

N:o 168.

Ank. till Riksd. kansli den 23 maj 1907, kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående understöd till aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet för uppehållande af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ostasien.

(2 U. A.)

I en till Riksdagen den 7 innevarande maj aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfver lämnad proposition (n:o 198) har Kungl. Maj:t under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för samma dag föreslagit Riksdagen att, under förutsättning att det under bildning varande aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet kommer till stånd samt att aftal mellan detta bolag och det danska »östasiatiska kompagni» blefve träffadt om upprättande af gemensam regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan,

dels medgifva, det statskontoret finge på enahanda villkor och med enahanda återbetalningsskyldighet, som i fråga om lån ur lånefonden till rederinäringens understödjande vore stadgade, för anskaffande af fartyg till uppehållande af nämnda förbindelse bevilja bolaget lån å tillhoppa 2,000,000 kronor, samt för sådant ändamål bemyndiga riksgäldskontoret att, i mån af behof, tillhandahålla statskontoret nämnda belopp, med skyldighet för statskontoret att, i den mån de utlånade medlen eller därå förfallna räntor blefve till statskontoret inbetalade, leverera hvad sålunda guldits tillbaka till riksgäldskontoret;

dels, såsom understöd åt nämnda bolag för uppehållande af sådan förbindelse, hvarom nyss nämnts, bevilja såsom förslagsanslag ett belopp af högst 1,850,000 kronor, att, på de villkor, Kungl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder kunde

finna skäligt föreskrifva, för en tid af fem år, räknadt från den dag, någon bolaget tillhörig ångare först afginge från Sverige till Ostasien, till bolaget utbetalas med belopp, motsvarande de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen, dock ej öfverstigande för år räknadt 370,000 kronor;

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

I detta ärende har departementschefen till ofvanberörda statsrådsprotokoll anfört följande:

»Jämte eget underdånigt utlåtande har kommerskollegium den 3 innevarande maj öfverlämnat en till Konungen ställd skrift, däri ett större antal representanter för vårt lands mest betydande företag på industriens, sjöfartens, handelns och bankväsendets områden — med förmälan, att de i afsikt att skyndsamt förverkliga planen om en svensk ångfartygslinje till Ostasien bildat ett bolag, benämndt aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet, med ändamål att drifva rederirörelse närmast genom en regelbunden trafik från Sverige till Ostasien och att i framtiden möjligen utvidga sin verksamhet till att omfatta handels- och industriell verksamhet — anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes till nu pågående Riksdag aflåta proposition om beviljande af dels en årlig subvention under en tid af fem år för upprätthållande af linjen till belopp af högst 370,000 kronor, dels rederilån å högst 2,000,000 kronor för anskaffande af de för företaget afsedda fyra första ångare.

Till stöd för denna ansökan hafva sökandena anfört:

»Den rastlösa utvecklingen af det industriella arbetet, som så mäktigt sätter sin prägel på vår tid, tvingar nationerna att uppjudasina yttersta krafter för att utveckla sina handelsområden och därigenom vinna ökade afsättningsmöjligheter för varuutbytet.

Uti kolonisationspolitiken hafva stormakterna sökt att finna ett medel för att skaffa fasta baser för sin handelsomsättning, och som handelns bärare går sträfvan att utveckla och befästa förbindelserna, vare sig till lands eller sjöledes.

Det är uppenbart, att uti denna täflan på världshandelns områden skola för de mindre nationerna yppa sig stora svårigheter att tränga sig fram, vore det icke så, att hvarje land äger sina säregna utvecklingsmöjligheter och förmåga att producera alster, som måste göra sig gällande och genom sin egen inneboende kraft kämpa sig fram.

Men villkoret för att varuutbytet skall nå en sund och kraftig utveckling, det är att säljaren i största möjliga utsträckning skall

kunna träda i direkt förbindelse med köparen. Häruti se vi anledningen till den sträfvan hos de europeiska folken, som drifva sjöhandel, att framför allt med sitt eget lands sjöförbindelser fostra och utveckla sin handelsrörelse med andra länder.

Hvad vårt land beträffar hafva våra reguljära sjöförbindelser med utlandet allt intill senaste tiden inskränkt sig till de närliggande europeiska länderna, förnämligast Tyskland, England, Frankrike, Holland och Belgien, och den afsättning, våra varor funnit uti aflägsnare länder, har förmedlats genom omlastning uti dessa länders stora centra för världshandeln.

Skall vår handel blomstra upp och nå en kraftig utveckling äfven utom Europa, måste vi äfven med betydande pekuniära uppoffringar söka att träda i direkt förbindelse med afnämarna af våra alster, ty först då kunna vi rätt lära känna deras behof och förutsättningarna för att våra produkter skola kunna vinna en större marknad liksom köparna först genom den direkta förbindelsen kunna få en rätt uppfattning och förvissning om, hvad vårt land kan producera och afyttra.

Genom ökad företagsamhet och stegrad energi har vår industri och handel likväl under senare år nått en glädjande utveckling. Äfven rederirörelsen har kraftigt utvecklats sig och så ha vi för 3 à 4 år sedan kommit därhän, att regelbundna svenska ångbåtslinjer med transmarina länder upprättats. Klart är, att man därvid i första hand lagt an särskildt på de områden, där man efter verkställda undersökningar fått kännedom om, att exporten af svenska varor varit särskildt betydande. Och naturligt var, att man i första hand sökte sig fram till de länder, i förbindelse med hvilka man kunde använda ett ej allt för dyrbart fartygs tonnage, så att den ekonomiska risken med företaget, om det skulle komma att icke visa sig lönande, ej skulle bli för stor.

