

N:o 159.

Ank. till Riksd. kansli den 18 maj 1906, kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående understöd till rederiaktiebolaget Nordstjernen för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna.

(I. A.)

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling aflåten proposition (n:o 136) af den 20 sistlidne april har Kungl. Maj:t under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för samma dag föreslagit Riksdagen att under de villkor, som i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder kunde varda af Kungl. Maj:t fastställda, såsom understöd till rederiaktiebolaget Nordstjernen för uppehållande under åren 1906—1910 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna bevilja ett anslag af 775,000 kronor och därpå å extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 360,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af sistnämnda belopp redan under innevarande år för ändamålet disponera 180,000 kronor.

I detta ärende har, departementschefen till ofvanberörda statsrådsprotokoll anfört följande:

»Den af Kungl. Maj:t den 1 juli 1898 tillsatta kommitté för behandling af vissa sjöfartsnäringen och den utrikes handeln rörande frågor har i underdånigt betänkande af den 12 december 1900 rörande vissa åtgärder till främjande af Sveriges direkta handel, särskildt på aflägsna länder, framställt förslag om anvisande af statsanslag för

*Handels- och
sjöfarts-
kommitténs
förslag.*

Bih. till Riksd. Prot. 1906. 4 Saml. 1 Afd. 100 Häft. (N:o 159.) 1

åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser mellan Sverige och transatlantiska länder.

Till stöd för detta förslag har kommittén anfört, bland annat, följande.

Långt mera än tillföre framstode för närvarande nödvändigheten för Europas industriidkare att uppsöka transoceanska marknader för att därigenom erhålla den vinstgivande afsättning af sina alster, som svårigen kunde vinnas på den öfverfyllda europeiska marknaden. Ett nödvändigt villkor för att med framgång kunna uppträda på dessa transoceanska marknadsfält vore emellertid direkta förbindelser mellan ursprungs- och afsättningsländerna, enär den i och för sig dyrbara transporten hade svårt att uthärda det tillägg i kostnader och de olägenheter i öfrigt, som föranleddes af en varuomlastning å något af de stora europeiska skeppningscentra. Hvad särskildt vårt land anginge, vore det gifvet, att de antydda ogynnsamma förhållandena skulle framtträda synnerligen skarpt till följd såväl af dess aflägsenhet i förhållande till sagda skeppningscentra som ock däraf, att Sverige icke hade någon för landets in- och utförsel gifven samlingspunkt, där exporten och importen kunde hopdragas för att fylla stora skeppsrum. Af dessa och andra för vår handelsrörelse bestämmande förhållanden uppstode helt naturligt svårigheter att uppfylla de för ett gynnsamt resultat nödvändiga villkoren, att dels exportgoods funnes att på bestämda tider afhämta, dels fartygen kunde erhålla tillräckliga varumängder såsom återfrakt. Det syntes under sådana omständigheter icke opåkalladt, att staten trädde emellan för att utjämna den olikställighet i konkurrensvillkor, som förefunnes mellan Sverige och de transatlantiska afsättningsfälten närmare liggande länder. Då det gifvetvis icke vore möjligt att få på en gång upprättade alla de regelbundna transportlägenheter, hvilka vore för handelns utveckling önskliga, gällde det att först söka bringa till stånd dem, af hvilka det största gagnet, såvidt bedömas kunde, vore att hämta. I detta afseende hade kommittén trott sig böra sätta i främsta rummet linjer mellan Sverige och Amerika. Vidare syntes önskvärdt att, då omständigheterna sådant medgäffe, en linje på Ostasien blefve upprättad, kombinerad med anlöpan det af vissa medelhafshamnar. Hvad anginge Amerikalinjerna, hade ifrågasatts, att för upprätthållande af en linje på södra Amerika, hufvudsakligen La Plata-länderna, en ångbåt skulle expedieras på bestämd dag hvarannan månad från Göteborg, eventuellt Stockholm, till Buenos Ayres, eventuellt Montevideo, hvarjämte samtidigt skulle expedieras en ångbåt från Buenos Ayres, eventuellt Montevideo, via Rio de Janeiro till Sverige. Jämte denna linje syntes en linje på Nordamerika företrädesvis önskelig.

Med stöd af hvad sålunda och i öfrigt anförts har kommittén uttalat önskvärldheten af att, för åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser mellan Sverige och transatlantiska hamnar, statsmedel blefve anvisade att, under de villkor och kontroller, som kunde pröfvas erforderliga, användas till understödande, i den mån sådant funnes behöfligt, af dylika ångfartygsförbindelser, vare sig genom lämnandet af årligt understöd till bestämda belopp åt de rederier, som komme att uppehålla linjerna, eller på sådant sätt, att understödet komme att utgå med visst belopp per ton och tillryggalagd väglängd.

På grund af nådig remiss har kommerskollegium den 9 juni 1904 afgifvit underdånigt utlåtande öfver berörda kommittéförslag. Kollegium har däri till en början erinrat om vissa af kollegium i underdånigt utlåtande den 1 maj 1902 angående statsanslag till uppehållande af regelbundna ångfartygsförbindelser med Finland och Ryssland gjorda allmänna uttalanden, hvilka ägde särskild tillämpning i afseende å nu föreliggande fråga. Sålunda hade kollegium i nyssnämnda utlåtande åberopat, bland annat, att på senare tiden inom det handelspolitiska området i vårt land uppstått en rörelse, afseende att genom ökad export af alster af svensk industri och svenska näringar söka utjämna den handelsbalans till vår nackdel, som vår varuomsättning med utlandet utvisade. Denna rörelse hade emellertid förefallit kollegium dels utgå från öfverdrifven uppskattning af landets produktionsförmåga dels för sina syften sakna bestämd plan. Enligt kollegii förmenande vore nämligen, trots den inhemska industriens ofantliga framåtskridande under de senare årtiondena, den egentliga fabriksindustriens allmänna läge likväl ännu icke sådant, att, med undantag för våra stora exportartiklar, järn samt trä och produkter däraf, produktionen kunde ske i den omfattning eller under sådana förhållanden, att de svenska fabrikanterna kunde upptaga konkurrensen på världsmarknaden med tillverkarne af enahanda slags varor i de stora industriidkande länderna och allraminst kunde detta ske utan planmessiga, förberedande åtgärder. Kollegium ansåge det dessutom böra kunna göras åtminstone sannolikt, att den främmande trakt, hvarmed förbindelse vore afsedd att inrättas, verkligen skulle blifva en marknad för de svenska varorna, så att icke dessa allenast utsändes på försök att afsättas eller utgjorde endast ett för tillfället afsatt parti. Innan staten kunde inlåta sig på förbindelse att ikläda sig kostnader, hvilka för ifrågavarande ändamål alltid måste blifva jämförelsevis stora, borde utsikt förefinnas, att betingelserna för företaget skulle hafva framtida fortvaro, hvarförutan lätt kunde hända, att de stora kostnaderna skulle befinnas hafva varit helt och hållet ändamålslösa.

Kommerskollegii utlåtande den 9 juni 1904.

Efter erinran härom har kommerskollegium i sitt ofvanberörda utlåtande den 9 juni 1904 ytterligare anfört följande.

För bedömandet af frågan, huruvida, såsom kommittén för sin del ansett önskvärdt, anvisandet af statsunderstöd för åstadkommande och upprätthållande af regelbundna ångfartygsförbindelser med transatlantiska länder kunde anses påkalladt, syntes de af kollegium i dess förberörda utlåtande den 1 maj 1902 framhållna omständigheter och synpunkter böra äga afgörande betydelse. Om ock viss ökning af vår export kunde antagas blifva en följd af inrättandet af dylika slags förbindelser, syntes dock för hvarje fall ej kunna förväntas, att denna ökning skulle i tillbörlig mån motsvaras af de ansefliga kostnader för det allmänna, som realiserandet af de af kommittén ifrågasatta planerna skulle medföra. Kollegium hölle i sådant afseende före, att, hvad anginge vårt land, hvilket icke, såsom med åtskilliga andra länder vore fallet, hade behof af direkta förbindelser med aflägsna länder för postbefordran eller för främjande af andra omedelbara statsintressen, en gifven förutsättning för statens ingripande med subventionering för här afsedt syfte måste vara, att de sålunda subventionerade förbindelserna kunde med fog antagas vara i stånd framkalla en stadigvarande exporthandel och trafik af den betydighet och omfattning, att desamma inom en öfverskådlig framtid kunde erhålla tillräcklig bärkraft att blifva bestående utan väsentligt understöd från statens sida. En dylik förutsättning ansåge kollegium för det dåvarande icke vara för handen hvad anginge sådana aflägsna marknadsfält, hvarom nu vore fråga.

Det syntes emellertid å andra sidan vara obestriddt, att med hänsyn till det ansefliga uppsving, vår exportindustri för hvarje fall kunde anses redan hafva tagit, behofvet af lättade kommunikationer sjöledes i och för beredande af afsättning af dess alster och för främjande af vår varuomsättning i allmänhet blifvit i väsentlig mån mera framträdande än tillföre, och syntes tillgodoseendet af det verkliga behofvet i sådant hänseende utgöra en angelägenhet af den vikt, att understöd från statsverkets sida för anordnande af dylika lättade kommunikationer borde kunna ifrågakomma att utgå, försåvidt, efter verkställd utredning angående de på frågan inverkan omständigheter, något berättigadt statsekonomiskt intresse ansåges föreligga. Det vore ock med hänsyn härtill och till det förhållande, att särskilda betingelser synts kollegium förefinnas för ökad afsättning af vissa svenska artiklar å de gynnsamma marknadsfält, som våra östra grannländer under senare tider erbjudit, kollegium i sitt förberörda utlåtande af den 1 maj 1902, under framhållande, hurusom åtminstone för det dåvarande någon utsikt ej syntes förefinnas att utan statens medverkan få de

enligt kollegii åsikt otillfredsställande kommunikationsförhållandena mellan Sverige och nyss omförmälda länder förbättrade, funnit sig böra tillstyrka en sådan medverkan och för dylikt ändamål föreslagit, att till bidrag för uppehållande af särskilda ångfartygslinjer dels Stockholm—Reval—S:t Petersburg dels Gäfle—S:t Petersburg—Björneborg och retur Söderhamn—Gäfle statsanslag till visst årligt belopp måtte under angifna villkor anvisas.

Hvad åter anginge den nu till behandling föreliggande frågan om statsunderstöd för åvägabringande af regelbundna kommunikationer med transatlantiska länder, så, om ock kollegium, på sätt ofvan framhållits, icke ansåge förhanden varande förhållanden i vårt land oafvisligen påkalla anvisande för ändamålet af statsanslag till de högst betydande belopp, som skulle erfordras, syntes kollegium dock å andra sidan uppenbart, att tillgång till dylika kommunikationer skulle tillskynda den svenska exporten väsentliga fördelar och gifva densamma betingelser att åtminstone i fråga om vissa varuslag på ett verksammare sätt än hittills upptaga täflan med andra länder, hvadan det under alla omständigheter måste anses önskvärdt, att dylika förbindelser kunde bringas till stånd. För att möjliggöra och underlätta förverkligandet af detta önskemål syntes statens medverkan, ehuru i andra former och på annat sätt än som af kommittén ifrågasatts, med fog kunna och böra påräknas. Kollegium erinrade i detta sammanhang därom, att, enär behof af kapital för utveckling af vår utrikes sjöfart, särskildt den i vidsträcktare fart, gjort sig gällande och bristen därå i viss mån verkat hämmande på denna sjöfarts utveckling, statsmakterna till någon del tillgodosett sagda behof, i det 1903 års Riksdag, i anledning af nådig proposition i ämnet, anvisat ett belopp af 5,000,000 kronor för bildande af en lånefond till rederinäringens understödjande, hvilken lånefond hufvudsakligen vore afsedd för befrämjande af den svenska skeppsfarten å utrikes orter och särskildt i aflägsna farvatten. Någon bestämd erfarenhet om verkningarne af inrättandet af sagda lånefond kunde gifvetvis ännu icke föreligga, men, ehuru utsikt syntes kollegium förefinnas, att vissa nya regelbundna trafikförbindelser med aflägsna länder skulle med tillhjälp af låneunderstöd från fonden bringas till stånd, syntes dock ej kunna, åtminstone till en början, förväntas, att inrättandet af dylika slags förbindelser skulle i någon väsentligare mån främjas genom sagda fond. Då i öfrigt icke kunde antagas, att inhemska rederier skulle för närvarande annat än undantagsvis vilja eller ens vara i stånd underkasta sig den ekonomiska risk, som anordnandet af regelbundna transatlantiska

ångfartygsförbindelser gifvetvis måste medföra, så framt ej betydande statssubventioner beviljades, ansåge kollegium såsom en lämplig utväg att, för tillgodoseendet i möjligaste mån af den svenska exportens behof i förevarande hänseende, genom lindringar och eftergifter i afseende å fartygsafgifter för dem, som förmälde sig ämna uppehålla dylika förbindelser, underlätta möjligheten härtill, och syntes vägande skäl tala för att utsträcka rätten att komma i åtnjutande af sådana lindringar äfven till utländska rederier. Försåvidt sålunda en afsevärd lindring i fartygsumgälder beredd, ansåge kollegium grundad anledning finnas att antaga, att, till en början åtminstone, vissa utländska rederier, hvilka redan bedrefve reguljär fraktfart med transatlantiska länder, skulle finna det med sin fördel förenligt att under sina resor på regelbundna tider anlöpa svenska hamnar för afhämtande af för export till sådana länder afsedt gods, och syntes kollegium en dylik anordning därjämte vara ägnad att utgöra ett lämpligt öfvergångsstadium, intill dess nöjaktig erfarenhet vunnits, huruvida och i hvad mån betingelser kunde finnas för att våra inhemska rederier skulle vara i stånd att, med utsikt till ernående af ett i ekonomiskt hänseende gynnsamt resultat, betjäna den svenska exporthandeln genom att tillgodose dess behof af sjölägenheter till aflägsna länder.

