år hinner passera kanalen 4 gånger, skulle de kanalafgifter, bolaget under 1 år har att erlägga, belöpa sig till francs 704,698,72, eller, i svenskt mynt efter en kurs af 1 francs = 72 öre, kronor 507,383,08.

Huru stor del af detta belopp, som bolaget kan af egna medel bestrida, låter sig ju ej med någon visshet bedöma. Å ena sidan är ju angeläget, att — om än bolaget har återbetalningsskyldighet för så stor del af erhållen subvention som hittillsvarande kontraktsvillkoren bestämma — statsverket icke betungas med större subventionsbelopp, än oundgängligen behöfves. Å andra sidan måste bolaget erhålla garanti om så stor subvention, att dess arbete för den svenska exporten på Ostasien erhåller nödigt stöd. På grund af den hittills vunna erfarenheten anser sig emellertid bolaget kunna vidkännas en betydande nedsättning i den hittills bestämda subventionen.

Då härjämte förhoppning synes kunna hysas, att genom fortgående stegring i godstillgången bolagets ekonomi skall kunna medgifva en gradvis skeende sänkning i statssubventionen, synes denna kunna bestämmas att framdeles utgå i fallande skala.

Med hänsyn till att bolaget såsom hittills bör hafva skyldighet att öfver företaget föra särskilda, offentlig granskning underkastade räkenskaper och att till statsverket återbära så stor del af erhållen subvention, som motsvarar den vinst, dessa räkenskaper enligt viss beräkningsgrund utvisa, synes det, då bolagets räkenskaper föras per kalenderår, önskligt att jämväl subventionen bestämmes till visst maximibelopp per kalenderår.

Denna vädjan till statsmakternas fortsatta offervillighet stödjer bolaget naturligtvis i första rummet på den stora nytta för den svenska exportindustrien, företaget genom den redan vunna erfarenheten ställt i utsikt att lämna, hvilket mål jämväl aktieägarne tjänat genom att i företaget riskera de af dem insatta 2,000,000 kronor och genom att under flere år afstå från ränta å det insatta kapitalet. Genom den nu förestående betydande tillökningen i bolagets fartygsmateriel har bolaget icke blott så väsentligt konsoliderat sin egen ekonomiska ställning, att återgäldandet af det bolaget beviljade statslån å 2,000,000 kronor synes fullständigt betryggadt, utan jämväl blifvit i stånd att på ett vida effektivare sätt än hittills betjäna exportindustrien och tillmötesgå dess kraf på täta, regelbundna transportlägenheter under svensk flagg. Skulle icke ens det nu å linjen insatta tonnaget visa sig tillräckligt för exportens behof, vore detta ju endast en glädjande företeelse, och för fyllandet af detta behof skulle väl utvägar i sinom tid stå att finna.

Den stora offervillighet, Riksdagen redan visat, synes, såvidt man kan döma af den hittills vunna erfarenheten, komma att bära hastigare frukt till landets bästa, än man i allmänhet är van att nå genom statssubventioner till exportföretag. Subventionens fortsättande under ytterligare en femårsperiod med ofvanberörda nedsatta belopp för ett i anseende till antalet båtar med 50 procent och i anseende till lastförmågan med 66 procent ökadt, å linjen insatt svenskt tonnage synes icke vara något alltför afskräckande ytterligare steg på den inslagna vägen, så mycket mer som den hastiga trafikökningen å linjen ju inger vissa förhoppningar, att företaget vid den andra femårsperiodens slut skall visa sådant resultat, att bolaget för denna andra period skulle kunna, åtminstone delvis, fullgöra den återbetalningsskyldighet, hvarom föreskrift af enahanda lydelse som i det nu gällande kontraktet synes böra inflyta i det kontrakt, som för sagda period torde böra afslutas mellan kronan och bolaget.