Upprättandet af de svenska linjerna på Sydafrika och Sydamerika (La Plata) betecknar ett genombrott uti den svenska handelns och den svenska sjöfartens historia, som kommer att ha den mest vidtgående betydelse för vårt lands ekonomiska utveckling. Statsmakterna ha också i synnerlig grad beaktat betydelsen af dessa företag genom att understödja rederibolagen dels genom billiga lån till betydande belopp ur lånefonden för rederinäringens befrämjande och dels genom subvention till La Platalinjen under en tid af fem år.

Alla tecken gifva vid handen, att, när början väl en gång är

gjord med egna ångbåtslinjer till transmarina länder, kommer det ej att stanna vid de nu upprättade.

När Sveriges Riksdag förra året beslöt upprättandet af en beskickning uti Japan, var det helt visst en åtgärd, som var betingad icke allenast med hänsyn till Japans ställning som stormakt utan äfven med blicken fästad vid betydelsen af att i fjärran Östern ha en representation, som icke allenast kunde skydda utan äfven genom sitt inflytande verka banbrytande för utvecklingen af Sveriges handelsförbindelser med Ostasien.

Man kan med fog säga, att Europas folk slagits med häpnad öfver den enorma kraft och intelligens, som det japanska folket visat under de senaste fyra årtiondena för att uti sitt land omsätta erfarenheter och insikter, som deras utskickade landsmän inhämtat uti Europa och Nordamerika uti icke allenast politiska, sociala och militära förhållanden utan framför allt i hvad som rörer handel, industri och sjöfart.

Men ej må man tro, att denna rastlösa utveckling skall bland Asiens många hundra millioner innebyggare inskränka sig allenast till 50 millioner japaner. De äro i minoriteten. Och allt efter som de betydligt större folkslagen, 400 millioner kineser och öfver 200 millioner indier, komma att röra på sig och öppna sina väldiga riken för modärn kultur, måste deras behof af alster, som äro nödvändiga för den modärna kulturens utbredande, komma att göra sig gällande i en enorm omfattning.

Många omständigheter gifva vid handen, att fjärran Österns folk nu befinna sig uti en brytningsperiod. Det gäller därför nu mer än någonsin tidigare att passa på, medan tid är, för att utveckla vår handel med dessa aflägsna länders folk.

Att öfver storleken af vår export på Ostasien lämna en rätt uppgift genom vår statistik låter sig icke göras. Vårt varuutbyte med fjärran Östern har med några få undantagsfall skett genom omlastning af de svenska varorna uti Hamburg, Bremen, Antwerpen, London och liknande hamnar. Men de undersökningar, som under förra året gjordes af vårt sändebud uti Tokio före hans afresa till Japan, och hvilka från annat sakkunnigt håll bekräftats, gifva vid handen, att Sveriges export till asiatiska hamnar redan nu kan uppskattas till omkring 50,000 tons årligen förnämligast bestående af järn, stål, maskiner, cement, tändstickor, papper, pappersmassa, calciumcarbid, konserver m. m.

Det finnes sålunda redan nu ett högst beaktansvärdt underlag af svensk export, hvarpå en reguljär förbindelse med Ostasien har att räkna, ehuruval det af flera skäl ej får förbises, att all den export,

som nu förefinnes, ej genast skulle kunna öfverföras till en regelbunden ångbåtsförbindelse från Sverige. Man kan därför icke räkna därpå, att fartygen enbart från Sverige skulle kunna erhålla fulla laster, hvilket man väl kan förstå är af en för företagets ekonomiska bärkraft oundgänglig nödvändighet.

Fartygen måste därför anlöpa andra hamnar för att intaga lastfyllnad. På grund af den mångfald af stora och mäktiga bolag, som från kontinentala och engelska hamnar upprätthålla förbindelser med asiatiska hamnar, erbjuder det betydande svårigheter att vid sidan af dessa kunna med ett nytt företag göra intrång på deras områden.

Tanken har därför med nödvändighet ledts därhän att söka ett samarbete med en i traden redan inarbetad linje, hvilken genom samverkan med det svenska företaget erbjöds fördelen att deltaga uti det svenska varuutbytet med Ostasien, men som å andra sidan kunde genom sina redan inarbetade förbindelser uti de hamnar, som utgöra hufvudexportplatserna till Ostasien, tillförsäkra det svenska bolaget de godsmängder, som icke i Sverige kunde erhållas för att skaffa fartygen fulla laster.

Verkställda undersökningar gifva vid handen, att ett dylikt samarbete kan erhållas med det östasiatiska kompagni i Köpenhamn, som uppehåller en månatlig förbindelse från Danmark med anlöpande af Antwerpen eller annan kontinental hamn för lastfyllnads erhållande. Detta bolag, som icke allenast drifver rederi- utan äfven handelsrörelse, äger en fullt upparbetad förbindelse till Ostasien med ett vidt förgrenadt nät af tillförlitliga ombud, och utsträcka deras fartyg sina resor ända till Vladivostock och Yokohama.

Fördelen af ett dylikt samarbete ligger i öppen dag. Det svenska bolaget finge med ens fördel af den omfattande erfarenhet uti trafiken på östern, som det danska bolaget efter årslång erfarenhet förvärfvat; det danska bolaget erbjödes fördelen att uti ett land så närbeläget som Sverige erhålla ökade godsmängder för sina ångare med utsikt att en i framtiden väsentligt stegrad varuutskeppning från Sverige skulle kunna fylla fartygen utan att behöfva anlöpa kontinental hamn, hvilket blefve ekonomiskt fördelaktigare för fartygen.