I anslutning till hvad sålunda anförts tillstyrkte kollegium, att kommitténs förevarande förslag icke måtte för det dåvarande till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

*Rederi-
aktiebolaget
Nordstjernans
framställning
om subvention.*

Sedermera har i en till Kungl. Maj:t ställd skrift den 10 november 1904 generalkonsuln Axel Johnson för rederiaktiebolaget Nordstjernan gjort framställning, att, för möjliggörande af direkt förbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna, från handels- och sjöfartsfonden eller eljest af statsmedel måtte anvisas för hvarterdera af åren 1905—1909 ett belopp af 190,000 kronor eller eventuellt för hvarterdera af åren 1905—1906 ett belopp af 190,000 kronor, för hvarterdera af åren 1907—1908 ett belopp af 160,000 kronor och för hvarterdera af åren 1909—1910 ett belopp af 125,000 kronor, att på de villkor, som Kungl. Maj:t kunde finna godt stadga, utbetalas till bolaget såsom bidrag för uppehållande under nämnda år, enligt i skriften angifna hufvudgrunder, af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna.

Till stöd för berörda framställning har bolaget dels i väsentliga delar begagnat sig af den motivering, hvarpå handels- och sjöfartskommittén grundat sitt ofvanberörda uttalande om önskvärdheten af att statsmedel blefve anvisade för åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser mellan Sverige och transatlantiska länder dels ock åberopat,

att statsunderstöd för uppehållande af direkta transmarina förbindelser utginge i flertalet europeiska länder, i hvilket afseende lämnats vissa uppgifter angående de i Norge, Danmark, Tyskland, England, Holland, Belgien, Frankrike, Finland, Ryssland och Österrike utgående subventioner för dylikt ändamål. Vidare har bolaget återgifvit dels vissa ur svenske generalkonsulns i Buenos Ayres årsberättelse för år 1902 hämtade uppgifter till ledning för beräkning af omfattningen af varuomsättningen mellan Sverige och Argentina, dels ock en af svenska statens handelsstipendiat i Sydamerika, Ludvig Lindelöf lämnad redogörelse för importen till Argentina under år 1902 af vissa varor, som ansåges möjligen kunna med fördel dit exporteras från vårt land. Här af framginge enligt bolagets förmenande med all tydlighet, att Argentina vore i behof af en stor del artiklar, som i Sverige tillverkades, och att sålunda en mycket stor export af svenska artiklar på Argentina skulle kunna uppärbetas med stöd af en reguljär, direkt ångbåtsförbindelse.

Frågan om statsunderstöd för en ångfartygslinje mellan Sverige och Sydamerika hade redan förut varit Kungl. Maj:t underställd, ehuru den, till följd af då rådande politiska förhållanden i Argentina, icke kommit att slutligen pröfvas. Framställningen hade då gjorts af styrelsen för Sveriges allmänna exportförening i en skrifvelse af den 4 januari 1890. Med framhållande af angelägenheten af en sådan förbindelse och olägenheten af varuutförsel med omlastning i annan europeisk hamn hade styrelsen därvid omförmälat, att styrelsen från rederifirman Aug. Leffler & Son i Göteborg erhållit meddelande, att denna firma vore beredd att emot åtnjutande under 3 år af en årlig statssubvention af högst 200,000 kronor med två ångare af omkring 2,000 tons lastdrygheit underhålla reguljär förbindelse hvarannan månad mellan lämpliga svenska hamnar och Buenos Ayres, och hade styrelsen hemställt om afgifvande till Riksdagen af nådig proposition om beviljande af ett förslagsanslag af högst 200,000 kronor för understöd till det inhemska ångfartygsrederi, som kunde finnas villigt att på för staten förmånligaste villkor upprätta en reguljär ångfartygsförbindelse mellan svenska hamnar och La Plata-floden.

Öfver denna exportföreningens framställning hade kommerskollegium den 14 mars 1890 afgifvit underdånigt utlåtande, däri kollegium åberopat vissa statistiska uppgifter, hvar af framginge, bland annat, att vår export till Argentina, som börjat år 1884, år 1889 vuxit till jämförelsevis ganska betydligt värde. Kollegium ansåge väl denna export kunna komma att utan särskilda åtgärders vidtagande än vidare ökas,

men syntes kollegium dock ett tillgodogörande af ifrågavarande marknad i den omfattning, hvartill densamma syntes lämna tillfälle, icke kunna äga rum, därest icke en direkt ångfartygsförbindelse mellan Sverige och ifrågavarande land komme till stånd. Kollegium hade vidare anført, att ett företag, afsedt att inleda och underhålla en dylik förbindelse, syntes sålunda väl komma att bereda stora fördelar för den svenska handeln och industrien, men dock vara i och för sig själfvt såsom affärsföretag vanskligt, på grund af å ena sidan de betydliga kostnader, som vore med företaget förenade, och å andra sidan svårigheten att åtminstone under den första tiden af trafikens uppehållande få dessa kostnader betäckta af själfva trafiken, helst osäkert vore, i hvad mån returfrakter kunde erhållas, och redan storleken af den summa, som ifrågasattes såsom bidrag af staten till underhållande af förbindelsen, syntes innefatta grundad anledning att antaga, att utan statsunderstöd ett sådant företag icke skulle komma till stånd. Under sådana omständigheter och då sålunda, ehuru statsbidraget väl skulle komma att tilldelas ett enskildt rederi, ändamålet dock ingalunda vore att med statsmedel understödja ett enskildt affärsföretag såsom sådant — i fråga hvarom kollegium, på sätt kollegium vid flera tillfällen uttalat, i allmänhet hyst betänklighet — utan syftet vore att bereda ökad tillfälle till afsättning i främmande land af alster af svensk industri och svenska näringar i allmänhet, ansåge kollegium fog förefinnas för beredande af statsunderstöd till ifrågavarande ändamål.

Sjöfartsnäringskommittén hade i utlåtande den 21 juni 1890 jämväl understött den af exportföreningen gjorda framställningen.

Frågan hade emellertid ej kommit under Riksdagens pröfning, hvilket, enligt uttalande i statsverkspropositionen till 1892 års Riksdag, berott allenast därpå, att till följd af den i juli månad 1890 utbrutna revolutionen i Argentina svåra rubbningar i landets finansiella förhållanden inträffat, och att ej så kort tid kunde antagas komma att förflyta, innan detta land, som säkerligen i en framtid skulle kunna bereda god afsättning åt våra fabriksalster, åter ernådde den stadga i finansiellt afseende, som fordrades för att reguljär affärsförbindelse i större omfattning med detsamma kunde underhållas.

Beträffande den nu ifrågasatta trafikens närmare ordnande har rederiaktiebolaget Nordstjernen anført följande.

Bolaget hade för afsikt att uppehålla trafiken med två för ändamålet särskildt byggda fartyg, hvartdera om cirka 5,500 tons död vikt, och ämnade, så snart traden blefve mera upparbetad, insätta ytterligare ett eller två dylika fartyg. En ångbåt skulle expedieras på förut till-

kännagifven afgångsdag till en början hvarannan månad från Göteborg till Buenos Ayres och en eller två andra platser vid La Plata-floden. Samtidigt skulle expedieras en ångbåt från Buenos Ayres, respektive en eller två andra platser vid La Plata-floden, till Sverige. Så snart traden blifvit ytterligare upparbetad, så att ännu en eller två båtar kunde insättas å densamma, skulle en ångbåt komma att expedieras från Göteborg och en från La Plata-floden omkring hvar fjärde vecka. De från Göteborg afgående ångfartygen skulle eventuellt komma att före ankomsten till Göteborg hafva anlöpt annan svensk hamn, där gods för La Plata-länderna funnes att afhämta.

Ett sådant företag som detta kunde emellertid icke komma till stånd genom svenskt rederi utan statens medverkan. Denna statens medverkan vore oundgängligen nödvändig, om vårt lands industriidkare och exportörer skulle kunna blifva likställda med industriidkare och exportörer i andra länder, då det gällde att vinna afsättning för landets alster. Det vore också på denna grund bolaget ville påkalla statens medverkan till företaget. Understödet skulle således afse att möjliggöra beräkandet af samma frakter för varuförsel mellan Göteborg och La Plata, som de, hvilka gällde för varuförseln från London, Antwerpen eller Hamburg till La Plata. Genom företagets bringande till stånd skulle alltså den svenska industriidkaren och affärsmannen i sina affärer på Sydamerika blifva ställd i samma läge som deras konkurrenter vid de stora europeiska affärscentra. Genom den besparing, som sålunda skulle vinnas — och det vore just denna besparing, statsunderstödet möjliggjorde — bereddes vår industri tillfälle att i större utsträckning än hittills uppträda på den sydamerikanska marknaden. På detta sätt återginge det af staten såsom understöd förskotterade beloppet till den svenska industrien och den svenska handeln.

Hvad beträffar beloppet af statsunderstödet, har bolaget erinrat, att år 1890 för två fartyg om cirka 2,000 tons lastdrygheit beräknades och tillstyrktes ett statsunderstöd af 200,000 kronor. För båtar om 5,500 tons lastdrygheit erfordrades gifvetvis ett afsevärdt högre belopp. För möjliggörande af det fosterländska önskemålets vinnande, ville bolaget emellertid inskränka sig till att ifrågasätta ett årligt statsunderstöd af ej ens så högt belopp, som år 1890 begärdes, nämligen ej högre än 190,000 kronor, dock under förutsättning att bolaget kunde med bestämdhet påräkna statsbidrag under en viss, icke allt för kort tid, åtminstone icke understigande fem år. Den omständigheten att företaget tillförsäkrades understöd under en ej alltför kort tidrymd hade därjämte den stora betydelsen, att såväl de svenska industri-

idkarne och exportörerna som importörerna i La Plata-länderna erhöle visshet om linjens fortfarande bestånd och sålunda kunde vidtaga sina anordningar i enlighet därmed. Bolaget vore villigt att, mot åtnjutande af det begärda anslaget, dels, därest så skulle påfordras, besörja fort-skaffande af post med fartygen samt i förekommande fall med dem hemförskaffa af svenska generalkonsulatet i Buenos Ayres hemförpassadt sjöfolk utan eljest medgifven ersättning för deras resa, dels under vissa förbehåll utan särskild ersättning lämna fri öfverresa och fritt vivre under resorna för de handelsstipendiater, som utsändes till Argentina, äfvensom fri återresa för de stipendiater, som återvände till Sverige, dels ock lämna fri öfverresa och fritt vivre under resan för de ombud, hvilka af vårt lands industriidkare och exportörer utsåges inom de olika branscherna för att i Argentina verka för afsättning af svenska industrialster. I en sedermera till Kungl. Maj:t inkommen skrift af den 26 november 1904, har bolaget därjämte förklarat sig villigt att, därest det begärda understödet beviljades, jämväl, i händelse af krig, emot godtgörelse ställa sina för den reguljära förbindelsen på La Plata-länderna afsedda ångfartyg till svenska regeringens disposition.