Vid beviljandet år 1907 af den första subventionen till bolaget hade statsmakterna hvarken någon betryggande garanti, att subventionen skulle ländа den svenska exportindustrien till något afsevärdt gagn,

och ej heller någon nämnvärd utsikt, att vid femårsperiodens slut återfå erlagda subventionsmedel. Nu finnas ej mindre så godt som visshet, att den svenska exporten på Ostasien skall genom ångbåtsförbindelsen afsevärdt upparbetas, än äfven goda utsikter att återfå större eller mindre del af de understödsbelopp, som under perioden utbetalas.

I detta sammanhang vill bolaget icke underlåta att påpeka, att den — väl intjänta, men icke utdelade, utan för afskrifningar och nybyggnader afsatta — vinst, bolaget hittills haft, är att tillskrifva återfrakterna från Ostasien, och att, såsom närmare framgår af bifogade tablå, bolaget på resor från Sverige till Ostasien har förlust.»

Sedan departementschefen härefter föredragit nämnda tablå, uppläste han ur bolagets underdåniga framställning vidare.

»I tablån äro upptagna 8 'typiska' resor, nämligen 1 resa för hvarje fartyg under hvartdera af åren 1909 och 1910. Samtliga dessa resor visa förlust, när subventionen icke medräknas. I vissa fall är förlusten så betydande, att icke ens subventionen förmår uppväga densamma. Bland kostnaderna äro inräknade sedvanlig 5 procent afskrifning å fartygens värde och 5 procent ränta å det i fartyget nedlagda kapitalet. Såsom ofvan meddelats, har bolaget visserligen numera i regel anbud på mera svenskt gods än bolagets båtar förmå medtaga, hvadan båtarnas lastutrymme i allmänhet äfven på utresorna är till fullo taget i anspråk. Men de frakter, som på grund af konkurrensen härvid kunna betingas, äro icke sådana, att någon vinst på dem står att erhålla efter ofvan angifna beräkningsgrund. För återfrakterna, som mestadels utgöras af ris, sojabönor, det i den svenska papperstillverkningen numera mycket efterfrågade svaflet samt andra österns exportprodukter, stå vinstgifvande resor i allmänhet att erhålla. Det är med stöd af dessa linjen kan bedrifvas med vinst trots de under självkostnaderna nedpressade utfrakterna, som komma exportindustrien till godo.»

Beträffande villkoren för statssubventionens åtnjutande anför bolaget följande:

»För sin del har bolaget all anledning att vara till freds med samarbetet med det danska Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, och bolaget hoppas, att samarbetet å linjen alltfort kommer att fortgå som hittills. Då emellertid bolaget numera blifvit inarbetadt å fraktmarknaden och har sin plats betryggad bland de på Ostasien arbetande rederierna, synes kunna ifrågasättas, huruvida från statsmakternas sida anledning förefinnes att för så lång tid som mer än 6 år härefter binda bolaget vid dylikt samarbete genom uppställande af fordran härom så-

som villkor för subventionens fortsatta åtnjutande. Då ju den möjligheten föreligger, att det danska Kompagniet å sin sida uppsäger aftalet, vill det synas oegentligt, att det svenska bolaget för subventionens åtnjutande skall vara beroende af ett villkor, som det ej ligger i dess makt att under alla omständigheter uppfylla. Det är ju öfver hufvud taget omöjligt att öfverse, hvilka förhållanden kunna inträffa under en så lång period som till 1917 års utgång. Förvissning synes kunna hysas, att bolaget icke utan tvingande orsaker och utan att det är till förmån för de svenska intressena häfver ett samarbete, som ländt och länder Sverige och bolaget till så stort gagn.