En linje till Östasien skulle i regel komna att anlöpa Port Said, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Schanghai, Vladivostock samt följande hamnar i Japan, nämligen Yokohama, Kobe och Moji, och skulle fraktsatserna från Göteborg blifva enahanda med hvad som är gällande från Köpenhamn eller Hamburg, sålunda särskildt förmånliga för de svenska exportörerna. De blefve genom den nya linjen således

redan i frakthänseende ställda betydligt gynnsammare och i mera konkurrensmässig ställning än för närvarande är möjligt, att ej nämna de uppenbara fördelar, som ligga däruti, att varorna ej behöfva omlastas och därvid taga skada, eller deras afsändande försenas uti exporthamnen, som ofta inträffar vid omlastningar.

Men en afsevärd fördel är därjämte att taga i beaktande, nämligen att genom samarbetet med den danska linjen redan från företagets början kunde så ordnas, att varor kunde tecknas på genomgångsfrakt till alla de hamnar i Ostasien, som äga sjöförbindelser med de här ofvan angifna hamnarna, en lättnad för vår export, som är af den största betydelse.

Genom samtrafik med såväl statens järnvägar som enskilda järnvägar i vårt land, så att från en mångfald stationer direkta fraktbref kunde tecknas till ostasiatiska hamnar, skulle därjämte fördelar beredas vår export, hvilka torde komma att blifva af den allra största betydelse för dess utveckling.

Snabba och täta förbindelser med billiga och bestämda fraktsatser, det är helt enkelt de allra bästa förutsättningarna att skydda och främja vår export.

Utsikterna till en sådan förmånlig lösning af möjligheten att träda i direkt förbindelse med Ostasien ligga nu nära till förverkligande, men härtill fordras ett snabbt ingripande från statsmakternas sida för att genom ekonomiskt understöd möjliggöra en sådan plan.

Som ofvan nämnts, förutsättas särdeles låga och bestämda frakttaxor. Omkostnaderna för dessa resor äro högst betydande, och får uti trafiken på Ostasien särskildt tagas i betraktande de betydande umgälder, som fartygen ha att erlægga vid passerandet af Suezkanalen, och hvilka utgå med ett belopp af 8 $\frac{1}{4}$ francs per ton netto dräktighet efter särskild mätning (Suez kanal tonnage), som är något högre än vårt nuvarande svenska nettototal, samt 10 francs för hvarje passagerare.

De understöd, som engelska, tyska och franska linjer erhålla i traden på Ostasien äro högst betydande och uppgå till flere millioner kronor årligen, men förhållandena äro med det föreliggande svenska företaget ej analoga, då angifna utländska linjer måste i och för en snabb post- och passagerarbefordran anskaffa särskildt dyrbara och snabbgående ångare, som kräfva en anskaffningskostnad af flera millioner kronor och snart bli omoderna.

Att på grund af en kalkyl angifva storleken af en erforderlig subvention vore ett spegelfäkteri, då man icke har de bestämmande

faktorerna i sin hand, ty såväl de utgående som hemgående frakterna äro beroende af konjunkturer, som man icke kan beräkna och som kunna göra varutillförseln ytterst variabel. Då det »östasiatiska kompani» idkade trafik från Ryssland till Ostasien under rysk flagg, ersatte ryska regeringen bolaget umgälderna i Suezkanalen.

Då de större ledande ångfartygslinjerna i trafiken till Ostasien, som ofvan nämnts, till afsevärda belopp erhålla understöd af sina respektive regeringar, anse vi en subvention till den föreslagna linjen absolut nödvändig, och kunna vi icke utan ett dylikt understöd tänka på upprättande af densamma. Den lämpligaste formen torde vara, att staten ersätter bolaget afgifterna uti Suezkanalen för bolagets egna ångfartyg under svensk flagg.

Planen för det nya bolagets samarbete med det östasiatiska kompani är, att hvardera bolaget insätter fyra ångare, hvarigenom afgangsturerna från Sverige beräknas redan från början kunna ske hvar tredje vecka, alltså en särdeles förmånlig förbindelse, hvilken tillåter svenska exportörer de bästa möjligheter att snabbt kunna utskicka inkommande order.

Alltefter som behovet af ökad lastrum framträder, är afsikten att insätta ytterligare ångare, dock alltjämt med fasthållande vid den nu öfverenskomna planen, att halfva antalet ångare skall vara svenskt och halfva antalet danskt, så att uti planen för resornas utförande hvarannan ångare är svensk och hvarannan dansk.

Då linjen utvecklats sig därhän, att afgangstiderna kunna sättas till hvar fjortonde dag, har man beräknat, att afgifterna uti Suezkanalen för 26 enkla turer skulle uppgå till högst 370,000 kronor, hvilket enligt vår förmening bör blifva den begränsning uppåt, hvartill den årliga subvention, som vi nu i underdånighet anhålla om, bör utgå, sålunda att bolaget för hvarje år erhåller understöd till det belopp, som det med verifikationer kan styrka, att dess afgifter uti Suezkanalen uppgå till, dock för hvarje år ej öfverstigande förenämnda belopp af 370,000 kronor.

Den minsta tidsrymd, hvarunder ett dylikt understöd bör utgå, synes oss vara fem år för att åt icke allenast företaget i sig själf utan äfven åt den svenska exportrörelsen på ifrågavarande länder skänka nödig stadga, och bör detta lämpligen beräknas från och med den dag, då bolagets första ångare från svensk hamn utgår i trafik till Ostasien.

