

Nr 107.

Af herr **Åström**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Australien.

Med anledning af Kungl. Maj:ts proposition nr 191 angående understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien tillåter jag mig att under återopande af innehållet i bifogade underdåniga skrivelser till Konungen (bilagorna A. och B.) anföra följande:

Af dessa skrivelser framgår oförtydbart, att de svenska exportörerna af trävaror, trämassa och papper redan lidit afsevärd skada genom den hjälp, rederiaktiebolaget Transatlantic beredt de norska exportörerna af dessa varuslag i konkurrensen med de svenska, samt att med de bestämmelser, som föreslagits skola gälla i afseende å tillgodonjutandet af den tillstyrkta subventionen, de norska exportörerna äfven för framtiden skola blifva starkt gynnade på de svenskas bekostnad.

Beträffande omfattningen af denna skada har Svenska trävaruexportföreningen anført, att linjen beröfvat de svenska exportörerna de små ordena på Australien. Enligt senare inkomna upplysningar hafva de svenska exportörerna beröfvats äfven de större ordena, i det att australiensiska importörer funnit med sin fördel förenligt att från Norge intaga hela sitt behof af hyflade trävaror, skeppade med dessa linjeångare. Det har till och med upplysts, att en stor del svenska exportörer helt och hållet förlorat den marknad, de förut haft på Australien.

Om statssubvention skall beviljas en ångbåtslinje, som hittills ej burit sig, så skall väl motivet vara, att den svenska industrien hämtar sådan nytta af linjen, att dess uppehållande på sådan grund anses vara

ett statsändamål. Nu har i stället upplysts, att linjen direkt skadat de viktigaste af de inhemska industrier, som hafva afsättning på Australien, men det oaktadt har Kungl. Maj:t funnit lämpligt att föreslå statsunderstöd åt linjen, och detta utan fastställande af några sådana villkor, hvarigenom dessa industriers utöfvare inom landet skulle blifva i tillfälle att upptaga konkurrensen med normmännen.

Af den statistik, som åtföljer den kungl. propositionen, framgår, att de industrier, som representeras af Svenska trävaruexport- samt cellulosa-, trämasse- och pappersbruksföreningarna, hafva den ojämförligt största andelen i den svenska exporten på Australien. Summan dit utförda varor uppgick år 1910 i värde till 8,890,000 kronor, däraf för trävaror, massa och papper tillhopa kronor 5,150,000. I bilagor, fogade till rederibolagets framställningar i ämnet, hafva ett trettiotal svenska industriidkare och exportörer uttalat sig i den föreliggande frågan, men de nämnda föreningarna hafva icke beredts tillfälle att öfver bolagets framställning yttra sig.

Sedan trävaruexportföreningen af tidningarna erhållit kännedom om kommerskollegii utlåtande i frågan, har denna förening i åberopade skrifvelsen af den 6 april framhållit de svenska trävaruexportörernas intresse af densamma. Såvidt propositionen anger, har framställningen ej föranledt annan åtgärd, än att det nyinrättade handelsrådet hörts däröfver. Men någon undersökning, i hvilken omfattning norska trä- och pappersvaror samt massa fraktats med ifrågavarande båtar, har, såvidt propositionen utvisar, ej verkställts.

Handelsrådet, hvilket egendomligt nog inom sig icke äger någon representant för landets i exporthänseende viktigaste industri, tvävaruindustrien, har i anledning af trävaruexportföreningens framställning betonat betydelsen af att för subventionerade ångbåtslinjer med stycke-godstrafik icke några bestämmelser meddelas, som kunna förminska linjernas förmåga att iakttaga bestämda afgangstider. Handelsrådet synes dock knappast haft tillräckligt skäl för antagande, att bestämda afgangstider ej skulle kunna af ifrågavarande båtar iakttagas, om de, såsom påyrkats, skulle anlöpå äfven norrländsk hamn. Icke heller torde handelsrådet hafva ägt kännedom om huru stor del af båtarnas last vanligen bestått af stycke-gods och huru stor del af trävaror. Och än mindre huru mycket norska trävaror och annat norskt gods inlastats å dessa båtar. För min del kan jag ej antaga, att, om upplysning i dessa hänseenden funnits att tillgå, handelsrådet och departementschefen skulle hafva tillstyrkt bolagets framställning i den form, kommerskollegium föreslagit.