Skulle mot förmodan, af en eller annan anledning, samarbetet med det danska Kompagniet upphöra under femårsperioden, måste gifvetvis det svenska bolaget tillse, att antalet exportlägenheter för svenskt gods icke minskas under hvad från början blifvit såsom minimum i sådant afseende fastslaget, eller 8 båtar. Kan detta antal icke fyllas genom ytterligare nybyggnad, torde den möjligheten alltid stå öppen att förhyra nödigt tonnage. I hvarje fall torde alltså kunna fastslås, att antalet båtar, som uppehålla trafiken å linjen Sverige—Ostasien, icke får nedgå under 8 samt att af dessa en skall expedieras från Göteborg ungefär hvar tredje vecka. — Skulle bolaget af nu ifrågavarande anledning behöfva insätta ytterligare tonnage å linjen, är klart, att, då subventionens maximum blifvit bestämdt till 300,000—250,000 kronor om året, den andel i kanalafgifterna, som bolaget får vidkännas, kan uppgå till vida mer än de 40 à 50 procent, som enligt bolagets föreliggande framställning skulle belöpa på bolaget. Men på denna eventualitet får bolaget gifvetvis vara beredt.

I öfrigt har bolaget intet att erinra mot förnyande af bestämmelserna i det nu gällande kontraktet.»

Kommerskollegium.

Öfver bolagets framställning har kommerskollegium den 4 innevarande april afgifvit infordradt underdånigt utlåtande. Kollegium har därvid anfört följande:

»Under den tid, som förflutit sedan bolaget år 1907 med statsmakternas hjälp sattes i stånd att börja sin verksamhet, har, enligt kollegii mening, bekräftelse vunnits på att det förtroende, som då sattes till företagets bärkraft, varit berättigadt. Kollegium får med afseende härå dels hänvisa till den af bolaget nu förebragta utredningen, dels framhålla att enligt styrelse- och revisionsberättelserna rörande bolagets verksamhet under åren 1907, 1908 och 1909 företagets ekonomiska ställning alltjämt förbättrats på ett sätt, som med hänsyn till de i vissa

afseenden ogynnsamma yttre förhållanden, hvarunder bolaget under dessa år arbetat, måste betecknas som högst anmärkningsvärdt och ägnadt att ingifva de bästa förhoppningar för framtiden.

Den fråga, som emellertid ur det allmännas synpunkt i första hand måste vara af intresse, är den, huruvida bolagets verksamhet redan nu medfört gynnsamma resultat med afseende på utvecklingen af Sveriges näringslif och närmast af dess export till de länder, med hvilka bolagets fartyg uppehålla förbindelse. Denna fråga måste obetingadt besvaras jakande. Huru stora svårigheter än i allmänhet möta för afgörande af spörsmålet, hvilken andel bör tillmätas hvar och en af de vid utvecklingen af ett lands utrikes handel samverkande faktorer, lärer det icke kunna dragas i tvifvelsmål, att den af bolaget och Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni upprätthållna ångbåtslinjen varit af afgörande betydelse för tillkomsten af den stora ökning i den svenska utförseln på Ostasien, hvarom såväl de i ansökningen lämnade uppgifter som ock de i bilagda handlingar meddelade ur den officiella statistiken hämtade siffror bära vittne.

Att denna ökning endast i jämförelsevis ringa grad beror på att en tidigare förefintlig indirekt export till Ostasien öfverflyttats till nämnda linjes fartyg och sålunda kommit till synes i den svenska statistiken, framgår, enligt kollegii förmenande, tillräckligt tydligt af de i ansökningen äfvenledes upptagna, ur Kungl. Maj:ts ministers i Tokio årsberättelse för år 1909 hämtade siffror från Japans officiella statistik. Ministern angifver ock i sin nämnda berättelse såsom främsta orsak till utförselns ökning den svensk-danska ångbåtslinjen.

Den omständigheten att företaget redan hunnit utöfva ett så afsevärdt inflytande på afsättningen af svenska industrialster, lärer utgöra ett tillräckligt bevis för att detsamma varit förtjänt af bistånd från statsmakterna, helst ingen anledning finnes till antagande, att uppsvinget varit af endast öfvergående eller tillfällig natur.