De fyra ångare, hvarmed bolaget skulle börja sin verksamhet, böra ha en storlek af 6 à 8,000 tons hvardera, och beräknas anskaff-

ningskostnaden uppgå till omkring 4,000,000 kronor. Att på enskild väg anskaffa hela detta betydande kapital låter sig icke nu göra, då företaget icke kan beräknas att under de första åren äfven med den begärda subventionen lämna någon afsevärd vinst. Nödvändigt är därför, att bolaget stöddes med ett lån till halfva anskaffningskostnaden för ifrågavarande fyra ångare, dock ej öfverstigande 2,000,000 kronor, och på enahanda villkor, som äro förbundna med lån ur fonden för rederinäringens understödjande. Då det är oss bekant, att de utaf innevarande års Riksdag till nämnda fond beviljade 5,000,000 kronor ej komma att ens till hälften kunna förslå att tillgodose lånebehovet, synes det oss icke lämpligt att ingå med ansökan om lån ur nämnda fond till ett så betydande belopp, som här är erforderligt, hvilket, om det skulle beviljas ur fonden, komme att väcka stort missnöje hos det stora antal redare, som redan inlämnat ansökningar, och som i så fall komme att se sina förhoppningar på lån gäckade af ett stort företag, som tillkommit efter det Riksdagen beviljat tillökningen i lånefonden.

I afsikt att skyndsamt förverkliga planen om en svensk ångfartygslinje till Ostasien hafva undertecknade bildat ett bolag, benämndt aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet, hvars ändamål är att drifva rederirörelse, här närmast en regelbunden trafik från Sverige till Ostasien, och i framtiden möjligen utvidga sin verksamhet till att omfatta handels- och industriell verksamhet.

Detta bolag äger ett minimikapital af 2,000,000 kronor, och skall aktiekapitalet utgöra högst 6,000,000 kronor samt är bildadt under förutsättning dels att bolaget för upprätthållandet af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och ostasiatiska hamnar af staten erhåller en årlig subvention under en tid af fem år, räknadt från första ångarens afgang från Sverige till Ostasien, med ett belopp motsvarande de af bolaget för sina ägande fartyg erlagda afgifterna uti Suezkanalen, dock ej öfverstigande 370,000 kronor årligen, och dels att bolaget för anskaffningskostnaden af de fyra första ångarna erhåller ett lån af staten å högst 2,000,000 kronor på enahanda villkor, som äro nu gällande för erhållande af lån ur fonden för rederinäringens understödjande.»

Skriften är undertecknad af följande personer: Th. Adelswärd, Rob. Almström, Chr. Aspelin, John Bernström, Elof Biesert, Knut Bohman, Carl C:son Bonde, Dan Broström, C. L. Danielsson, G. Danielson, Axel Ekman, Johan Ekman, P. Eriksson, V. Folin, Louis Fraenckel, Erik Frisell, Edv. Fränckel, William Gibson, Berndt Hay, Otto Höglund, Carl Hultgren, Axel Johnson, Carl Aug. Kjellberg, Jonas C:son Kjellberg,

O. Lamm, E. J. Ljungberg, Tord Magnuson, Aug. Schmitz, W. von Schwerin, Ivan Svensson, Gust. Tamm, W. Tham, Arthur Thiel, Axel Wahlberg, K. A. Wallenberg, Marc. Wallenberg, Carl Wijk, G. F. Östberg.

I sitt ofvanberörda underdåniga utlåtande har kommerskollegium i hufvudsak anfört följande:

*Kommers-
kollegii
utlåtande.*

Rörande ifrågavarande företags betydelse för svensk exportindustri och handel tilläte sig kollegium, som till följd af ärendets synnerligen brådskande beskaffenhet icke vore i tillfälle att förebringa en mera ingående utredning än den sökandena förebragt, hänvisa till hvad af dem i olika afseenden blifvit anfördt. Utsikterna till företagets framgång läte sig svårigen med fullständig säkerhet beräkna, men den omständigheten, att de erfarna och framstående affärsmän, hvilka gjort ansökningen, funnit sig äga anledning att teckna ett betydande kapital för planens realiserande, utgjorde ett kraftig stöd för ett antagande, att företaget skulle kunna utvecklas i gynnsam riktning och vinna framtida bärkraft. Det planerade samarbetet med det östasiatiska kompani i Köpenhamn torde vara ägnadt att undanrödja en stor del af de svårigheter, som eljest otvifvelaktigt skulle möta företaget särskildt i dess början. En för företagets ekonomiska trygghet synnerligen betydelsefull omständighet låge jämväl däri, att åt en linje på Ostasien redan från början vore att påräkna återfrakter i stor omfattning.

På grund af den svenska industriens alltjämt pågående uppsving och dess synnerligen stora utvecklingsmöjligheter vågade kollegium hysa den tillförsikt, att betydande mängder svenskt exportgods skulle blifva att påräkna för den nya linjen. De vidtgående afsättningsmöjligheter, som den skulle framkalla, måste i gynnsam riktning återverka på vår industri och jämväl på vår handel och sjöfart.

Företaget syntes därför blifva af så stor nationalekonomisk betydelse för vårt land, att dess förverkligande vore förtjänt af statens kraftiga understöd.

Af detta skäl ville kollegium, som icke funnit anledning till någon hufvudsaklig invändning mot sökandenas framställning, för sin del förorda bifall till ansökningen.

I likhet med sökandena ansåge kollegium, att till det begärda lånet icke borde tagas i anspråk någon del af de lånefonden för rederinäringens understödjande redan tillagda medel. De redan förut på kollegii handläggning beroende ansökningar om lån ur fonden utgjorde

ett antal af 24, och summan af de begärda lånebeloppen uppginge till i det närmaste 8 millioner kronor.