Sedan kommerskollegium anbefallts afgifva underdånigt utlåtande öfver ifrågavarande framställning, har bolaget vidare i en till kollegium ingifven, den 12 december 1904 dagtecknad skrift erbjudit sig att åt tre af Kungl. Maj:t för verksamhet i La Plata-länderna utsedde handelsstipendiater, som visade sig hafva nöjaktig erfarenhet i hvad anginge affärers inledande och afslutande samt därtill kunde påvisa, att de hade försäljningsuppdrag från framstående industriidkare och exportörer, lämna ett årligt tilläggsunderstöd under tre års tid af 3,000 kronor om året åt en hvar af dem, förutom fria resor till Argentina, rörande hvilka stipendiater bolaget tänkt sig, att de skulle vara fullständigt förtrogna, en med järnbranschen, en med trävarubranschen och den tredje med pappersbranschen eller någon annan bransch.

I särskilda till kollegium ingifna skrifter har bolaget därjämte åberopat dels åtskilliga ur svenske generalkonsulns i Buenos Ayres berättelse för år 1903 hämtade upplysningar angående exporten af svenska varor till Argentina samt utsikterna för sådan export, jämte åtskilliga statistiska uppgifter om exporten till Argentina och Uruguay från England år 1902 och från Tyskland år 1903 jämte Argentinas import från skilda länder under sistnämnda år, dels ett, såsom svar å från bolagets sida gjord förfrågan, af svenske generalkonsuln i Buenos Ayres aflåtet telegram af innehåll, att han ansåge uppehållandet af linjen i fråga betydelsefullt såsom en mäktig faktor för utvecklingen af Sveriges

handel, jämte ett meddelande i frågan i liknande riktning från svenske generalkonsuln i Rio de Janeiro af den 4 november 1904, dels ock åtskilliga af svenska industriidkare och exportörer i november och december 1904 afgifna uttalanden, i hvilka gifvits uttryck åt den mening, att ett bifall till ifrågavarande framställning skulle lända den svenska exporten till afsevärdt gagn.

Vidare har bolaget åberopat innehållet i en från styrelsen för Sveriges allmänna exportförening den 5 december 1904 till bolaget aflåten och af detta till kommerskollegium ingifven skrifvelse, däri styrelsen, under erinran, hurusom i ett tidigare — år 1896 — rörande ifrågasatt direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna afgifvet yttrande styrelsen framhållit, bland annat, att med undantag för trävaror, hvilka mestadels transporterades i hela skeppslaster och således ej vore föremål för omlastning, det endast lyckats att för några få svenska artiklar, däribland förnämligast tändstickor, i Sydamerika bereda någon mera betydande afsättning, men att, därest direkta linjer komme till stånd, många andra svenska produkter, såsom snickerivaror, järn och stål samt däraf tillverkade artiklar, maskiner och redskap, cement, papper och pappersmassa, glas och porslin m. m., hvilka dittills i mindre kvantiteter på omvägar skeppats till Södra Amerika, kunde antagas komma att vinna afsevärdt större afsättning, vidare anført, att hvad af exportföreningen vid nyss nämnda tillfälle anförts kunde under förhanden varande förhållanden än mera bekräftas, enär Argentinas handel för närvarande befunne sig uti ett väsentligt fördelaktigare läge, ett förhållande som styrktes af såväl allmänna statistiska uppgifter som ock generalkonsulatets i Buenos Ayres berättelse för år 1903. I sammanhang härmed meddelade styrelsen nedan angifna siffror, utvisande Argentinska republikens import under de senaste åren af sådana slags varor, som kunde blifva föremål för export dit från Sverige.

	Värde i pesos (5 pesos = 18 kr.)		
	1902	1903	1:sta halfåret 1904
textilvaror	29,744,239	39,492,648	29,060,811
trä och förarbetade varor däraf	6,856,776	8,746,787	7,752,695
papper och fabrikat däraf	2,537,019	2,975,391	1,954,445
järn och järnvaror	17,916,082	26,844,523	19,458,610
diverse metallvaror.....	2,733,902	3,925,342	1,387,791

Då emellertid någon direkt afskeppning ej ägt rum från Sverige till Argentina under denna tidrymd, kunde ej utrönas, med hvilket mindre eller större belopp Sverige deltagit i ofvannämnda exportsiffror. Af hvad exportföreningens styrelse sålunda anført framginge, att sty-

relsen för sin del ansåge, att en direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna skulle komma att i väsentlig mån öka Sveriges export på den sydamerikanska marknaden, och under de rådande förhållandena i den Argentinska republiken vara synnerligen önskvärd.

Kommerskollegii utlåtande den 17 december 1904.

I den 17 december 1904 afgifvet underdånigt utlåtande öfver förenämnda framställning har kommerskollegium till en början meddelat, att kollegium såsom material vid denna frågas behandling anlitat, förutom ofvanberörda af bolaget ingifna handlingar, dels årsberättelser från svenske generalkonsuln i Buenos Ayres och från svenske konsuln i Montevideo samt rapporter från handelsstipendiaten L. Lindelöf, hvilka berättelser och rapporter blifvit på sin tid införda i tidskriften »Svensk Export», dels nämnde generalkonsuls till kollegium inkomna, den 16 juni 1904 dagtecknade årsberättelse för 1903 (Svensk Export, n:o 259, den 14 februari 1905), dels ett i berörda tidskrifts n:o 254 för den 1 december 1904 intaget utdrag af en rapport från Nordamerikas Förenta Staters konsul i Buenos Ayres till Förenta Staternas regering om Argentinas handel under de första sex månaderna af år 1904, dels en den 15 december 1904 från bemälda Lindelöf till kollegium inkommen, i Buenos Ayres den 20 oktober 1904 dagtecknad berättelse öfver hans vistelse i Argentinska republiken under halfåret april—september 1904, (Svensk Export, n:o 258, den 31 januari 1905), dels ock en å spanska språket affattad officiell statistisk redogörelse för Argentinas import och export för år 1903, af hvilken redogörelse kollegium lätit ombesörja ett å svenska språket affattadt utdrag.

Efter redogörelse för innehållet i såväl nyss omförmälda handlingar som generalkonsulatets i Buenos Ayres den 3 juni 1905 dagtecknade årsberättelse för 1904 (Svensk Export, n:is 279 och 280 den 28 november och den 11 december 1905), anförde departementschefen, som hemställde, att omförmälda utdrag af nyssnämnda statistiska redogörelse skulle få såsom bilaga under litt. A åtfölja detta protokoll, vidare följande:

Kommerskollegium erinrar i sitt ifrågavarande utlåtande, hurusom i kollegii hittills utarbetade statistiska berättelser exporterade varor måst, på grund af sättet för primäruppgifternas insamlande, upptagas såsom afgångna till det land, dit de närmast försändts, och således icke till det land, för hvilket de antagligen varit afsedda, hvadan och då otvifvelaktigt största delen af Sveriges export på La Plata-länderna hittills gått transito öfver hamnar å kontinenten och i England, omfattningen af varuutbytet mellan Sverige och La Plata-länderna icke kunde af vår hittills utkomna officiella statistik utrönas.

Beträffande generalkonsulns i Buenos Ayres årsberättelse för 1903 anför kollegium, hurusom, enligt generalkonsulns uppgifter, statistiken för ifrågavarande år för första gången gåfve upplysning om varuutbytet med Sverige och Norge, i det att i en offentliggjord öfversikt öfver Argentinas utrikes handel värdet af de från Sverige och Norge importerade varor upptoges till 457,503 pesos guld. Denna uppgift kunde dock, enligt hvad generalkonsuln anmärkt, icke göra anspråk på att anses tillförlitlig, enär redan värdena å den från Norge kommande stockfisken och klippfisken samt å trämassa, af hvilken sistnämnda den öfvervägande delen komme från Sverige och Norge, utgjorde tillhopa 625,554 pesos guld. Då därtill komme, att från Sverige importerats, förutom annat, mejerimaskiner för ansevärliga belopp, kalkumkarbid, kokapparater, järn, knifvar, hästkosöm och aseptin samt jämväl från Norge åtskilliga varor, kunde man med tämligen stor säkerhet utgå från att importen af svenska och norska varor i verkligheten varit betydligt större än som af statistiken angifvits.

I sin den 20 oktober 1904 afgifna halfårsberättelse har — meddelar kommerskollegium vidare — handelsstipendiaten Lindelöf, hvilken haft tillfälle att under flera år studera handelsförhållandena i La Plata-länderna, anfört, bland annat, att i Argentinas handel år efter år förmärkts ett storartadt uppsving. Efter några år, då det omkring 2,900,000 kvadratkilometers jordyta omfattande landets invånareantal, som för det dåvarande uppginge till föga mera än 5,000,000, utan tvifvel genom invandring blifvit betydligt ökad och jorden följaktligen odlad i större utsträckning samt andra stora inkomstkällor i ännu, på grund af otillräckliga kommunikationsmedel, så godt som okända delar af landet tillgodogjorda, kunde den årliga handelsomsättningen med utlandet antagas blifva ofantligt mycket större. Argentina vore och förblefve sålunda, af allt att döma, en marknad af stor betydelse och enligt Lindelöfs uppfattning väl värd att äfven af Sverige uppmärksammas betydligt mera än hittills varit fallet. Alla Sveriges konkurrenser på exportens område såge man i Argentina anstränga sig och göra uppoffringar för att öppna sig marknad, och det vore hög tid, att från svensk sida gjordes sammanfattade, då man framdeles skulle helt naturligt möta ännu större svårigheter, i det att andra länders artiklar då skulle vara ännu mera inarbetade och kända. Enligt hvad Lindelöf under sitt uppehåll i Argentina kunnat iakttaga, vore det hans öfvertygelse, att en betydande export från Sverige till La Plata-länderna skulle kunna upparbetas, men på samma gång framginge såsom ett oundgängligt villkor att, för att lyckas härutinnan och för att exporten

skulle kunna bedrifvas med fördel, transportfrågan först måste på ett betryggande sätt lösas, enär, om från Sverige exporterade artiklar skulle fördyras genom omlastnings- och speditjonskostnader med mera i främmande hamn, ytterst ringa utsikt förefunnes att i La Plata-länderna kunna konkurrera med andra länder, något som gällde så godt som alla svenska artiklar, som voro föremål för export till ifrågavarande länder. Med uttalande af den förhoppning, att den tid icke skulle vara alltför aflägsen, då en direkt svensk ångbåtsförbindelse med La Plata-länderna blefve upprättad, framhölle Lindelöf vidare, att det ofta förekomme, att svenska industriidkare och exportörer gjorde obehagliga och ofta ganska kostsamma erfarenheter, af anledning att de hade att hänvända sig till och anlita andra nationers affärshus såsom mellanhänder på aflägsna orter. Sålunda kunde det inträffa, att den anlidade utländska firman begagnade sig af tillfället att inarbeta en artikel genom att förevisa och profsända den goda svenska varan, men, efter det sådant skett, läte tillverka en liknande artikel i sitt eget hemland till billigare pris och mycket underlägsen kvalitet, i följd hvaraf det ifrågavarande svenska märket lätteligen komme i misskredit. Exempel därpå hade ock uppgifvits nyligen hafva inträffat. Med åberopande af hvad sålunda anförts, hade Lindelöf, under framhållande däraf att åren 1903 och 1904 varit i ekonomiskt afseende goda år, att en fortfarande utveckling af landets resurser syntes vara att vänta, samt att de politiska förhållandena inom landet numera återvunnit sin stadga, uttalat den mening, att tidpunkten för vidtagande af åtgärder i syfte att bereda en vidsträcktare marknad för svenska produkter nu vore synnerligen gynnsam.