Hvad nu vidkommer den form af fortsatt understöd åt bolaget, hvarom i föreliggande ärende är fråga, vill det synas kollegium rätt naturligt, att ett företag med bolagets ändamål och omfattning, hvilket börjat sin verksamhet till väsentlig del med hjälp från statens sida, icke redan efter en så kort tid som fem år nått den fasta ställning, att detsamma kan helt och hållet undvara en fortsatt statssubvention. Om kollegium sålunda finner tanken på en sådan icke heller denna gång böra afvisas, synes dock det förbehåll böra göras, att subventionen icke alltför länge utgår i oförminskad utsträckning, utan afväges efter företagets tilltagande förmåga att själft bära sina omkostnader. Det är nämligen

uppenbarligen af högsta vikt att statssubventionens karaktär af öfvergående hjälp icke förloras ur sikte, liksom den önskvärda öfvergången till full ekonomisk självständighet genom en gradvis fortgående indragning af subventionen kan mera säkert antagas blifva verklighet.

Kollegium har ur ofvan angifna synpunkter granskat aktiebolagets svenska ostasiatiska kompaniets ansökning om fortsatt subvention och därvid funnit densamma vara af beskaffenhet att kunna af kollegium understödjas. Af förenämnda berättelser öfver bolagets verksamhet under åren 1907, 1908 och 1909 inhämtas, att bolagets ekonomi, om ock såsom ofvan är nämndt, fortgående i en sund och lofvande utveckling, dock icke nått den punkt att företaget kunnat bereda aktieägarne utdelning. Äfven om det senast tilländagångna räkenskapsåret, 1910, enligt hvad kollegium har anledning antaga, kommer att utvisa ett väsentligen gynnsammare resultat än de föregående, lärer denna omständighet, hvilken kan bero på förhållanden af mera tillfällig natur, icke innefatta giltigt stöd för den åsikten, att företaget icke längre skulle vara i behof af statssubvention.

De nyanskaffningar af fartyg, som i ansökningen omförmälas, komma gifvetvis att ställa högst afsevärda kraf på företagets ekonomi. Å andra sidan utgör de nya fartygens behöflighet ju ett tydligt bevis på företagets utvecklingsförmåga. Kollegium finner därför att de skäl, som på sin tid talade för att genom statens mellankomst göra det möjligt för bolaget att börja sin verksamhet, ännu kunna anföras såsom stöd för ett fortsatt beviljande af subvention.

I hvarje fall är bestämmelsen i § 9 af det, enligt Kungl. Maj:ts nådiga beslut den 6 december 1907, mellan kollegium, å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar, samt bolaget afslutade kontrakt angående återbetalningsskyldighet i visst fall för bolaget af erhållen statssubvention afsedd att ingå jämväl i det nya kontrakt, som skulle komma till stånd.

Lika med bolaget anser kollegium att tillräckliga skäl icke föreligga för svenska staten att såsom villkor för beviljande af fortsatt understöd fordra, att den hittills anordnade samverkan mellan bolaget och Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni för trafikens upprätthållande fortsättes under hela understödstiden. Det torde kunna öfverlämnas åt bolaget att själft afgöra, hvilka medel det önskar använda för uppfyllande af sina kontraktsenligt fastställda förpliktelser med afseende på trafikens upprätthållande.

Då emellertid den omständigheten, att den nya subventionsperioden skulle komma att taga sin början den 1 augusti 1912, kan antagas komma att ur bokföringssynpunkt medföra svårigheter vid utrönandet

i hvad mån återbäringsskyldighet för bolaget föreligger, synes det mest lämpligt, att för tiden 1 augusti—31 december 1912 subventionen utgår i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nu gällande bestämmelser, och följaktligen den tidigare subventionsperioden förlänges till 1912 års utgång.»

Med framhållande att kollegium icke hade något att erinra mot de i bolagets ansökan angifna belopp för subventionen, hemställer kollegium om bifall till bolagets framställning.