Hvad subventionen anginge, syntes de närmare bestämmelserna böra intagas i kontrakt mellan kronan samt bolaget, sedan detta registrerats.

Grunderna för ett sådant kontrakt borde i tillämpliga delar blifva hufvudsakligen desamma som de i afseende å La Plata-linjen gällande, dock med de modifikationer, som måste betingas af de tätare turerna, af det nödiga samarbetet med den danska linjen och af en för bolaget synnerligen behöflig frihet att taga fyllnadslast vid utfarten till Ostasien i andra än svenska eller danska hamnar, i den mån svenskt eller danskt exportgods icke stode till förfogande.

*Departements-
chefens
yttrande.*

Tanken på en direkt ångbåtsförbindelse med Ostasien är icke alldeles ny i vårt land. Redan handels- och sjöfartskommittén har i sitt år 1900 afgifna utlåtande förordat upprättandet af en ostasiatisk linje, ehuru väl först i andra rummet, sedan regelbunden förbindelse med La Platastaterna åstadkommits. Under de närmast följande åren kan denna tanke likväl sägas hafva hvilat. Först sedan nu den syd-amerikanska linjen kommit till stånd samt Sverige genom upprättande af beskickningen i Tokio trädtt officiellt i beröring med den mest framskridna af de ostasiatiska staterna, har denna plan åter med större allvar upptagits.

Det skäl, som först och främst talar för statens understödjande af det ifrågasatta företaget, är, såsom äfven af sökandena framhållits, den omständigheten, att skapandet af en verkligt betydande export till aflägsnare länder nödvändigtvis betingar direkta sjöfartsförbindelser. Redan vårt aflägsna läge innebär för oss en underlägsenhet i jämförelse med andra länder, hvilka ligga de stora världshafven närmare, men så länge därjämte, såsom nu sker, det för export afsedda godset måste underkastas omlastning å främmande ort och således utgifter och kostnader tillkomma, hvilka äro våra medtäflare å världsmarknaden besparade, synes icke mycken utsikt förefinnas för den svenska handeln och industrien att bestå i denna täflan. Härtill kommer ett annat skäl. Med frånvaron af direkta linjer följer gärna, att handeln besörjes icke direkt mellan säljare och köpare utan genom mellanhänder. Men dessa hafva naturligtvis intet särskildt intresse att göra det svenska märket känt; ofta nog går i sådant fall den svenska varan under annat märke, och den svenska industrien löper därför, så snart de an-

litade mellanhänderna finna fördelaktigare att vända sig till annan marknad, fara att förlora den kundkrets, densamma möjligen kan hafva lyckats att förvärfva. Därest en direkt, regelbunden ångbåtsförbindelse kommer till stånd, torde man däremot kunna antaga, att, åtminstone efter hand, anlitaandet af för den svenska handelns utveckling likgiltiga mellanhänder må kunna i största möjliga mån undvikas.

Ett skapande af direkta sjöfartsförbindelser med de länder, hvarest en större marknad för svensk industri kan påräknas, är därför uppenbarligen ett lifsbehof för densamma. Riksdagen har äfven föregående år med beviljande af understöd till La Plata-linjen behjärtat betydelsen häraf.

Det skulle naturligtvis för bedömande af den ekonomiska bärkraft, det nu ifrågasatta företaget kan antagas äga, vara synnerligen önskvärdt, att fullständiga upplysningar rörande storleken af vår export till Ostasien funnes att tillgå. Vår officiella handelsstatistik har emellertid som bekant ända intill senaste tiden i afseende på vår export varit föga tillförlitlig, i det att såsom destination för Sveriges export angifvits icke det land, dit en vara verkligen försålts, utan det, dit den närmast skeppats. Just den omständigheten, att vi sakna direkt linje på Ostasien, har således medfört, att dit utfördt svenskt gods icke alltid gått under sådan benämning.

Af åtskilliga konsulsberättelser från Japan framgår emellertid, att redan nu en ganska betydande export från Sverige dit äger rum samt att densamma under de senare åren i trots af de redan påpekade ogynnsamma omständigheter, med hvilka den kämpar, synes vara stadd ökning. Sålunda utvisar konsulns i Kobe årsberättelse för år 1905, i att, medan värdet af Sveriges export till Japan år 1903 uppgick till endast 290,697 yen (1 yen = omkring 1 krona 86 öre), hade densamma för år 1904 stigit till 430,637 yen samt för år 1905 till 1,002,459 yen. Denna export fördelade sig hufvudsakligen på följande artiklar, nämligen järn, stål, trämassa och papper; och uppginge värdet af exporten af dessa olika varuslag under åren 1904 och 1905 till följande belopp:

	1904	1905
Järn och mjukt stål	127,393 yen	227,650 yen
Stål, andra slag än mjukt stål	117,165 „	216,856 „
Trämassa	122,584 „	250,160 „
Papper	62,693 „	291,180 „

Emellertid, tillägger konsuln, vore det antagligt, att den svenska exporten till Japan varit icke obetydligt större än de af konsuln anförda siffrorna utvisade; och erinrar konsuln i sammanhang härmed,

att endast sådana varor, som åtnjöte förmånen af behandling enligt konventionstariff och som komme direkt från länder, hvilka i likhet med Sverige behandlades enligt sådan tariff, vore beledsagade af ursprungsbevis. Transitovaror i allmänhet behandlades däremot såsom importerade från det land, hvarifrån de slutligen skeppats till Japan. Vid sådant förhållande och då man betänkte, att en så stor artikel som trämassa samt åtskilliga artiklar inom järn- och stålbranschen förtullades enligt den allmänna taxan, gjorde man sig enligt konsulns åsikt icke skyldig till någon öfverskattning, om man beräknade värdet af Sveriges hela export till Japan under år 1905 till i rundt tal 2,000,000 kronor. Då vår export till Japan hufvudsakligen utgjordes af våra specialiteter järn och stål samt trämassa och papper samt man i Japan kunde räkna på ett beständigt, stort köpbehof af dessa artiklar, syntes vår export där hafva betydande expansionsmöjligheter. Men hufvudvillkoret härför, påpekar konsuln, vore en direkt, billig och snabb förbindelse.