Under erinran hurusom de många svenska industriidkare och exportörer, hvilkas uttalanden i ärendet föreläge, med stor samstämmighet tillkännagifvit sitt intresse för den ifrågavarande direkta reguljära ångfartygslinjen på La Plata-länderna och sina förhoppningar om gagn af densamma för Sveriges industri och export, har kollegium för egen del anført följande.

Berörda uttalanden innefattade grundadt stöd för antagandet, att en afsevärd mängd svenskt exportgods funnes för nyssnämnda linje att påräkna. I främsta rummet syntes härvid komma i fråga våra viktiga utförselartiklar trämassa och andra trävaror. Af den för La Plata-länderna erforderliga kvantitet trämassa, hvaraf år 1903 till Argentina infördes mera än 12,000 ton och beträffande hvilken vara behovet kunde med fog antagas blifva med tiden ytterligare ökad, exporterades redan nu från Sverige en afsevärd del, och giltiga skäl syntes föreligga

för att kunna antaga att, med tillhjälp af direkta reguljära förbindelser, Sveriges andel i La Plata-ländernas import af trämassa skulle blifva vida mera omfattande.

Enligt handelsstipendiaten Lindelöfs förut omförmälda halfårsberättelse försigginge Argentinas hela import af virke från Nordamerika. I samma berättelse omförmäldes, att man ofta hörde klagomål öfver det amerikanska virkets kvalitet och det underhålliga tillstånd, hvori detsamma ej sällan framkomme, ett förhållande hvilket gifvit Lindelöf anledning förmoda, att det icke skulle möta öofvervinnerliga svårigheter att för svenskt trä där erhålla afsättning. Kollegium hölle också före, att för vårt svenska gran- och furuvirke borde kunna i La Plata-länderna beredas en rätt omfattande afsättning. Detta svenska virke syntes väl kunna uthärda konkurrens med nordamerikanskt virke af jämförligt slag, nämligen white pine (närmast motsvarande vårt granvirke), pitchpine (närmast motsvarande vårt furuvirke) samt spruce, af hvilka virkessorter under år 1903 till Argentina importerats tillhoppa så afsevärda kvantiteter som 59,452 kbm. white pine, 180,027 kbm. pitchpine och 106,263 kbm. spruce, utgörande tillhoppa omkring 74,000 standards och beräknade till ett sammanlagdt värde af cirka 5,500,000 pesos, motsvarande i svenskt mynt närmare 20 millioner kronor. Man syntes alltså kunna antaga, att redan svensk trämassa samt svenskt gran- och furuvirke skulle komma att taga i anspråk en väsentlig del af lastförmågan hos de två för linjen å La Plata-länderna i ärendet erbjudna ångfartyg.

Vidare syntes vara att för linjen påräkna någon del af vår stora exportartikel järn.

Därjämte ansåge kollegium det kunna antagas, att med den ifrågasvarande linjen skulle komma att exporteras papper, isynnerhet tidningspapper, af hvilket sistnämnda varuslag år 1903 importerades till Argentina nära 4,000 ton, däri, enligt uppgift af Lindelöf i hans senaste berättelse, äfven ingått fabrikat af svensk tillverkning.

Såsom lämpliga och viktiga exportartiklar från Sverige till La Plata-länderna blefve säkerligen också att påräkna vissa andra likaledes i sådant hänseende af Lindelöf i hans förenämnda halfårsberättelse uppmärksammade varor, såsom maskiner och andra fabrikat af järn, i synnerhet mejerimaskiner och andra till mejerihandteringen hörande redskap, vidare cement, kalciumkarbid — beträffande hvilket varuslag Lindelöf uttalat, att Sverige med direkt ångbåtsförbindelse antagligen skulle kunna så godt som behärska den argentinska marknaden i samma artikel — porslin och glas (särskildt ölbuteljer), telefonapparater samt fiskkonserver

af ansjovis, lax och sill. Gifvetvis skulle en fortgående reguljär direkt förbindelse på La Plata-länderna efter hand komma att förmedla export jämväl af åtskilliga andra svenska varuslag, hvilkas försändning åt berörda håll väl eljest skulle uteblifva.

Under erinran hurusom, på sätt ofvan nämnts, kollegium i underdånigt utlåtande den 1 maj 1902 tillstyrkt anvisande af statsbidrag för uppehållande af regelbundna ångfartygsförbindelser mellan Sverige och Ryssland med Finland, framhåller kollegium vidare, att, om än ej beredande af ökade möjligheter till svensk export på La Plata-länderna, enligt kollegii förmenande, vore af den vikt som vidtagande af åtgärder för beredande af förbättrade sjökommunikationer med Ryssland, syntes dock utredningen i ärendet, därtill vore att räkna icke minst våra konsulära och kommersiella representanters i La Plata-länderna upprepade uttalanden om behovet af direkta reguljära förbindelser med nämnda länder, gifva vid handen, att i nu föreliggande fall ej funnes samma skäl till erinringar, som då kollegium i förenämnda underdåniga utlåtande den 9 juni 1904 yttrat sig öfver ofvanberörda kommittéuttalande. Nu föreläge nämligen i fråga om direkta reguljära förbindelser till vissa transatlantiska områden ett bestämdt förslag af den beskaffenhet, att därå borde, enligt kollegii mening, fästas afseende i den mån de betänkligheter, kollegium låtit i sitt yttrande öfver kommittéuttalandet komma till uttryck, kunde anses härvidlag undanröjda. Och i sådant hänseende syntes man kunna, med stöd af den numera förebragta utredningen, förvänta, att La Plata-länderna skulle blifva en sådan marknad för de svenska varor, hvilka vore afsedda att dit försändas, att den enligt bolagets förslag med företaget förbundna statsutgift borde i statsekonomiskt hänseende kunna uppvägas af ökning i vår export, samt att den till subventionering ifrågasatta linjen skulle, särskildt med hänsyn till Argentinas snabba utveckling, vara i stånd framkalla en stadigvarande exporthandel och trafik af den betydighet och omfattning, att linjen inom en öfverskådlig framtid kunde erhålla tillräcklig bärkraft att blifva bestående utan väsentligt understöd från statens sida.

Under sådana förhållanden och då följaktligen här ställdes i utsikt en afsevärd utveckling af vår export, ansåge kollegium, att staten ej borde genom underlåtenhet att lämna den subvention till en direkt reguljär linje å La Plataländerna, som kunde finnas för företagens åstadkommande nödig och ej öfverskrede hvad i ärendet angifvits, äfventyra, att förslaget om en dylik linjes uppehållande ginge om intet.

Vidkommande storleken af statsunderstödet, hvilket enligt kollegii förmenande borde hellre fördelas på sex än på fem år, syntes uppen-

bart, att med företaget vore förenad sådan risk, att, åtminstone för den första tiden, därå vore att motse årliga förluster, måhända betydligt öfverstigande de såsom understöd föreslagna motsvarande årsbeloppen, mot hvilka alltså kollegium ej hade något att erinra.

Beträffande villkoren för understödets åtnjutande syntes närmare bestämmelser lämpligen kunna intagas i blifvande kontrakt med redaren, enligt följande hufvudgrunder, nämligen: att understödet utbetalades för hvarje halfår efter utgången därpå, sedan vederbörande styrkt sig hafva under samma halfår med lämpliga lastångfartyg af svensk nationalitet och hvarje lastande omkring 5,000 ton död vikt uppehållit ifrågasvarande linje sålunda, att minst en gång hvarannan månad från Sverige ett fartyg afgått till La Plata-länderna och ungefär samtidigt ett annat fartyg afgått från La Plata-länderna till Europa, samt att dylikt från Sverige till La Plata-länderna afgående fartyg icke förr, än allt för befordran — enligt af Kungl. Maj:t fastställda maximifrakttaxor — åt fartyget erbjudet, till La Plata-länderna destineradt svenskt gods i fartyget mottagits, finge tagas i anspråk för fraktande af annat gods.

Det kunde och ifrågasättas, huruvida icke, i ändamål att för staten förmånligaste villkor måtte erhållas, samt, på det att icke någon viss redare skulle kunna anses företrädesvis gynnad, svenske redare i allmänhet borde lämnas tillfälle att afgifva anbud på företagens öfvertagande under förutsättning af ett till högst de föreslagna årsbeloppen begränsadt understöd och med de villkor i öfrigt, som kunde varda bestämda, samt företagens öfverlämnande till den ene eller andre redaren sedermera göras beroende af pröfning utaf de gjorda anbuden. Emellertid kunde, enligt kollegii mening, befaras, att genom tillfälle till dylik täflan det med statsunderstödet beviljande afsedda målet skulle med mindre grad af sannolikhet och i allt fall förvisso senare vinnas, än om understödet omedelbart tilldelades rederiaktiebolaget Nordstjernen, som, enligt hvad kollegium inhämtat, redan öppnat den direkta regelbundna linjen på La Plata-länderna, till hvilken statsbidrag nu begärts. Kollegium hade härvid ingalunda förbisett, hurusom rederiaktiebolaget Nordstjernen i underdånig ansökning den 21 januari 1904 om erhållande från fonden till rederinäringsens understödande af lån till belopp af 2,000,000 kronor, hvilket belopp ock sedermera af Kungl. Maj:t på stadgade villkor beviljats bolaget såsom lån från fonden, i fråga om den plan för framtiden, för hvilkens genomförande de ifrågasatta lånemedlen erfordrades, angifvit såsom bolagets afsikt, bland annat, att söka åstadkomma en reguljär ångbåtsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. Men då, trots den med berörda

lån förenade fördelen af billig ränta med mera och de nedsättningar i svenska fartygsumgälder, som möjligen blefve beredda ifrågavarande trafik, bolaget onekligen ändock syntes därå löpa ojämförligt större ekonomisk risk, än som kunde af åsyftade fördelar uppvägas, ansågo sig kollegium under de förhandenvarande omständigheterna böra tillstyrka, att åtgärder måtte vidtagas för tilldelande åt rederiaktiebolaget Nordstjernen af statsmedel att för det ändamål samt under de villkor i öfrigt, som af kollegium angifvits eller eljest fästats vid bolagets erbjudande, utgå för sex fortlöpande år, med 190,000 kronor för hvardera af de två första åren, 160,000 kronor för hvardera af de två närmast därpå följande åren och 125,000 kronor för hvardera af de två sista åren.

I en till Kungl. Maj:t den 30 maj 1905 inkommen skrift har därefter rederiaktiebolaget Nordstjernen, i afbidan på afgörandet af bolagets ofvanberörda ansökning af den 10 november 1904, meddelat, att bolaget efter ansökningens ingifvande fullgjort två rundresor till La Plata-floden. Enligt skriften vidfogade, af notarius publicus bestyrkta redogörelser hade vid båda rundresorna uppstått förlust, vid den första till belopp af 45,819 kronor 89 öre och vid den andra till 34,567 kronor 52 öre, ehuru i båda fallen afskrifning å ångarnes värde beräknats till endast 5 procent, hvilket finge anses väl lågt, samt endast 4 procents ränta beräknats å samma värde. En tredje snart fullbordad rundresa kunde beräknas medföra enahanda förlust som vid den första af nyssnämnda resor. Visserligen kunde antagas, att resorna undan för undan komme att fullgöras med något minskade förluster, alltefter det mängden af gods för utresorna ökades, men uppenbart vore dock, att, om en linje af nu ifrågavarande slag under år 1905 uppehölls med två båtar, som hvardera gjorde tre resor, förlusten under året komme att uppgå till ett belopp, åtskilligt öfverstigande 200,000 kronor.

Det hade aldrig varit bolagets afsikt att ifrågasätta understöd hvarken för längre tid eller till större belopp, än som vore absolut nödvändigt. Bolaget hade därför intet att invända emot, att såsom villkor för statsunderstödet föreskrefves, att bolaget skulle vara skyldigt att till statsverket återbära hvad som icke för ändamålet varit erforderligt, i händelse linjen skulle komma att bära sig eller gå med mindre förlust, än som kunde förutses, samt att för åstadkommande af nödig kontroll öfver företaget särskilda räkenskaper skulle föras, hvilka med alla därtill hörande handlingar och verifikationer kunde granskas af en utaf Kungl. Maj:t eller af vederbörande myndighet utsedd kontrollant.