I anslutning till det sålunda anförda föreslår kollegium vidare, att det nu gällande kontraktet med bolaget utsträckes att omfatta tiden intill 1912 års utgång utan annan ändring i öfrigt, än att första och andra punkterna af § 9 erhålla denna förändrade lydelse:

»Såsom understöd — — — — passerandet i Suezkanalen, dock för tiden 1 augusti—31 december 1912 med allenast 60 procent däraf. Denna ersättning, som icke i något fall må öfverstiga, beträffande tiden till utgången af juli 1912, 370,000 kronor för år räknadt samt, beträffande tiden 1 augusti—31 december 1912, 30,000 kronor utbetalas i — — — — halfåret erlagda kanalafgifterna.»

Vidkommande åren 1913—1917 föreslår kollegium, att med bolaget slutes nytt kontrakt, i hvilket från det nuvarande kontraktet följande paragrafer ingå utan förändring nämligen §§ 2, 4, 5, 8, 10, 11 och 12 samt öfriga paragrafer erhålla den ändrade lydelse, som efterföljande förslag utvisar.

§ 1.

Bolaget åtager sig att, ensamt eller gemensamt med Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni i Köpenhamn, här nedan kalladt Selskabet, under tiden från och med den 1 januari 1913 till och med den 31 december 1917 upprätthålla regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige, eventuellt jämväl Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan, enligt följande plan.

På denna linje skola användas minst åtta ångare om minst 6,000 ton död vikt, inklusive bunkerkol, af hvilka åtminstone sex skola vara insatta af bolaget. Minst hvar tredje vecka skall till Ostasien från Göteborg expedieras en ångare, hvilken under resan skall anlöpa — förutom Port Said — Singapore (eventuellt) samt Honkong, Shanghai och minst två japanska hamnar, i regeln Yokohama, Kobe eller Moji.

Befordrande af svenskt gods till andra platser i Ostasien, till

hvilka godset på genomgångsfrakt kan sändas, sker genom bolagets eller eventuellt selskabets försorg.

Ungefär samtidigt som båt afgår från Göteborg expedieras en båt från Ostasien i motsatt riktning.

På utresa till Ostasien må för erhållande af lastfyllnad anlöpas den eller de hamnar, som bolaget bestämmer.

§ 3.

Det till Asien destinerade svenska godset befordras enligt de maximitaxor, som fastställas af Kungl. Maj:t i sammanhang med anordnandet af samtrafik mellan Sveriges statsbanor samt bolagets och selskabets ångare.

§ 6.

Sjöfolk, som af svensk konsulsmyndighet hemförpassas från de hamnar de svenska fartygen anlöpa i Asien, medföras utan ersättning för vare sig själfva resan eller vivre under densamma.

§ 7.

Fri öfverresa med bolagets fartyg och fritt vivre under resan lämnas de statens exportstipendiater, som utsändas till Asien, hvarjämte fri återresa lämnas dem af dessa stipendiater, som återvända till Sverige. Ombud som af svenska industriidkare och exportörer utsändas för att i Asien verka för afsättning af svenska industrialster, lämnas enahanda förmåner, därest kungl. kommerskollegium finner omständigheterna böra därtill föranleda.

§ 9.

Såsom understöd till linjens upprätthållande på ofvan angifna villkor, skall bolaget äga uppbära ersättning med belopp motsvarande för tiden 1 januari 1913—31 december 1915 sextio procent af ej mindre de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen än äfven följande med passerandet af kanalen förenade kostnader nämligen fyr- och båkafgifter, utgifter för sundhetspass och sanitära afgifter, afgifter för tull- och hamnklarering samt afgifter för lotsning under natten i Port Saids hamn, för år 1916 femtiofem procent och för år 1917 femtio