Det torde böra nämnas, att i tillgängliga, från Japan meddelade uppgifter rörande dess handelsomsättning med främmande länder Sverige och Norge intill år 1903 befinnas sammanförda med hvarandra, hvarför icke någon tillförlitlig ledning med afseende på vår export före nämnda år kan hämtas ur dessa källor.

Beträffande öfriga ostasiatiska länder, Kina, Siam m. fl., kan icke någon egentlig utredning förebringas. Jag ber blott att få erinra, hurusom Kungl. Maj:ts minister i Tokio G. Wallenberg kort före sin afresa till beskickningsorten förliden höst vid anställda undersökningar i Köpenhamn och Hamburg beräknat den godskvantitet, som årligen utginge från Sverige till hela Ostasien, till cirka 50,000 tons, däraf största delen utgjordes af pappersmassa och papper samt något järn, stål, cement och tändstickor.

Vid beräkningen af våra exportmöjligheter till ifrågavarande länder måste slutligen tagas i betraktande den rika utveckling, hvari dessamma för närvarande äro stadda. Alla kompetenta vittnesbörd öfverensstämma härutinnan. Allbekant är den storartade utveckling, Japan i våra dagar uppnått och som på några årtionden förvandlat detta rike till en med de europeiska stormakterna jämbördig stat. Men äfven Kina och Siam sträfva numera att blifva delaktiga af den västerländska odling, från hvilken de så länge utestängt sig.

Måhända skulle man med hänsyn därtill att för närvarande icke möjlighet gifves att exakt beräkna utsikterna för vår export å Ostasien härutinnan finna ett skäl för frågans uppskjutande tillsvidare. Här-

emot må dock till en början erinras, att man vid uppgörande af dylika beräkningar alltid i väsentlig mån är hänvisad till sannolikhetskalkyler. Och vidare skulle det säkerligen vara mindre välbetänkt att genom ett uppskof lämna de nationer, hvilka sedan länge äro kunder å den ostasiatiska marknaden, tillfälle att där ytterligare befästa sig. Äfven kan man genom ett dröjsmål måhända utsätta sig för risken, att andra sjöfartsidkande nationer upprätta ångbåtsförbindelser, med hvilka det sedermera skulle blifva svårt för oss att konkurrera.

Slutligen — och detta synes mig vara det viktigaste skäl, hvarför frågan redan nu kräfver sin lösning — förefinnes ingen säkerhet för, att den nu föreliggande möjligheten för det nya svenska bolaget att samverka med det danska ostasiatiska kompaniet vidare kan stå till buds. En nödvändig förutsättning för att ett företag sådant som det ifrågasatta skall kunna krönas med framgång synes mig nämligen vara, att ett samarbete, på sätt sökandena förorda, kommer till stånd mellan de båda bolagen. Fördelarna häraf kunna svårligen underskattas; och tillåter jag mig att i sådant afseende erinra om hvad sökandena därutinnan anført. Särskildt ber jag att få fästa uppmärksamheten därå, att endast på denna väg verkligen täta ångbåtsförbindelser kunna ernås.

Möjligen skulle man kunna, såsom äfven under ärendets förberedande behandling varit ifrågasatt, anse, att den utsikt till direkt afsättning för våra industrivaror, som genom förslaget afses, skulle kunna vinnas på enklare och billigare sätt, nämligen sålunda, att aftal uppgjordes med det danska bolaget därom, att dess fartyg mot lindringar i hamnumgälder och möjligen direkt ersättning på utgåendet till Ostasien anlöpte Göteborg för att där mottaga de svenska exportörernas varor. Frånsedt att härigenom den för nationalkänslan tilltalande tanken, att den svenska flaggan åter, liksom fordom, komme att vaja öfver dessa fjärran haf, icke skulle bringas till utförande, skulle ett sådant tillvägagångssätt medföra äfven rent praktiska olägenheter. Redan däri, att Sverige såsom industri- och sjöfartsidkande land alltjämt förblifver tämligen okänt å nu ifrågavarande delar af jordklotet, ligger en reell olägenhet. Vidare skulle vår sjöfartsförbindelse med Ostasien förmedlas genom utländska händer, och det är tydligt, att ju större framgång ett sådant företag vunne, desto svårare skulle det blifva för oss i en framtid att lösgöra oss från det beroende, hvori vi ställt oss. Jag anser mig således, i trots af de betydande uppoffringar, som från statsverkets sida kräfvast för förverkligande af den af sökandena ifrågasatta planen, böra förorda, att proposition i öfverensstämmelse med hvad af dem föreslagits varder till Riksdagen aflåten.

Det understöd, bolaget begär, afser dels ett statslån å högst 2,000,000 kronor såsom bidrag för anskaffande af fyra ångare dels ock under fem års tid en årlig subvention, motsvarande det belopp, hvartill afgifterna för Suez-kanalens passerande beräknats årligen uppgå, dock ej högre än 370,000 kronor; och är under förutsättning af bifall härtill bolagets bildande, enligt hvad jag haft tillfälle inhämta, fullt betryggadt.