Då emellertid ifrågavarande ångbåtslinje med säkerhet komme att få en mycket stor betydelse för vårt lands industri och handel samt företaget i framtiden helt visst skulle kunna uppehållas af sin egen bärkraft, hade bolaget beslutat att, trots de förluster, som vore att förvänta, därest ångbåtslinjen fortsattes, intill dess frågan om statsunderstödet, för den händelse Riksdagens medverkan kräfdes, hunne afgöras, under återstående delen af år 1905 uppehålla den påbörjade reguljära förbindelsen efter den ursprungliga planen, nämligen med två ångare af minst 5,400 tons lastdrygheit, hvilka ångare komme att hvardera göra sammanlagdt tre rundresor mellan Sverige och Argentina för år räknadt.

Med anledning häraf har bolaget anhållit, att af medel, som stode till Kungl. Maj:ts förfogande, måtte för år 1905 anvisas så stort understöd, som kunde lämnas. Bolaget hade tänkt sig saken så ordnad, att bolaget skulle taga på sin andel alla kostnader för linjens uppehållande, såsom samtliga löpande kostnader, ränta å det nedlagda kapitalet m. m., men att ersättning skulle lämnas för afskrifning å de för linjen använda ångarne efter 5 % å deras värde, hvilken afskrifning finge anses låg, då det gällde ångare i atlantisk fart. De ångare, som vore insatta å linjen, vore af sakkunniga personer värderade till respektive 634,000 kronor och 1,205,000 kronor, eller tillsammans 1,839,000 kronor. Det bidrag, som för år 1905 begärdes, vore alltså 91,950 kronor.

Af detta belopp förklarade bolaget sig villigt att, i händelse af bifall till sistberörda framställning, öfverlämna 9,000 kronor till af Kungl. Maj:t för verksamhet i Argentina utsedda handelsstipendiater, hvarförutom åt dessa stipendiater och andra handelsstipendiater, som önskade verka för afsättning af svenska industrialster i Argentina, komme att å bolagets ångare lämnas fria resor till Argentina jämte fritt vivre under resorna.

Öfver bolagets sist omförmälda framställning har kommerskollegium den 11 juli 1905 afgifvit infordradt underdånigt utlåtande. Med förmälan, att till kollegium inkommit uttalanden i ämnet från tillhoppa 35 särskilda svenska industriidkare och exportörer, har kollegium däri anfört, att många af nyssnämnda industriidkare och exportörer för sin del framhållit, att ifrågavarande regelbundna förbindelse vore och kunde förväntas blifva af stort gagn för Sveriges export, hvilken skulle i afsevärd mån lida afbräck, därest bolaget skulle nödgas upphöra med den redan påbörjade förbindelsen på La Plata-länderna. I enahanda riktning hade också handelsstipendiaten Lindelöf uttalat sig i sin senaste half-

*Kommers.
kollegii utlå-
tande den 11
juli 1905.*

årsberättelse, införd i tidskriften Svensk Exports n:r 268 för den 22 juni 1905.

Under sådana förhållanden och då kollegium för ifrågavarande ändamål tillstyrkt beviljande af statsunderstöd till vida större belopp, än hvarom nu vore fråga, ansåge kollegium sig äga välgrundad anledning att med sitt förord understödja bolagets ansökning om statsbidrag för år 1905, dock att detta, efter afdrag för de af bolaget till bidrag åt svenska statens handelsstipendiater i La Plata-länderna afsedda 9,000 kronor, hvilka alltså ej skulle användas till bestridande af de med linjens uppehållande förbundna kostnader, syntes kunna bestämmas till i jämnadt tal 80,000 kronor.

*Kungl. Maj:ts
beslut ang.
subvention för
år 1905.*

Genom nådigt beslut den 28 juli 1905 har Kungl. Maj:t, i enlighet med hvad af kommerskollegium hemstälts, för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna för år 1905 beviljat rederiaktiebolaget Nordstjernen ett understöd af 80,000 kronor att utgå från handels- och sjöfartsfonden med hälften genast och andra hälften, sedan sig visat, att bolaget enligt ofvanberörda plan uppehållit linjen under år 1905 och därunder i förekommande fall fullgjort sin utfästelse angående fri befordran af handelsstipendiater, dock med skyldighet för bolaget att afstå från eller till statsverket återbära den del af understödet, som till äfventyrs, enligt särskildt förda räkenskaper, funnes icke erforderlig för att bestrida bolagets samtliga omkostnader för linjens uppehållande under tiden från dess öppnande år 1904 till 1905 års slut, sedan de utaf ifrågavarande linje härflytande intäkter för ändamålet tagits i anspråk.

*Ny fram-
ställning af
rederiaktie-
bolaget Nord-
stjernen om
fortlöpande
understöd.*

I en den 9 november 1905 till finansdepartementet ingifven skrift har rederiaktiebolaget Nordstjernen därefter gjort framställning, att för uppehållande enligt ofvanberörda hufvudgrunder af ifrågavarande ångbåtsförbindelse understöd måtte på de villkor, som kunde varda föreskrifna, beredas bolaget för hvar och ett af åren 1905—1909 med ett belopp af 190,000 kronor eller eventuellt för hvartera af åren 1905—1906 med ett belopp af 190,000 kronor, för hvartera af åren 1907—1908 med ett belopp af 160,000 kronor och för hvartera af åren 1909—1910 med ett belopp af 125,000 kronor, dock med afdrag af de 80,000 kronor, som, enligt hvad nyss anförts, blifvit bolaget anvisade för år 1905, eller, därest understöd icke vidare skulle kunna beviljas bolaget för något tidigare år än 1906, för hvar och ett af åren 1906—1910 med ett belopp af 190,000 kronor eller eventuellt för hvartera af åren 1906—1907 med ett belopp af 190,000 kronor, för hvartera af åren 1908—1909 med ett belopp af 160,000 kronor och för hvartera af åren 1910—1911 med ett belopp af 125,000 kronor.

Slutligen har bolaget i en till chefen för finansdepartementet ställd, den 27 februari innevarande år dagtecknad skrift meddelat, att bolaget, från det ifrågavarande linje i november 1904 börjat att af bolaget trafikeras, fullgjort sex rundresor mellan Sverige och Argentina, samt att utgifterna för dessa resor öfverstigit inkomsterna med 230,873 kronor 91 öre. Enligt bolagets utfästelse hade lämnats fria resor mellan Sverige och Argentina till handelsstipendiater samt andra unga män, som rest ut till La Plata för att verka för afsättning af svenska industrialster.

*Resultatet
af de under
1905 verk-
ställda resor
å ifråga-
varande linje.*

Utom nämnda sex rundresor har bolaget, enligt hvad handlingarna utvisa, verkställt ytterligare tre resor från Sverige till La Plata-länderna. I fråga om samtliga resor har bolaget till finansdepartementet öfverlämnat af notarius publicus i Stockholm bestyrkta uppgifter å ej mindre de varumängder af skilda slag, som med enhvar af dessa lägenheter utskeppats till La Plata-länderna, än äfven de fraktbelopp, som af bolaget genom ifrågavarande resor intjänats. Af berörda uppgifter framgår, att med omfördälda lägenheter fraktats ej obetydliga kvantiteter svenska industriartiklar, såsom separatorer, yxor, filar, Eskilstunasmiden, hästskor och hästskosöm, maskiner, särskildt symaskiner och mejerimaskiner, mejeriutensilier, trämassa, tjära, papper, papp, tändstickor, kalciumkarbid, fotogenkök, luxlampor, telefonapparater, glas och porslin m. m.

Beträffande de af bolaget uppburna frakterna under de särskilda resorna, hafva dessa enligt samma uppgifter uppgått till följande belopp:

	Afgångstid från sista hamn i Sverige	Utfrakt		Hemfrakt		Sammanlagdt fraktbelopp	
		Kronor		Kronor		Kronor	
1:sta resan	1904 november 25	5,469	25	72,639	23	78,108	48
2:dra "	" december 30	3,863	46	66,616	33	70,479	79
3:dje "	1905 februari 18..	12,639	83	97,875	56	110,515	39
4:de "	" april 26	6,111	12	70,380	53	76,491	65
5:te "	" juni 16	28,174	88	73,944	15	102,119	03
6:te "	" augusti 18	33,586	98	52,779	73	86,366	71
7:de "	" oktober 11 ...	17,717	59	—	—	—	—
8:de "	" december 14	28,873	11	—	—	—	—
9:de "	1906 mars 6	39,330	87	—	—	—	—

¹⁾ Däraf 15,103 kronor 65 öre för gods, afhämtadt från Norge.

²⁾ Däraf 11,309 " 47 " " " " " " "

I fråga om de hittills utförda resornas resultat har bolaget erinrat, hurusom af de genom ofvanberörda intyg vitsordade uppgifterna framginge, att godskvantiteterna, som med de två första lägenheterna varit obetydliga, sedermera, om ock med helt naturliga växlingar å de olika lägenheterna, betydligt ökats, samt att af vissa varuslag ej obetydliga kvantiteter numera afsattes från vårt land till La Plata-länderna. De bästa utsikter funnes sålunda, att linjen skulle af sig själf kunna upprätthållas, blott densamma under de första åren erhöle det därför erforderliga stödet för sin utveckling.

Fråga om
subvention åt
ångfartygsför-
bindelser
mellan Sverige
och Ryssland
—Finland.

Då kommerskollegium i sina förenämnda utlåtanden den 9 juni och den 17 december 1904 berört den på Kungl. Maj:ts pröfning jämväl beroende frågan om subvention af ångfartygsförbindelser mellan Sverige å ena samt Ryssland—Finland å andra sidan, torde det, ehuru af skäl, hvartill jag längre fram vill återkomma, sistberörda ärende icke nu synes böra företagas till afgörande, likväl vara lämpligt att i detta sammanhang lämna en kortfattad redogörelse för hvad i detta ärende förekommit.

Den förut omnämnda handels- och sjöfartskommittén har i sitt den 12 december 1900 afgifna betänkande n:o VII — med framhållande af vikten att söka åstadkomma förbättrade kommunikationer mellan Sverige och nyssnämnda länder — hemställt, dels att till uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse på en linje Gäfle (Härnäs)—S:t Petersburg (via Hangö)—Björneborg (Räfsö)—Gäfle måtte anvisas statsmedel till belopp af högst 25,000 kronor årligen, dels ock att till uppehållande af sådan förbindelse mellan Stockholm och Reval, eventuellt S:t Petersburg, måtte anvisas statsmedel till belopp, som funnes erforderligt och som af kommittén upptoges till 75,000 kronor årligen.

Vidare hafva stadsfullmäktige i Söderhamn i underdånig skrifvelse den 18 mars 1901 gjort framställning om statsanslag till en trafikled Söderhamn—Björneborg.

Sedan kommerskollegium genom nådig remiss anbefallts afgifva underdånigt utlåtande öfver såväl kommitténs betänkande som stadsfullmäktiges i Söderhamn framställning, hölls, på kollegii föranstaltande, i Stockholm den 6 maj 1901 ett möte med för dessa frågor intresserade personer. Af den vid mötet förda diskussionen framgick såsom den öfvervägande allmänna meningen, att vid ordnandet af ifrågasvarande förbindelser hänsyn hufvudsakligen borde tagas till godstrafiken och endast i underordnad grad till passageraretrafiken, att företrädesvis en linje Stockholm—Reval—S:t Petersburg borde åstadkommas, att en

linje Gäfle—Finland—Ryssland äfven skulle vara lämplig och att denna linje icke borde utesluta tillkomsten af den andra, men att en särskild tredje linje med utgångspunkt från Söderhamn icke borde ifrågakomma, då antagligen Gäfvelinjen kunde anordnas så, att den tillgodosåge äfven Söderhamnsintresset. Mötet utsåg vidare en delegation af sju personer för att med föredraganden i kommerskollegium öfverlägga om de närmare detaljerna i fråga om de föreslagna linjernas anordnande.

Kommerskollegium har därefter i underdånigt utlåtande den 1 maj 1902, med anslutning i hufvudsak till delegationens förslag, tillstyrkt, att såsom bidrag dels till uppehållande af en ångfartygslinje Stockholm—Reval—S:t Petersburg, med eventuellt anlöpande under tid, då seglationen till S:t Petersburg vore stängd, jämväl af Riga, dels ock till uppehållande af en ångfartygslinje Gäfle—S:t Petersburg (via Hangö)—Björneborg (Räfsö) retur Söderhamn (Stugsund)—Gäfle måtte på vissa af kollegium närmare angifna villkor beredas anslag af statsmedel, för den förra linjen med 80,000 kronor och för den senare med 35,000 kronor om året.