procent af samma afgifter och kostnader. Denna ersättning, som icke i något fall må öfverstiga för hvart och ett af åren 1913, 1914 och 1915 300,000 kronor, för året 1916 275,000 kronor och för året 1917 250,000 kronor, utbetalas i kungl. statskontoret efter utgången af hvarje halft kalenderår, så snart bolaget styrkt beloppet af de under halfåret erlagda afgifter och ådragna kostnader. Dock vare bolaget skyldigt, att i händelse de intäkter, hvilka influtit af trafiken under hela den tid, understödet afser, öfverskjuta hvad för bestridande af öfriga kostnader för linjens upprätthållande erfordras, till statsverket återbära så stor del af understödet, som motsvarar öfverskottet; ägande bolaget att bland omkostnaderna beräkna fem procent amortering för år å värdet af de bolagets ångare, som användas för linjens upprätthållande, äfvensom årligen fyra procent ränta å samma ångares efter afdrag af beräknade amorteringar, återstående värde.»

I fråga om dessa ändringar åberopar kollegium följande motivering.

»§ 1. De väsentligaste ändringarna äro, förutom i fråga om kontraktets giltighetstid, betingade af den antagna möjligheten att samtrafiken med Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni upphör.

§ 6 är omformulerad till likhet i tillämpliga delar med det senast uppgjorda kontraktet om statssubvention till La Plata-linjen. Genom den nya lydelsen förebygges stridiga tolkningar i fråga om skyldigheten att utan ersättning bestå äfven vivre.

§ 7. Den i första stycket afsedda förmån bör, såsom i sista kontraktet om La Plata-linjen iakttagits, tillkomma endast sådana handelsstipendiater, som äro exportstipendiater.

Slutligen hemställer kollegium, att nuvarande kontrakts § 13 icke måtte inflyta i det nya kontraktet.

Departementschefen.

Syftet med de statssubventioner, som under en följd af år utgått till transmarina ångbåtslinjer, har i främsta rummet varit att i folkrika och i särskildt stark ekonomisk utveckling stadda länder bereda ökad marknad för den svenska exportindustrien. Vid underdånig föredragning af fråga om fortsatt subvention till den s. k. La Plata-linjen hade jag tillfälle att i yttrande till statsrådsprotokollet den 14 januari 1910 påvisa, hurusom exporten till La Plataländerna varit i stadigt stigande under de år nämnda linje varit i verksamhet, och jag trodde mig också se ett bestämdt orsakssammanhang mellan linjens tillvaro och den ökade exporten. Åt en liknande uppfattning gaf jämväl Riksdagen uttryck i den skrifvelse, genom hvilken Riksdagen anmälde sitt i enlighet med

ännu på några år skall mäkta utan förluster själf bestrida dessa utgifter i deras helhet. Att på en sådan punkt i linjens utveckling helt undandraga densamma statssubventionen anser jag icke vara i enlighet med en klok handelspolitik. Det synes mig så mycket mindre böra komma i fråga, som bolaget genom nyanskaffning af tonnage just nu står i begrepp att i betydande grad öka möjligheterna att tillgodose ändamålet med subventionen.

Jag anser mig därför obetingadt kunna tillstyrka ett fortsatt utgående af statsunderstödet efter nu löpande kontraktstids utgång.

Hvad bolaget hemställt och kommerskollegium tillstyrkt beträffande tiden för den fortsatta subventionen och det belopp, med hvilket densamma under hvarje särskildt år af subventionstiden bör utgå, kan jag också i sak förorda. Jag anser mig härvid särskildt böra betona det principiellt riktiga däri, att, på sätt bolaget ifrågasatt, de årliga understöden komma att minskas icke blott i förhållande till hittills årligen utgående belopp utan äfven efter viss tid successivt i förhållande till hvarandra.