Af skäl, som af bolaget framhållits och äfven af kommerskollegium biträdts, synes för det lån, som af bolaget begärts, rederilånefonden icke böra anlitas, utan synes lämpligare, att för ändamålet ett särskildt anslag af Riksdagen äskas, hvilket dock i likhet med de till rederilånefonden anvisade medel, synes böra utgå från riksgäldskontoret. I fråga om villkoren för lånets iyftande och återbetalande torde däremot enahanda villkor böra gälla som i fråga om lån ur nyssnämnda fond.

Hvad angår den begärda subventionen, synes mig, på sätt föreslagits, lämpligt, att statens understöd till bolaget bestämmes till visst årligt belopp, afsedt att täcka bolagets utgifter för Suez-afgifternas erläggande. Ett årligt statsunderstöd är med hänsyn till de låga fraktsatserna och de andra omständigheter, som äro förenade med startande af en så omfattande ångbåtslinje en absolut nödvändighet för att trygga företagets existens under de första banbrytande åren af dess verksamhet. I fråga om storleken af det belopp, som från statens sida erfordras, har bolaget, såsom nämnts, begränsat detsamma till högst 370,000 kronor. Med afseende härå anser jag mig böra nämna, att, enligt mig tillhandakomna upplysningar, afgifterna för Suez-kanalens passerande för hvarje enkel resa med fartyg af den storlek, det danska kompaniet använder, belöpa sig till omkring 22,000 kronor i medeltal; och skulle således, då enligt den uppgjorda planen det svenska bolagets ångare skulle till en början göra 16 enkla resor, den årliga subventionen antagligen i verkligheten komma att utgöra omkring 350,000 kronor.

Då emellertid i anseende till sättet för den föreslagna subventionens beräkning det årliga beloppet däraf icke kan på förhand fixeras, torde det anslag, som må komma att såsom statsunderstöd åt bolaget beviljas, böra gifvas natur af förslagsanslag.

En förutsättning för beviljande af såväl lån som subvention är, såsom redan framhållits, att aftal om samarbete med det danska bolaget kommer till stånd. I öfrigt synas för subventionens åtnjutande i hufvudsak följande grunder böra tillämpas:

1) Sedan det svenska bolaget snarast möjligt anskaffat fyra ångbåtar samt träffat aftal med det danska ostasiatiska kompaniet om upprätthållande af gemensam trafik å Ostasien, skall regelbunden ång-

fartygsförbindelse äga rum mellan Sverige och Ostasien enligt följande plan. En ångbåt om minst 6,000 tons expedieras från Göteborg ungefär hvar tredje vecka till Ostasien sålunda, att hvar annan gång afgår en af bolagets båtar samt hvar annan gång en af det danska ostasiatiska kompaniets. I enahanda ordning och å ungefär samma tid expedieras en ångbåt i motsatt riktning.

2) Från Sverige till Ostasien afgående svenskt fartyg må icke, förr än allt för befordran åt fartyget erbjudet, till Asien destineradt svenskt gods i fartyget mottagits, tagas i anspråk för fraktande af annat gods. Det till Asien destinerade svenska godset befordras enligt af Kungl. Maj:t fastställda maximitaxor.

3) Postföring å bolagets fartyg ombesörjes kostnadsfritt.

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

5) Fri öfverresa och fritt vivre under resan lämnas å de svenska fartygen de handelsstipendiater, som utsändas till Asien, hvarjämte fri återresa lämnas de stipendiater, som återvända till Sverige.

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

7) Understöden utbetalas för hvarje halfår, så snart bolaget styrkt beloppet af de afgifter för Suez-kanalens passerande, som under samma halfår af dess fartyg erlagts; dock med skyldighet för bolaget att, i händelse de intäkter, hvilka under hela den tid, subventionen afser, af trafiken influtit, öfverskjuta hvad för bestridande af öfriga kostnader för linjens uppehållande erfordras, till statsverket återbära så stor del af understödet, som motsvarar öfverskottet; ägande bolaget att bland omkostnader beräkna 5 procents amortering för år å värdet af de ångare, som användas för linjens upprätthållande, äfvensom årligen 4 procents ränta å ångarnas efter afdrag af beräknade amorteringar återstående värde.

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

De sålunda föreslagna grunderna äro i enlighet med kommers-

kollegii hemställan uppgjorda i hufvudsaklig öfverensstämmelse med dem, som gälla för rederibolaget Nordstjernan.

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 för hårdt anlitas, utan synes mig särskildt anslag böra för ändamålet af Riksdagen äskas.

Bolaget har för afsikt att så snart som möjligt sätta det beramade företaget i gång. Med hänsyn till den tid, som åtgår för anskaffande af fartyg äfvensom för de öfriga förberedelser, som kräfvias för ett så omfattande företags igångsättande, torde säkerligen åtskilliga månader förflyta, innan bolaget kan blifva i tillfälle att utsända någon ångare till Ostasien och således komma i åtnjutande af den ifrågasatta subventionen. Det belopp, som erfordras för kanalafgifternas gäldande under innevarande år, kan därför icke nu med vissnet beräknas. Då emellertid den svenska linjen antages kunna öppnas under innevarande års sensommar, torde ett belopp af 100,000 kronor för år 1907 få anses tillräckligt. Därest, såsom lämpligt synes vara, det för år 1908 erforderliga beloppet anvisas redan innevarande år, skulle således å 1908 års riksstat behöfva uppföras ett belopp af sammanlagdt 470,000 kronor. Då den del här af som kan komma att på innevarande år belöpa, jämlikt bestämmelserna i punkt 7 af ofvanintagna villkor för subventions åtnjutande, icke skall till bolaget utbetalas förrän vid ingången af år 1908, behöfver icke framställning göras därom, att ifrågavarande del af det begärda anslaget må redan under år 1907 af Kungl. Maj:t disponeras.»