Det är ej svårt att inse, att rederibolaget helst vill vara befriadt från att låta sina båtar anlöpa Östersjöhamnar. Att sådant dock är möjligt, torde framgå däraf, att bolagets båtar på Syd-Afrikalinjen ständigt dit utsträcka sina turer. Blevde såsom villkor för erhållande af statssubvention föreskrifvet, att bolagets ifrågavarande båtar skulle vara skyldiga att anlöpa äfven norrländsk hamn, så skulle, det är min öfvertygelse, bolaget draga försorg om att så skedde. Och afgångstiderna blefve då nog också iakttagna.

Då af hvad jag här anfört och af de åberopade bilagornas innehåll torde framgå, att denna fråga icke blifvit så utredd, som ämnets vikt synes fordra, samt att i hvarje fall de träförädlade industriernas intressen icke blifvit tillbörligt tillgodosedda, får jag, som i sakens nuvarande läge ej anser mig kunna påyrka upptagandet af nya villkor för understödets beviljande, vördsamt hemställa,

att, för så vidt icke Riksdagen skulle finna skäl att helt och hållet afslå den kungl. propositionen, Riksdagen åtminstone icke måtte för ändamålet bevilja högre anslag, än som motsvarar hvad som föreslagits att utgå år 1913.

Stockholm den 3 maj 1912.

A. Åström.

I motionen instämma:

Gustaf Knaust.

Hugo Fahlén.

Afskrift.

Bilaga A.

Till Konungen.

I marshäftet af tidskriften Svensk Export för år 1912 finnes infördt ett af kommerskollegium afgifvet utlåtande angående en af rederiaktiebolaget Transatlantic gjord ansökning om statsunderstöd för upprätthållandet af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien. I detta utlåtande har kommerskollegium tillstyrkt beviljandet för ändamålet af ett anslag å 500,000 kronor att utgå under loppet af åren 1912—1916.

Då den svenska Australienlinjen varit till ringa nytta för de svenska trävaruexportörerna, men däremot norska trävaruexportörer dragit stor fördel af denna linje, och det icke synes vara riktigt, om en med svenska statsmedel understödd ångbåtsförbindelse, afsedd att befordra Sveriges export till utlandet, skall på svenska exportörers bekostnad gynna utländske män, torde det tillåtas Svenska trävaruexportföreningen att i korthet utveckla dessa synpunkter.

Redan år 1910 riktade Svenska trävaruexportföreningen i skrifvelse till kommerskollegium detta ämbetsverks uppmärksamhet på det förhållande, att rederiaktiebolaget Transatlantic dragit sina Australienbåtar från de svenska Östersjöhamnarna. Bolaget hade bestämt, att båtarna skulle anlöpa endast Göteborg och den norska staden Fredrikstad. Härigenom hade de norrländska sågverken, till fromma för norska trävaruexportörer, beröfvats de smärre orderna på Australien.

Med anledning häraf framhöll rederibolaget, att dess linje till Australien vore tillkommen hufvudsakligen för transporten af stycke gods och att, då de rådande fraktsatserna för trävaror vore för låga för att medgifva intagandet å båtarna af sådan last, bolagets båtar icke kunnat medtaga trävaror annat än såsom fyllnadslast. Af denna anledning och då det gifvetvis för bolaget vore förenadt med betydande extra utgifter att sända sina ångare upp till Östersjön, hade bolaget måst inskränka sig till att anlöpa endast Göteborg och Fredrikstad, i hvilka hamnar bolaget kunnat erhålla, förutom stycke gods, tillräckligt med fyllnadslast af trävaror.