Kommerskollegium framhöll emellertid därvid, bland annat, att det vore ytterst viktigt för befrämjandet af det med ifrågavarande förbindelsers åstadkommande afsedda ändamålet, att man sökte bereda denna sjötrafik en intim förbindelse med de respektive ländernas järnvägsnät, så att gods kunde med så kallade genomgående konossement försändas från hvilken ort som helst i det ena landet till hvilken ort som helst i det andra. Först sedan detta uppnåtts, kunde behöflig effektivitet beredas dessa sjöförbindelser. Härtill fordras emellertid medverkan af de respektive ländernas järnvägsförvaltningar, hvarför underhandlingar därom borde inledas.

I ärendet har därefter järnvägsstyrelsen den 20 december 1902 afgifvit infordradt underdånigt utlåtande, däri styrelsen hufvudsakligen yttrat sig angående kommerskollegii berörda uttalanden om önskvärheten af att gods måtte kunna med så kallade genomgående konossement försändas från det ena landet till det andra.

Under framhållande, att enligt kollegii förslag icke flera reguljära turer å de ifrågasatta båda linjerna till Finland—Ryssland komme att göras än å den ena minst hvar tionde dag från linjens båda ändpunkter och å den andra årligen minst nio resor, utsträckta till S:t Petersburg och minst nio till Björneborg, framhöll järnvägsstyrelsen de svårigheter, som enligt styrelsens förmenande kunde uppkomma genom de långa uppehållen mellan ångbåtarnes turer. Dessa svårigheter

skulle i viss mån kunna afhjälpas därigenom, att vederbörande rederi förpliktades, bland annat, ej mindre att tillhandahålla magasinslokal för förvarande af exportgods än äfven att bestrida alla genom en eventuell magasinering uppkommande kostnader. På grund af olikheten i taxeringsbestämmelser och godsklassifikationer i de svenska och ryska järnvägstaxorna skulle det emellertid enligt styrelsens åsikt komma att visa sig förenadt med stora vanskligheter att få till stånd några gemensamma bestämmelser, enligt hvilka en svensk-rysk samtrafiktaxa skulle kunna upprättas. Äfven om denna svårighet kunde öfvervinnas, blefve taxan förmodligen så komplicerad, att den blefve allt annat än lätt-handterlig för allmänheten. En ej ringa korrespondens mellan de olika förvaltningarna och äfven mellan dem underlydande personal komme ock att, på grund af språket, medföra afsevärda både olägenheter och kostnader. Ehuru järnvägsstyrelsen sålunda icke ansåge sig kunna tillstyrka, att, åtminstone för det dåvarande, åtgärder vidtoges för åstadkommande af direkt förbindelse i den omfattning, som af kommerskollegium föreslagits, vore styrelsen likväl villig medverka till att få till stånd direkt samtrafik mellan, å ena sidan, de viktigare orterna i Sverige och, å den andra, de hamnplatser i Finland och Ryssland, som skulle kunna blifva ändpunkter för de tillämnade ångbåtlinjerna. I detta afseende ställde järnvägsstyrelsen framför allt i utsikt, att, såsom skett i fråga om samtrafiken med danska och tyska järnvägsstationer, järnvägarna jämväl för en blifvande samtrafik mellan svenska järnvägsstationer och ryska eller finska hamnplatser medgäfvade en viss nedsättning af sina fraktandelar, hvarigenom för försändelser med ångbåtarna å de tillämnade linjerna skulle beredas en förmån framför försändelser, som ägde rum med andra ångbåtslägenheter. Såsom villkor, för att öfver hufvud taget samtrafik skulle ifrågakomma, ansåge järnvägsstyrelsen därjämte, att det borde göras gällande, att ångbåtsbolagen skulle *dels* träffa sådana anstalter i vederbörande utländska hamnar, att kostnaderna därstädes blefve de minsta möjliga, *dels* hos de ryska och finska järnvägsförvaltningarna utverka, att lägre frakter finge jämväl i Ryssland och Finland komma till tillämpning å det gods, som kunde komma att försändas med de tillämnade ångbåtarna.

Fråga om subvention åt ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Sydafrika.

I detta sammanhang torde jämväl böra omförmälas, att i en till Kungl. Maj:t ingifven skrift af den 4 april 1905 W. R. Lundgren för rederiaktiebolagen Nike och Transatlantic i underdånighet anhållit, att, för fortsättande och ytterligare utvidgande af den direkta reguljära ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Sydafrika, som de nyssnämnda bolagen

under år 1904 öppnat, måtte från handels- och sjöfartsfonden eller eljest af statsmedel anvisas för hvart och ett af åren 1905—1909 ett belopp af 20,000 kronor för hvarje ångfartyg, som af bolagen under dessa år utklarerades från Sverige med gods direkt till Sydafrika, dock att detta understöd ej finge öfverstiga ett belopp af sammanlagdt 200,000 kronor för år.

Härvid må emellertid anmärkas, att sedan kommerskollegium erhållit befallning att i förevarande ärende afgifva underdånigt utlåtande, har i en till kollegium ingifven skrift aktiebolaget »The South African Trading Company» anfört, att bolaget sedan omkring två år upprätthållit förbindelser från Sverige till Sydafrika samt att ett subventionerande af en nytillkommen linje skulle i högst afsevärd grad skada den linje, som underhölles af bolaget, hvilket vore grundadt på beräkning att kunna existera utan subvention och hvars syfte — att i bolaget tillhöriga fartyg hufvudsakligen föra egna laster — icke allenast vore att idka en näring, som komme att bidra till utvecklingen af Sveriges sjöfart, utan därjämte att söka grunda en verklig handelsförbindelse för afsättandet af svenska produkter i Sydafrika; och har på grund däraf bolaget hemställt, att den af Lundgren gjorda framställningen om understöd icke måtte varda af kommerskollegium tillstyrkt.

Kommerskollegium har i sitt utlåtande, som den 15 februari innevarande år till Kungl. Maj:t inkommit, på anförda skäl hemställt, att omförmälda framställning om statsunderstöd för uppehållande af reguljär ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Sydafrika icke för närvarande måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

Att främjandet och utvecklandet af vår export till främmande länder äfven för det allmänna är en angelägenhet af högsta vikt och betydelse, är allmänt erkänt. Med det uppsving, vår inhemska industri numera tagit, och den fortgående utveckling däraf, hvarå man med skäl kan hoppas, vinner ock frågan om beredande af vidgade afsättningsområden för dess alster ökad betydelse. I mån af industriens storartade framsteg i främmande länder och den ökade intensiteten i det ekonomiska lifvet och samfärdseln mellan folken i allmänhet är ock gifvet, att den täflan å det ekonomiska området, som äger rum mellan de olika nationerna, gör sig allt starkare gällande, samt att behofvet af nya och utvidgade marknadsfält för det egna landets produkter framträder allt lifvigare. Att det därvid särskildt för de mindre nationerna gäller att, om de icke skola öfverflyglas i konkurrensen med de större industri-

*Departements-
chefens
yttrande.*

idkande länderna, söka i tid vinna ökad marknad för de produkter, som lämpa sig för export, är uppenbart.

Ett nödvändigt villkor för en mera betydande export till främmande länder är emellertid åstadkommande af goda och regelbundna kommunikationer med dessa länder.

Bland de mera närliggande länder, med hvilka i sådant syfte behovet af förbättrade och med mera hänsyn till svenska intressen ordnade kommunikationer gjort sig särskildt gällande, äro våra östra grannländer, Ryssland och Finland. Af hvad järnvägsstyrelsen i sitt förberörda utlåtande den 20 december 1902 anfört synes mig emellertid uppenbarligen framgå, att nyttan af särskilda åtgärder från svenska statens sida för åstadkommande af reguljär ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Ryssland—Finland är i väsentlig grad beroende af frågan, om och i hvad mån en på tillfredsställande sätt ordnad godssamtrafik å de respektive ländernas järnvägar kan låta sig genomföras. Frågan om beviljande af statsbidrag för nyssnämnda ändamål torde därför böra anstå, till dess en närmare undersökning ägt rum, huruvida och på hvad sätt en dylik samtrafik må kunna åstadkommas.

Vid uppsökande af de länder, dit en export af svenska produkter kan ifrågakomma, bör man emellertid helt visst hafva uppmärksamheten riktad icke allenast å de länder, som ligga vårt eget land jämförelsevis nära och måhända till stor del inriktat sin produktion å sådana artiklar, hvilka också här i landet kunna åstadkommas i sådan omfattning, att en export däraf kan finnas möjlig och önskelig, utan äfven på mera aflägsna länder, som kunna antagas i mera betydande mån äga behof af svenska artiklar och hafva betingelser i öfrigt för att kunna däraf förskaffa sig mera afsevärda kvantiteter. Att detta i framträdande grad gäller äfven om vissa transoceanska länder torde vara otvifvelaktigt.

Särskildt beträffande dessa är emellertid uppenbart, att ett oeffergifligt villkor, för att en export af betydelse till nämnda länder skall kunna komma till stånd, är åvägabringande af direkta sjöfartsförbindelser med desamma.

Gifvet är nämligen, att, såsom af de myndigheter och andra sakkunnige, hvilka i nu afhandlade ärenden yttrat sig, framhållits, det i saknad af dylika förbindelser icke för de svenska exportörerna är möjligt att i någon större utsträckning med framgång inlåta sig i täflan med de utländska, som, på grund af sitt hemlands närmare belägenhet till de ifrågavarande afsättningsorterna och i besittning af möjlighet att

bedrifva sin export direkt och utan omlastning med alla därmed förenade risker och olägenheter af flera slag, befinna sig i ett vida gynnsammare läge. En oeftergiflig förutsättning för att den svenska exporten till ifrågavarande länder skall kunna ernå den utveckling, som är önskvärd, är därför, att densamma må kunna göra sig oberoende af de utländska mellanhänderna och komma i direkt förbindelse med afsättningslandet. För åstadkommande af en stadigvarande export är därjämte nödvändigt, att de ifrågavarande förbindelserna erhålla karaktären af regelbundenhet, så att exportören må kunna, åtminstone med någorlunda säkerhet, på förhand beräkna afgångs- och ankomsttider och med punktlighet fullgöra ingångna leveransförbindelser.

Åvägabringandet af dylika kommunikationsförbindelser med långt aflägsna länder kräver emellertid gifvetvis, i synnerhet i början, innan dessa företag hunnit blifva någorlunda upparbetade och genom erhållande af tillräckliga frakter vinna nödig ekonomisk bärkraft, högst betydande kostnader, större, än att man i allmänhet kan förvänta, att den enskilde skall kunna eller vilja underkasta sig. I allmänhet har det ock hittills visat sig förenadt med mycket stora svårigheter att i vårt land genom allenast enskildt initiativ åstadkomma och vidmakthålla dylika företag.