*Utskottets
yttrande.*

En regelbunden direkt sjöfartsförbindelse med Ostasien är utan tvifvel för våra handels- och rederiintressen af stor betydelse såväl på grund däraf, att genom en sådan förbindelse undanröjes det hinder för en mera betydande export, som ligger i den omständigheten, att de svenska varor, som nu äro afsedda att utskeppas till Indien, Kina, Japan och Sibirien, för närvarande måste underkastas en med kostnad och tidsutdräkt förenad omlastning i de stora engelska och kontinentala frakthamnarna som ock därigenom att en stor del af de mellanhänder mellan köpare och säljare, som för närvarande i allmänhet användas beträffande de svenska exportvarorna, torde vid direkt fraktförbindelse kunna i väsentlig mån undvaras och de svenska märkena således hafva lättare att göra sig kända och efterfrågade. Då det emellertid ligger i sakens natur, att ett företag som det ifrågasatta ej kan beräknas under de första åren visa sig ekonomiskt bärande, har utskottet ansett, att

statsunderstöd bör beredas detsamma, på sätt förut ägt rum beträffande rederiaktiebolaget Nordstjärnans direkta ångbåtstrafik på La Plata-länderna; och har utskottet icke haft något att erinra mot hvad i sådant afseende föreslagits eller beviljande af, dels såsom bidrag för anskaffande af fyra ångare ett lån å 2,000,000 kronor med enahanda villkor och återbetalningsskyldighet som äro stadgade i fråga om lån från lånefonden till rederinäringens understödjande, dels ock en årlig subvention af högst 370,000 kronor till täckande af afgifterna för bolagets båtar vid passerandet af Suezkanalen.

I afseende å det ifrågasatta samarbetet med det Östasiatiska kompani i Köpenhamn har utskottet fäst sig vid hvad sökandena i ärendet framhållit angående omöjligheten för fartygen att redan från början erhålla full last från Sverige och nödvändigheten att, för att företaget skall blifva ekonomiskt bärande, lasten kan kompletteras i utländska hamnar. Enligt hvad utskottet inhämtat, förefinnes emellertid bland de ångbåtlinjer, som från engelska och kontinentala hamnar behärska trafiken på Ostasien, en i afsikt att utestänga konkurrens bildad sammanslutning, hvilken genom sina bestämmelser om frakttaxor och fraktrabatter så godt som omöjliggör för varuafsändare att skeppa sitt gods med andra ångbåtlinjer än dem, som äro upptagna i denna sammanslutning. En samverkan med ett uti denna förening upptaget ångbåtsbolag anses därför såsom en nödvändig förutsättning för att åt ett svenskt bolag bereda den utsikt till lastifyllnad uti hamnar som beröras af omnämnda sammanslutning, förutan hvilken det svenska företaget ej skulle vara ekonomiskt möjligt. Det föreslagna svenska ångfartygsbolagets upphofsmän hafva nu åvägabragt ett samarbete med det Östasiatiska kompani i Köpenhamn, som tillhör den omtalade sammanslutningen, och anser man sig härigenom hafva grundad förvisning om att de svårigheter, som eljest skulle hafva uppstått för det svenska företaget med hänsyn till godsanskaffning från hamnar utom Sverige, blifvit till en väsentlig del undanröjda.

I afseende å de af Kungl. Maj:t omnämnda villkor för understödets åtnjutande har utskottet icke funnit annan anledning till erinran mot desamma, än att det syns utskottet, som om, till förekommande af missbruk beträffande utnyttjandet af den i mom. 6 omförmälda förmånen af fri öfverresa och fritt vivre för svenska industriidkares och exportörers ombud, kommerskollegi yttrande öfver framställning om sådan förmån bör före dess beviljande inhämtas.

På grund af hvad sålunda anförts får utskottet hemställa:

att Riksdagen må, under förutsättning att det under bildning varande aktiebolaget svenska ostasiatiska kompaniet kommer till stånd samt att aftal mellan detta bolag och det danska »ostasiatiska kompaniet» varder träffadt om upprättande af gemensam regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Danmark, å ena, samt Ostasien, å andra sidan,

a) medgifva, det statskontoret må på enahanda villkor och med enahanda återbetalningsskyldighet, som i fråga om lån ur lånefonden till rederinäringens understödjande äro stadgade, för anskaffande af fartyg till uppehållande af nämnda förbindelse bevilja bolaget lån å tillhoppa 2,000,000 kronor, samt för sådant ändamål bemyndiga riksgäldskontoret att, i mån af behof, tillhandahålla statskontoret nämnda belopp, med skyldighet för statskontoret att, i den mån de utlånade medlen eller därå förfallna räntor varda till statskontoret inbetalade, leverera hvad sålunda guldits tillbaka till riksgäldskontoret;

b) såsom understöd åt nämnda bolag för uppehållande af sådan förbindelse, hvarom nyss nämnts, bevilja såsom förslagsanslag ett belopp af högst 1,850,000 kronor, att, på de villkor, Kungl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden den 7 maj 1907 angifna grunder må finna skäligt föreskrifva, för en tid af fem år, räknadt från den dag, någon bolaget tillhörig ångare först afgår från Sverige till Ostasien, till bolaget utbetalas med belopp, motsvarande de af bolaget för dess fartyg erlagda afgifter i Suezkanalen, dock ej öfverstigande för år räknadt 370,000 kronor; samt

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

Stockholm den 23 maj 1907.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.