Om dessa af bolaget andragna skäl hittills måhända kunnat tillmätas någon betydelse, ställer sig dock i hvarje fall saken helt annorlunda, då fråga uppstått, att bolaget skall få åtnjuta statsunderstöd. Sådant understöd torde icke böra tilldelas bolaget under annan förutsättning, än att de svenska exportintressena blifva tillbörligt tillgodosedda. Bolaget har själf i sitt bemötande af Svenska trävaruexportföreningens förenämnda skrifvelse till kommerskollegium erkänt, att de svenska trävaruexportörernas fordringar finge ett helt annat berättigande, om och när

bolaget finge åtnjuta statsunderstöd; bolaget hade då att finna sig i de villkor, som för understödets erhållande kunde anses skäliga.

Enligt upplysningar, som af Svenska trävaruexportföreningen erhållits, hafva norska trävaruexportörer kunnat befrakta ifrågavarande linjes ångfartyg på Australien till ett pris af 50—60 shillings pr standard. Samtidigt hafva de norrländska trävaruexportörerna, hvilka i allmänhet icke hafva att tillgå annat tonnage för Australien än segelfartyg, vid befraktning af sådana fartyg till Melbourne fått betala 70 à 75 shillings pr standard. Den vanliga frakthöjningen vid transport på ångbåt från Göteborg till norrländsk hamn utgör icke mer än 5 till 10 shillings pr standard, fraktsatsen naturligtvis i hvarje fall beroende på afståndet från Göteborg. Tages härjämte i betraktande dels den långa tid, som åtgår för transporten med segelfartyg, och dels den högre assuranspremie, som gäller för last med sådant fartyg, torde de norska exportörernas öfvertag i konkurrensen med de svenska vara uppenbar. Att den skada, som sålunda genom bolagets Australienlinje tillskyndas de svenska trävaruexportörerna, är af allvarlig beskaffenhet framgår alltför tydligt af de meddelanden, som tid efter annan ingå från de agenter för svenska exportörer, hvilka förmedla försäljningar till Australien.

Af kommerskollegium har nu visserligen föreslagits vissa villkor, som skulle gälla för ett eventuellt understöd af staten till rederiaktiebolaget Transatlantic. I sådant hänseende har af kollegium framhållits önskvärdheten, att i ett blifvande kontrakt med bolaget inrymmes en bestämmelse, motsvarande den i nu gällande kontrakt angående La Plata-linjen under § 2 intagna, eller att före afgangen från Göteborg skall, åtminstone under tiden maj—oktober, anlöpas annan svensk hamn, där gods destineradt till respektive transoceanskt land finnes att afhämta i så stor myckenhet, att afsevärd förlust genom hamnens anlöpande icke uppstår.

Det vill dock synas Svenska trävaruexportföreningen, som om en bestämmelse af denna lydelse icke ens i någon mån tillgodoser de norrländska trävaruexportörernas intressen. Huruvida bolaget af en sådan bestämmelse skulle känna sig förpliktadt att låta sina båtar gå upp i Östersjön är mer än tvifvelaktigt. Bolaget vore fullt försvaradt, om dess båtar började sina turer i Malmö, Hälsingborg eller Uddevalla. För att de norrländska trävaruexportörerna skulle få någon nytta af den statsunderstödda linjen blefve därför nödigt stadga, att båtarna vore skyldiga att på hvarje resa anlöpa äfven norrländsk hamn, dock ej längre norrut än Umeådistriktets hamnar. Den period, under hvilken båtarna skulle hafva denna skyldighet, synes ej heller böra begränsas blott till månaderna maj—oktober, utan utsträckas ända till skeppningssäsongens slut. Ty erfarenheten har gifvit vid handen, att skeppningarna till Australien från de norrländska hamnarna är lifligast under november och december månader.

Såsom belysande för detta förhållande må nämnas, att under november och december 1911 utfördes från Sverige till Australien ej mindre än 8,700 standards, däraf öfvervägande delen från de norrländska hamnarna. Denna kvantitet motsvarar 35 procent af hela den svenska trävaruexporten till detta land.