Denna angelägenhet synes emellertid vara af den vikt för landet i dess helhet, att det ingalunda bör anses uteslutet, att staten för ifrågavarande ändamål lämnar understöd åt enskilda företag, hvilka hafva till syfte att åvägabringa sådana kommunikationsförbindelser, hvarom här är fråga. Så har äfven i stor utsträckning skett i åtskilliga främmande länder. Visserligen kunna, såsom ock kommerskollegium i sitt förenämnda utlåtande den 9 juni 1904 antydt, andra utvägar än direkt subvention tänkas för statens medverkan för uppnående af ifrågavarande syften. En sådan utväg är beredande af billiga lån för den utrikes sjöfarten, särskildt å aflägsna farvatten. Denna form för statens understöd har ock af de svenska statsmakterna i icke ringa utsträckning beaktats. Sålunda anslog på Kungl. Maj:ts framställning 1903 års Riksdag ett belopp af 5,000,000 kronor för bildande af en lånefond för rederinäringens understödjande, hvilken fond särskildt afser att stödja den utrikes sjöfarten på aflägsnare farvatten, och beviljade, likaledes på Kungl. Maj:ts förslag, sistlidet års lagtima Riksdag ytterligare ett belopp af 5,000,000 kronor för ökning af nämnda fond. De lån, som från nämnda fond erhållas, äro emellertid närmast afsedda att bereda den svenska sjöfartsnäringen lättnader vid anskaffande af fartyg och

nödigt driftkapital. Därjämte är att märka, att desamma skola inom tämligen kort tid återbetalas. Tillvaron af ifrågavarande lånefond utesluter därför ingalunda under alla förhållanden behovet af statens mera direkta understöd af sjöfartsförbindelser, hvilkas åstadkommande eller upprätthållande kan anses vara af särskildt stor betydelse för landet i allmänhet, men hvilka kräfva så stora kostnader, att desamma icke på enskild väg kunna komma till stånd eller fortfarande vidmakthållas. Att äfven den af kommerskollegium i samma utlåtande antydda åtgärden att medelst lindring i fartygsumgälder för fartyg, som användas för uppehållande af fraktfart å transatlantiska länder, åstadkomma lättnader för sjöfarten å aflägsnare farvatten kan tydligtvis hafva goda skäl för sig. Men en dylik åtgärd kan likväl, om än betydelsefull nog, icke göra statens direkta bidrag i sådana fall som de ifrågavarande öfverflödiga. Tydligt är emellertid, att statens bidrag icke bör ifrågakomma i annan utsträckning eller för längre tid, än som erfordras för att företag af ifrågavarande art må äga tillräckligt själfständig ekonomisk bärkraft, så att de kunna utan bidrag från det allmännas sida fortsätta sin verksamhet, och icke heller i annan mån, än som behöfves för täckande af de med ett sådant företag förenade kostnader. Kommerskollegium har ock, såsom mig synes med rätta, i sitt utlåtande framhållit, att en gifven förutsättning för statens ingripande med subventionering för här ifrågavarande ändamål måste vara, att de sålunda subventionerade förbindelserna med fog kunna antagas varda i stånd att framkalla en stadigvarande exporthandel och trafik af den betydenhet och omfattning, att desamma inom en öfverskådlig framtid kunna förväntas blifva bestående äfven utan direkt understöd från statens sida.

Klart är därför ock, att man i valet af de linjer, som kunna ifrågakomma att med statsmedel understödjas, måste taga hänsyn icke allenast till, huruvida det land, dit den ifrågavarande kommunikationslinjen leder, äger förutsättningar för att bilda en god afsättningsort för svenska produkter, utan i viss mån äfven därtill, huruvida detsamma har att lämna andra artiklar i utbyte till sådan mängd och beskaffenhet, att tillräckliga återfrakter kunna erhållas.

De framställningar, som härutinnan för närvarande föreligga, äro, som nämndt, dels rederiaktiebolaget Nordstjernans ansökning om statsbidrag för fortsatt upprätthållande och utvecklande af den utaf bolaget år 1904 öppnade och sedan dess fortsatta trafik mellan Sverige och La Plata-länderna, dels ock den af rederiaktiebolaget »Nike» och »Transatlantic» gjorda framställningen om statsunderstöd för fortsättande

och utvidgande af den af dessa bolag sedan år 1904 uppehållna ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Sydafrika.

Hvad beträffar framställningen om statssubvention åt sistnämnda linje, är densamma utan tvifvel beaktansvärd. Dock synes mig ytterligare utredning i vissa afseenden behöflig, hvarför jag hemställer, att frågan om beviljande af subvention åt denna linje tills vidare må anstå.

Detta torde emellertid icke böra utgöra något hinder att nu företaga till afgörande förenämnda af rederiaktiebolaget Nordstjernen gjorda framställning.

De förutsättningar, hvilka, enligt hvad jag förut framhållit, böra föreligga för att ett understöd från statens sida för här ifrågakarande ändamål må kunna förekomma, synas mig i fråga om export medelst en svensk ångbåtslinie på La Plata-länderna i ganska rikt mått vara till finnandes.

Dessa länder äro nämligen, enligt hvad känt är, stadda i en synnerligen lifskraftig ekonomisk utveckling, som synes ingifva grundad förhoppning, att där bör kunna vinnas en betydande marknad äfven för åtskilliga svenska produkter, likasom ock, å andra sidan, dessa länders egen produktion synes vara af beskaffenhet att kunna i utbyte lämna ganska betydande varukvantiteter, lämpade att i europeiska länder vinna afsättning. Den officiella statistiken lämnar visserligen icke någon tillförlitlig ledning för bedömandet af Sveriges nuvarande export till Argentina, men genom hvad i ärendet förekommit torde dock vara ådagalagdt, att redan nu ej obetydliga varumängder exporteras från Sverige till nyssnämnda land, samt att denna export bör kunna med stöd af en regelbunden ångfartygsförbindelse afsevärdt upparbetas. De politiska förhållandena inom La Plata-staterna synas ock numera hafva vunnit större stadga än tillföre och därför icke böra utgöra något hinder för en subventionering af ifrågakarande linje.

Betydelsen af denna linje har ock, på sätt förut blifvit omförmäldt, vitsordats ej mindre af generalkonsuln i Buenos Ayres, statens handelsstipendiat i Sydamerika, Sveriges allmänna exportförening och ett stort antal svenska industriidkare och exportörer än äfven af kommerskollegium.

Hvad den af rederiaktiebolaget Nordstjernen redan igångsatta kommunikationsförbindelsen med La Plata-staterna beträffar, har denna visserligen icke aflupit utan ansenliga förluster, men sannolikhet synes dock föreligga, att, ifall bolagets verksamhet under några år af staten understödjdes, densamma sedermera skall kunna dessförutan visa sig lönande.

Fara är å andra sidan, att, därest ett sådant understöd uteblifver, bolaget nödgas snart nog nedlägga sin verksamhet och i följd däraf den export af svenska produkter till ifrågavarande länder, som redan kommit till stånd, kommer att lida betänkligt afbräck eller till äfventyrs helt och hållet upphöra och det marknadsfält, som därstädes för den svenska exporten synes vara att vinna, gå förloradt, till men för den svenska handeln och industrien. Kungl. Maj:t har visserligen, som nämnt, redan genom nådigt beslut den 28 juli 1905 tilldelat bolaget för drifvande af dess ifrågavarande verksamhet ett understöd af 80,000 kronor. Att detta dock icke är tillräckligt för ett fortsatt framgångsrikt uppehållande af den ifrågavarande trafiken, torde framgå af hvad förut yttrats. Tydligt synes mig ock vara, att, därest en ytterligare subventionering af ifrågavarande linje anses böra äga rum, denna icke bör undanskjutas, utan bolaget redan innevarande år komma i åtnjutande däraf. Jag anser mig därför böra förorda, att åtgärd redan nu vidtages för beredande af ytterligare understöd åt bolaget för uppehållande af nämnda linje.

Utom nyssnämnda, bolaget redan lämnade understöd har bolaget visserligen äfven på annat sätt åtnjutit direkta förmåner från statens sida. Såsom kommerskollegium erinrat, har nämligen Kungl. Maj:t enligt nådigt beslut den 15 april 1904 beviljat bolaget från fonden för rederinäringens understödjande ett lån å 2,000,000 kronor, däraf emellertid, af anledning att bolaget icke inom föreskrifven tid till statskontoret aflämnat behöriga säkerhetshandlingar, bolaget fått uppbära allenast 1,500,000 kronor. Sedan 1905 års Riksdag för ökande af nyssnämnda fond anvisat ytterligare medel, har Kungl. Maj:t därjämte den 26 sistlidne januari beviljat bolaget ett nytt lån från fonden å 500,000 kronor. Den omständighet, att bolaget kommit i åtnjutande af nämnda lån, torde emellertid, såsom redan förut anmärkts, icke böra utgöra hinder för beviljande af subvention åt ifrågavarande företag, hvilket, för att därmed förenade kostnader skola betäckas, kräfver långt kraftigare understöd, än som kan anses motsvara de förmåner, som omförmälda lån medföra.

Det nu ifrågasatta statsbidraget synes mig icke böra begränsas endast till ett eller annat år. Såsom bolaget framhållit, är det nämligen tvifvelsutän af vikt för den ifrågavarande tradens upparbetande, att nödig trygghet vinnes för dess fortvaro under en längre tid framåt. Det synes därför vara af betydelse, att bolaget redan nu tillförsäkras ett bestämdt bidrag för en följd af år. Dock synes detta bidrag icke böra utsträckas utöfver en tidrymd af fem år, nu innevarande år inberäknadt,

eller således åren 1906—1910. Skulle därefter ytterligare understöd från statens sida påkallas, torde man nämligen då, med den erfarenhet, som under de gångna åren vunnits, lättare vara i stånd att bedöma, om och i hvad mån sådant ytterligare bör ifrågakomma.

Hvad beträffar beloppet af det nu ifrågavarande statsunderstödet, anser jag mig böra föreslå, att detsamma bestämmes till 180,000 kronor för hvartera af åren 1906 och 1907, 150,000 kronor för hvartera af åren 1908 och 1909 samt 115,000 kronor för år 1910, eller således tillhoppa till 775,000 kronor. Beloppen för de särskilda åren äro desamma som de, hvilka af kommerskollegium förordats för de fem första åren, med afdrag dock af 10,000 kronor för hvarje år, motsvarande i afrundadt tal det belopp, som enligt bolagets erbjudande skulle af det understöd, som kunde komma att beviljas bolaget, utgå såsom bidrag till svenska statens handelsstipendiater i La Plata-länderna. Att på en dylik omväg öka de bemälda stipendiater tillerkända stipendiebelopp synes nämligen vara mindre lämpligt.

Mot de af bolaget erbjudna samt af kommerskollegium föreslagna villkor för subventionens åtnjutande har jag i öfrigt icke funnit något mera väsentligt att erinra. Dock synes, i händelse subventionering beviljas, Kungl. Maj:t böra förbehållas rätt att, efter förslag af kommerskollegium, närmare bestämma villkoren, samt därvid fastställa de jämkningar och tillägg, som må finnas påkallade; och torde villkoren sedermera lämpligen böra intagas i ett mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt redaren, å andra sidan, afslutadt kontrakt.

Grunderna för ifrågavarande villkor synas emellertid böra blifva i hufvudsak följande:

1:o) Regelbunden ångfartygsförbindelse uppehålles mellan Sverige och La Plata-länderna enligt följande plan. En ångbåt om minst 5,000 ton expedieras hvarannan månad från Göteborg till Buenos Ayres och en eller två andra platser vid La Plata-floden. Ungefär samtidigt expedieras en ångbåt i motsatt riktning. Den från Sverige afgående ångbåten anlöper före Göteborg eventuellt annan hamn i riket, där gods, destineradt till La Plata-länderna, finnes att afhämta.

2:o) Dylikt från Sverige till La Plata-länderna afgående fartyg må icke förr, än allt för befordran åt fartyget erbjudet, till La Plata-länderna destineradt svenskt gods i fartyget mottagits, tagas i anspråk för fraktande af annat gods. Nämnda, till omförmälda länder destinerade gods befordras enligt af Kungl. Maj:t fastställda maximitaxor.

3:o) Postföring ombesörjes kostnadsfritt.

4:o) Sjöfolk, som af svenska generalkonsulatet i Buenos Ayres hemförpassas, medföres utan ersättning till hemorten.

5:o) Fri öfverresa och fritt vivre under resan lämnas de handelsstipendiater, som utsändas till Argentina, hvarjämte fri återresa lämnas de stipendiater, som återvända till Sverige.

6:o) Motsvarande förmåner lämnas de ombud, hvilka af svenska industriidkare och exportörer utsändas för att i Argentina verka för afsättning af svenska industrialster.

7:o) Understödet utbetalas för hvarje halfår efter utgången däraf, sedan vederbörande styrkt sig hafva under samma halfår med lämpliga lastångfartyg af svensk nationalitet och hvarje lastande minst 5,000 ton död vikt uppehållit linjen enligt ofvan angifna grunder; dock med skyldighet för bolaget att afstå från eller till statsverket återbära den del af understödet, som, efter det de intäkter, hvilka under hela den tid, subventionen afser, af trafiken influtit, så långt de förslå tagits i anspråk för täckande af de därmed förenade kostnader, till äfventyrs finnes icke vara erforderlig för bestridande af bolagets återstående omkostnader för linjens uppehållande under den ifrågavarande tidsperioden.