Beträffande tiden för den fortsatta subventionen tillåter jag mig erinra därom, att bolagets ansökan afser, att densamma skulle komma att med fem månader öfverskrida en femårsperiod, i det bolaget anhållit att subventionen måtte utgå för tiden från och med den 1 augusti 1912, då det nu gällande kontraktet utlöper, till och med den 31 december 1917. För lämpligheten af en sådan anordning, genom hvilken man undviker olägenheten af dubbla bokslut, ett den 1 augusti i och för redovisningen till staten af subventionen och ett vid det med kalenderåret sammanfallande räkenskapsårets slut, synes mig kommerskollegium hafva gifvit goda skäl.

För hela den nya subventionstiden skulle erfordras högst 1,455,000 kronor. Då emellertid på det för åren 1907—1912 till subvention åt bolaget beviljade anslaget af 1,850,000 kronor gjorts en besparing å 470,000 kronor, hvilken belöper sig på åren 1907—1910, skulle, därest denna besparing tages i anspråk för den nu begärda subventionen, icke mera än 985,000 kronor behöfva anvisas såsom anslag.

Af ifrågavarande besparingar torde till en början de för tiden 1 augusti—31 december 1912 begärda 30,000 kronor böra utgå. Vid sådant förhållande varder icke erforderligt att under nämnda år för ändamålet belasta riksstaten med något anslag utöfver de i årets statsverksproposition äskade 270,000 kronor.

Hvad beträffar återstoden af besparingen, 440,000 kronor, torde

den böra användas såsom fyllnad i anslaget för åren 1913—1917, på sätt framdeles efter sig företeende omständigheter kan pröfvas lämpligt.

De villkor, som fästas vid det fortsatta statsunderstödet, böra gifvetvis införas i ett nytt kontrakt mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt bolaget, å andra sidan. Det förslag till sådant kontrakt, som kommerskollegium framlagt och som i det väsentliga öfverensstämmer med det nu gällande kontraktet, kan jag i sak godkänna. Jag tillåter mig också att beträffande de föreslagna förändringarna i det nuvarande kontraktet hänvisa till hvad kollegium till motivering häraf anfört.

Lika med kollegium anser jag det lämpligt, att det nya kontraktets giltighetstid dock tager sin början först den 1 januari 1913 och att alltså giltighetstiden för det nu gällande kontraktet förlänges till sistnämnda dag, dock med den af kollegium ifrågasatta ändringen af § 9.

På grund af hvad sålunda anförts hemställer jag i underdånighet, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

dels att såsom understöd åt aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet för fortsatt uppehållande under tiden 1 augusti 1912—31 december 1917 af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ostasien bevilja såsom förslagsanslag ett belopp af högst 985,000 kronor att jämte besparingarna å det af 1907 års Riksdag till bolaget för liknande ändamål beviljade anslag af 1,850,000 kronor, på de villkor, Kungl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förenämnda grunder må finna skäligt föreskrifva, utbetalas till bolaget med belopp, motsvarande för tiden 1 augusti 1912—31 december 1915 60 procent af ej mindre de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen än äfven följande med passerandet af kanalen förenade kostnader, nämligen fyr- och båkafgifter, utgifter för sundhetspass och sanitära afgifter, afgifter för tull- och hamnklarering samt afgifter för lotsning under natten i Port Saids hamn, för år 1916 55 procent och för år 1917 50 procent af samma afgifter och kostnader, dock sammanlagdt ej öfverstigande för tiden 1 augusti—31 december 1912 30,000 kronor, för hvart och ett af åren 1913, 1914 och 1915 300,000 kronor, för år 1916 275,000 kronor och för år 1917 250,000 kronor;

dels ock medgifva att till beredande af sådant understöd åt bolaget för tiden 1 augusti—31 december 1912 af ifrågavarande besparing må användas ett belopp af högst 30,000 kronor.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets öfriga ledamöter instämde,

behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla; och skulle nådig proposition till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilagan litt. . . . vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Olof Ljungberg.

STOCKHOLM ISAAC MARCUS BOKTR.-AKTIEBOLAG, 1911.