Betydelsen af den svenska trävaruexporten till Australien, jämförd med exporten dit från Sverige af andra varuslag, framgår af de vid kommerskollegii utlåtande fogade tabeller. Här må till belysning af de norrländska trävaruexportörernas intresse af den föreliggande frågan allenast erinras, att exporten af svenska trävaror till Australien under år 1910 uppgick i värde till nära hälften af vårt

lands hela export till Australien, att exporten af trävaror till Australien år 1911, uppgående till cirka 25,000 stds, företer en ej obetydlig ökning jämförd med exporten år 1910 samt att exporten af trävaror endast från Sundsvalls distrikt under sistnämnda år uppgick till cirka 10,000 stds. Någon brist på last för ifrågavarande båtar i de norrländska hamnarna är således icke att befara. Och att skäligen fraktsatser där äfven kunna erhållas framgår af hvad ofvan sagts rörande gällande frakter från Norge och från Norrland.

Äfven torde böra framhållas, att med den starka begränsning i afsättningsmöjligheterna för den hyflade varan, som redan nu gör sig gällande och som påtagligen kommer att ytterligare ökas därigenom, att importländerna med all kraft söka att inom eget land drifva förädlingsindustri, ett afsättningsfält sådant som Australien är af alldeles särskild betydelse för den svenska hyffelmarknaden. Detta dels emedan en förädling af trävaror af vissa skäl har synnerligen ringa utsikt att drivas i Australien, dels emedan detta lands konsumtionsförmåga är stadd i stark utveckling. För så vidt de svårigheter kunna öfvervinnas, som de svenska trävaruexportörerna nu hafva att bekämpa vid afsättningen af sina varor, bör därför Sverige kunna förvänta en ytterligare ökad afsättning af trävaror på Australien.

I detta sammanhang må anmärkas, att kommerskollegium i sitt utlåtande öfver ifrågavarande framställning helt och hållet förbigått att beröra en kontraktsbestämmelse, som gäller för den af staten understödda Ostasiatiska linjen, nämligen (§ 2) att från Sverige till Ostasien afgående svenskt fartyg icke må, förr än allt för befordran med fartyget inom 14 dagar före dess annonserade afgång erbjudet, Ostasien destineradt *svenskt* gods antecknats för inlastning i fartyget, tagas i anspråk för fraktande af annat gods. Det synes Svenska trävaruexportföreningen, som om ett liknande villkor jämväl borde uppställas för beviljande af statsunderstöd till rederiaktiebolaget Transatlantics Australienlinje, äfven om därigenom den af bolaget med norska rederier träffade öfverenskommelsen om samsegling måste undergå jämkning.

På grund af hvad svenska trävaruexportföreningen sålunda tillåtit sig anföra, får föreningen i underdånighet hemställa, att vid fastställandet af de villkor, som kunna komma att gälla för eventuellt tilldelande åt bolaget af statsunderstöd för dess Australienlinje, de svenska och särskildt de norrländska trävaruexportörernas intressen må i ofvan angifna hänseenden blifva tillvaratagna.

Stockholm den 6 april 1912.

Underdånigst
för Svenska trävaruexportföreningen
Carl Berg.

Th. A. Askengren.

Rätt afskrifvet intyga:

L. Faxe.

B. Backlund.

Afskrift.

Bilaga B.

Till Konungen.

I anledning af den ansökan om statsunderstöd för upprätthållandet af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Australien, som till Kungl. Maj:t inlämnats af rederiaktiebolaget Transatlantic, har kommerskollegium i nyligen afgifvet utlåtande tillstyrkt, att för nämnda ändamål beviljas en statssubvention af kr. 500,000 att utgå under loppet af åren 1912—1916.