8:o) 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. Maj:t eller den myndighet, som Kungl. Maj:t förordnar, utsedd kontrollant.

9:o) I händelse Sverige under den tid, subventionen afser, invecklas i krig, ställas de för förbindelsen med La Plata-länderna afsedda ångarne mot viss godtgörelse till svenska regeringens disposition.

Med hänsyn till storleken af det understöd, som, enligt hvad jag nu tillåtit mig föreslå, skulle tilldelas bolaget, anser jag detsamma icke böra bestämmas att utgå från någon af de under Kungl. Maj:ts disposition ställda fonder, hvilka därigenom skulle alltför hårdt anlitas, utan synes mig ett särskildt anslag böra för ändamålet af Riksdagen äskas.»

Den af departementschefen ofvan omförmälda bilaga litt A. är af följande lydelse:

Ur ett tryckt, af republiken Argentinas generaldirektion för statistik utgifvet arbete på spanska språket rörande Argentinas utrikes handel

år 1903 har undertecknad hämtat nedan intagna uppgifter, därvid tillika varuvärdena förvandlats till svenskt mynt enligt kursen 1 peso = kronor 3.60 samt vissa trävarukvantiteter förvandlats till standards enligt beräkning af 1 standard = 4,672 kubikmeter sålunda:

	Kvantitet	Värde		Värde		% af hela införseln
		Pesos	Kronor	Pesos	Kronor	
<i>Införsel år 1903:</i>						
Lefvande djur	—	—	—	693,120	2,495,232	0.53
Lifsmedel	—	—	—	11,743,081	42,275,092	8.95
Tobak	—	—	—	3,711,181	13,360,252	2.83
Drycker	—	—	—	6,565,058	23,634,209	5.00
Textilvaror	—	—	—	39,492,648	142,173,532	30.10
Oljor	—	—	—	4,110,658	14,798,369	3.13
Kemiska ämnen och produkter	—	—	—	4,494,453	16,180,031	3.42
däraf trämassa	ton 12,056	361,671	1,302,016	—	—	—
kalciumkarbid	> 1,126	67,535	243,126	—	—	—
tjära	> 283	16,951	61,024	—	—	—
beck	> 8,964	268,904	968,054	—	—	—
Färger, fernissor och bläck	—	—	—	933,855	3,361,878	0.71
däraf skosvärta	ton 145	31,738	114,257	—	—	—
skrifbläck	> 221	22,108	79,589	—	—	—
Trä och trävaror	—	—	—	8,733,316	31,439,938	6.66
däraf white pine (pino blanco)						
kbm. 59,452 = standard	12,725	1,170,331	4,213,192	—	—	—
pitch pine (pino tea)						
kbm. 180,027 = >	33,533	2,880,459	10,369,652	—	—	—
spruce > 106,263 = >	22,745	1,488,459	5,358,452	—	—	—
stäfver och tomma tunnor	—	278,057	1,001,005	—	—	—
lådor	—	57,337	206,413	—	—	—
möbler	—	373,332	1,343,995	—	—	—

	Kvantitet	Värde		Värde		% af hela in- förseln	
		Pesos	Kronor	Pesos	Kronor		
pianon	st.	1,425	216,730	780,228	—	—	—
järnvägsvagnar	»	293	358,982	1,292,335	—	—	—
andra vagnar	»	3,825	117,695	423,702	—	—	—
Papper och pappersartiklar		—	—	—	2,975,391	10,711,408	2.27
däraf tidningspapper	ton	3,950	296,220	1,066,392	—	—	—
omslags	»	366	29,256	105,322	—	—	—
skrif	»	1,297	233,527	840,697	—	—	—
bok	»	1,723	310,115	1,116,414	—	—	—
tapeter	»	559	149,544	538,358	—	—	—
kuvert	»	429	171,747	618,289	—	—	—
Hudar och skinn		—	—	—	1,075,020	3,870,072	0.82
Järn och järnvaror		—	—	—	26,844,523	96,640,282	20.46
däraf stål i tackor eller plåtar	ton	1,080	108,033	388,919	—	—	—
järn	»	55,776	2,177,417	7,838,701	—	—	—
galvaniseradt järn	»	33,943	2,715,474	9,775,706	—	—	—
» järn- och stålplåt	»	34,342	2,226,039	8,013,740	—	—	—
stålbillets	»	64,808	2,592,305	9,332,298	—	—	—
skenskarfvar	»	4,415	529,806	1,907,302	—	—	—
balkar och pelare af järn	»	13,729	551,399	1,985,036	—	—	—
skrufvar och muttrar	»	3,197	358,920	1,292,112	—	—	—
plogar	st.	73,900	1,446,316	5,206,738	—	—	—
skördemaskiner	»	13,135	965,730	3,476,628	—	—	—
tröskmaskiner	»	434	706,715	2,544,174	—	—	—
kedjor och kettingar	ton	1,110	117,990	424,764	—	—	—
ångpannor	st.	69	148,575	534,870	—	—	—
lås	ton	181	67,460	242,856	—	—	—
knifvar		—	248,276	893,794	—	—	—
betsel	dussin	4,656	12,734	45,842	—	—	—
munderingar	ton	147	44,199	159,116	—	—	—
yxor	»	196	68,534	246,722	—	—	—
verktyg för handverkare och hemmen	»	329	240,661	866,380	—	—	—
lokomotiv (och lokomobiler?)	st.	57	714,155	2,570,958	—	—	—
nycklar	ton	71	27,981	100,732	—	—	—
filor	»	174	86,842	312,631	—	—	—
symaskiner	st.	28,676	344,595	1,240,542	—	—	—
rör af järn och stål	ton	9,146	631,775	2,274,390	—	—	—

	Kvantitet	Värde		Värde		% af hela in- förseln
		Pesos	Kronor	Pesos	Kronor	
järnvägsmateriel	—	1,785,550	6,427,980	—	—	—
vindmotorer ton	1,665	166,499	599,396	—	—	—
hjul och axlar »	1,416	136,201	490,324	—	—	—
Öfriga metaller och varor däraf	—	—	—	3,925,342	14,131,231	2.99
däraf elektrisk ledningstråd ton	1,642	783,636	2,821,090	—	—	—
Sten, lera, glas och keramik	—	—	—	11,859,788	42,695,236	9.04
däraf krita ton	3,103	58,617	211,021	—	—	—
cement (tierra hidráulica) »	67,853	814,237	2,931,253	—	—	—
golfplattor	—	134,128	482,861	—	—	—
glasflaskor och buteljer dussin	310,983	117,830	424,188	—	—	—
apoteksflaskor ton	303	39,428	141,941	—	—	—
lampor och lampartiklar	—	178,852	643,867	—	—	—
lampglas ton	820	108,000	388,800	—	—	—
fönster och annat plant glas	—	789,910	2,843,676	—	—	—
porslin	—	99,615	358,614	—	—	—
fajans	—	390,619	1,406,228	—	—	—
Diverse artiklar	—	—	—	4,049,166	14,576,998	3.99
däraf telefonapparater st.	2,029	13,471	48,496	—	—	—
telefonmateriel	—	4,847	17,449	—	—	—
telegrafmateriel	—	17,549	63,176	—	—	—
spårvägsmateriel	—	261,122	940,039	—	—	—
Summa	—	—	—	131,206,600	472,343,760	100.00

Anm. I jämförelse med år 1902 uppvisar införseln år 1903 en ökning af 28,167,344 pesos eller i svenskt mynt 101,402,438 kronor. Siffran för införseln var den näst högsta, som hittills uppnåts; sin högsta höjd, omkring 33 millioner pesos, motsvarande omkring 119 millioner kronor, mer än år 1903, nådde införseln år 1889. Telefonapparater äro af mig öfverflyttade från gruppen »Trä och trävaror» till gruppen »Diverse artiklar».

Stockholm den 12 december 1904.

Göran Sjöcrona.

Fil. d.r. t. f. aktuarie å Kungl. Kommerskollegii
afdelning för näringsstatistik.»

Utskottets
yttrande.

Utskottet anser, i likhet med departementschefen, det vara en viktig förutsättning för en omfattande svensk export till transoceanska länder, att den må göra sig oberoende af de utländska mellanhänderna; och då för sådant ändamål erfordras direkta kommunikationsförbindelser, men sådana, åtminstone i början och innan de hunnit blifva upparbetade, måste för de företag, genom hvilka de åvägabragts, medföra förluster, finner utskottet nödig hänsyn till främjandet af landets handel och industri kräfva, att dessa företag beredas understöd af statsmedel.

Subvention till förmån för sjöfarten utgår i våra grannländer med afsevärda belopp. Sålunda åtnjuter i Finland ångfartygsaktiebolaget Nord för upprätthållande af reguliär förbindelse mellan Hangö samt Newcastle och Grimsby ett räntefritt lån å 1,800,000 finska mark att med lindring i visst fall återbetalas inom tio år, hvarjämte bolaget beviljats en tvåårig subvention med 20,000 mark i månaden, under det första året och 15,000 mark i månaden under det andra.

I Norge lämnades för finansåret 1897—1898 subvention till privat dampskibsfart med 942,000 kronor.

I Danmark utgingo under finansåret 1897—1898 till »Det forenede Dampskibsselskab» subventioner å tillsammans 254,218 kronor 64 öre förutom godtgörelse för postbefordran.

Exempelvis må nämnas, att Norddeutscher Lloyd, Bremen, har i årligt understöd 5,590,000 mark *).

I fråga om det nu föreliggande förslaget har utskottet velat framhålla, att det utan tvifvel är af stor vikt, att den export af svenska produkter till La Platastaterna, som genom den af rederiaktiebolaget Nordstjernan igångsatta kommunikationsförbindelsen möjliggjorts, fortfarande vidmakthålles och än vidare utvecklas. Då emellertid denna förbindelse icke kunnat uppehållas utan betydliga förluster för bolaget, har utskottet ansett, att understöd af allmänna medel bör beredas bolaget, på det att detsamma må kunna fullfölja sin verksamhet, som, om än till en början förlustbringande, dock bör kunna, sedan det uti ifrågavarande länder redan vunna marknadsfältet blifvit vidgadt, visa sig lönande. I likhet med Kungl. Maj:t anser utskottet, att stats-

*) Dessa uppgifter äro hämtade dels från handels- och sjöfartskommitténs utlåtande den 7 april 1900 angående åtgärder i främmande länder för höjande af sjöfart och utrikes handel och dels rederiaktiebolaget Nordstjernans år 1905 utgifna uppsats "En reguliär ångbåtslinje Sverige—Argentina".

understödet bör utgå under fem år, men har däremot funnit de af Kungl. Maj:t föreslagna beloppen alltför höga. Utskottet håller nämligen före, att subventionen, som synes böra utgå med visst belopp för hvarje resa fram och åter, och på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, minskas för de tre sista åren af femårsperioden, lämpligen kan bestämmas till 20,000 kronor för resa under åren 1906 och 1907 samt till 15,000 kronor för resa under åren 1908, 1909 och 1910, eller, efter beräkning af sex resor om året fram och åter, under hvart och ett af de två första åren 120,000 kronor och under hvart och ett af de tre senare 90,000 kronor, tillsammans 510,000 kronor.

Hvad beträffar de af Kungl. Maj:t föreslagna grunder för bestämmande af villkoren för subventionens åtnjutande, har utskottet endast velat framhålla vikten däraf, att sista hamnen, hvori varor för befraktning intagas vid resa till Buenos Ayres, blifver svensk, hvarigenom i afseende å denna befraktning så stor regelbundenhet som möjligt beredes de svenska varuafsändarne.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa,

att Riksdagen med anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition må besluta att under de villkor, som i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 20 april 1906 angifna grunder och det här ofvan af utskottet gjorda uttalande må varda af Kungl. Maj:t fastställda, såsom understöd till rederiaktiebolaget Nordstjernan för uppehållande under åren 1906—1910 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna bevilja ett anslag af 510,000 kronor och däraf å extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 240,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af sistnämnda belopp redan under innevarande år för ändamålet disponera 120,000 kronor.

Stockholm den 18 maj 1906.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Herr *H. Andersson* har begärt få antecknad, att han icke deltagit i förestående ärendes behandling inom utskottet.