Som förhållandena för närvarande äro, anlöpa rederibolagets båtar endast en svensk hamn, nämligen Göteborg, men däremot flera norska hamnar vid Kristianiafjorden, som är utskeppningsplatsen för de norska pappersbruken, trämasse- och cellulosafabrikerna. Visserligen är också Göteborg en betydande utskeppningsplats för samma industriers alster i Sverige, men det är dock numera i Norrland, som speciellt trämasse- och cellulosaindustrierna hafva sina talrikaste och största anläggningar, och det är också där, som dessa industrier på grund af skogstillgången kunna i framtiden påräkna att ytterligare utveckla sig.

Att af den officiella statistiken få exakta uppgifter öfver vår export af papper, cellulosa och trämasse till Australien låter sig näppeligen göra, då större delen af denna export går i transit via tyska och engelska hamnar, och i vår officiella exportstatistik upptagas dessa partier såsom exporterade till Tyskland eller England. Emellertid äro olägenheterna med dessa transitsändningar via Tyskland och England nog så stora, ty icke nog med att fraktsatserna och omkostnaderna som regel blifva högre, då varan måste skickas i transit via andra länders hamnar i olika bolags båtar, utan man löper äfven risken, att godset på grund af vårdslös handtering vid omlastningarna framkommer i mer eller mindre skadadt skick. I synnerhet detta senare är en viktig faktor att räkna med, ty papper, (omslags- och tidnings-) cellulosa och trämasse äro så billiga industrialster att de ej tåla bära dyra emballagekostnader.

Man kan därför säga, att de svenska pappers-, cellulosa- och trämasseindustrierna ej haft den nytta af svenska Australialinjen, som man vid dess startande väntat sig, medan däremot dessa industrier i Norge bereds en väsentlig fördel i konkurrensen på den australiska marknaden framför de svenska genom nämnda ångbåtslinje.

Så länge rederibolaget utan något som helst understöd från offentliga myndigheters sida och, såsom det framgår af bolagets ansökan, med icke ringa uppoffring för egen del upprätthåller ifrågavarande ångbåtsförbindelse, kan den af bolaget anförda orsaken, att det vore förenadt med extra utgifter att låta ångbåtarna äfven anlöpa norrländska hamnar, få tillerkännas afgörande betydelse. Helt annorlunda

ställer sig emellertid denna sak, om detta rederibolag af svenska staten tillförsäkras ett så betydande understöd som kr. 500,000. Denna subvention bör därför ej tilldelas bolaget med mindre att de svenska exportintressena blifva i tillbörlig grad tillgodosedda. Bolaget har ju för öfrigt själf medgifvit, att de svenska exportörernas fordringar i detta afseende finge ett helt annat berättigande, i den händelse ett statsunderstöd beviljades, ty i så fall finge bolaget naturligtvis ställa sig till efterrättelse de föreskrifter och villkor, som för understöds erhållande kunde anses skälige.

Svenska cellulosa, trämasse- och pappersbruksföreningarna bedja därför underdånigast få förena sig i den framställning, som Svenska trävaruexportföreningen redan aflåtit, nämligen att som villkor för beviljandet af ifrågavarande statsunderstöd bör bland annat föreskrivas, att bolagets båtar skola vara förpliktigade att på hvarje resa så länge seglationen varar anlöpa östersjö- och baltiska hamnar, dock ej längre än Umeådistriktet, under förutsättning att last till ett visst minimumkvantum där finnes. Det torde äfven vara nödigt få fastslaget, att för papper, cellulosa och trämasse bör i det närmaste samma fraktsatser vara gällande för östersjö- och baltiska hamnar som för Göteborg och västkusthamnar, liksom förhållandet är vid sändningar till andra långt aflägsna transatlantiska hamnar, dit vi hafva direkta förbindelser.

För öfrigt få vi till alla delar instämma i de synpunkter och uttalanden, som svenska trävaruexportföreningen framhållit i sin ofvannämnda framställning i denna sak.

Stockholm den 24 april 1912.

Underdånigst

Svenska trämasseföreningen

Ernst Bennich.

Svenska cellulosaföreningen

V. Tham.

Svenska pappersbruksföreningen

Carl Stenholm.

Rätt afskrifvet intyga:

L. Faxe.

B. Backlund.