

Nr 190.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige samt Nordamerika; gifven Stockholms slott den 12 april 1912.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att såsom understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen för uppehållande under tiden från medlet af år 1912 till 1916 års utgång af regelbunden förbindelse med ångfartyg (motorfartyg) mellan Sverige samt Nordamerikas Förenta Stater och Mexiko, äfvensom eventuellt Västindien, bevilja ett anslag å 600,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i nämnda protokoll tillstyrkta grunder, må finna skäligt föreskrifva, utgå med sammanlagdt 150,000 kronor åren 1912 och 1913 samt 150,000 kronor hvar och ett af åren 1914, 1915 och 1916 samt

att till beredande af sådant understöd åt bolaget under åren 1912 och 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för år 1913 anvisa ett belopp af 150,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf redan under år 1912 för ändamålet disponera 50,000 kronor.

Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 1 saml. 149 häft. (Nr 190.) 1

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

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

GUSTAF ADOLF.

Theodor Adelswärd.

*Utdrag af protokollet öfver finansärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott den 12 april 1912.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve EHRENSVÄRD,
Statsråden: PETERSSON,
SCHOTTE,
BERG,
BERGSTRÖM,
friherre ADELSWÄRD,
PETRÉN,
STENSTRÖM,
LARSSON,
SANDSTRÖM.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet friherre Adelswärd anförde härefter:

I en till Kungl. Maj:t ingifven, den 19 februari 1912 dagtecknad skrift har aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen genom sin styrelse bankdirektören Herman Mannheimer, handlandena Justus Adalrik Waller och Axel Carlander, konsuln Johan Emilsson Ekman och skeppsredaren Daniel Broström i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes bevilja

bolaget för upprätthållande af en regelbunden lastångarelinje mellan Sverige samt hamnar i Nordamerika och Mexico med minst tre ångare, ensamt eller i samtrafik med annat bolag, *dels* ett statsunderstöd af 50,000 kronor årligen för hvarje af tre ångare eller högst 150,000 kronor årligen att utgå under fem år, räknadt från den tid, då bolagets första ångare börjar trafiken, *dels ock* ett statslån af högst 1,400,000 kronor till täckande af anskaffningskostnaden för bolagets tre första ångare på enahanda villkor, som äro gällande för lån ur fonden för rederinäringens understödjande;

och har bolaget förmått, att för den trafik, som under år 1912 komme att äga rum, statsunderstödet borde kunna begränsas till högst 50,000 kronor.

Under erinran att frågan om bildandet af en regelbunden svensk ångfartygsförbindelse med Nordamerika under de senaste årtiondena vid flera tillfällen varit på tal och senast framförts år 1909 af skeppsredaren W. R. Lundgren samt år 1910 af skeppsredaren Daniel Broström utan att nå sin lösning har bolaget i sin ansökning till en början lämnat en *öfversikt af den svenska transoceanska sjöfartens utveckling och nuvarande läge* samt i sådant hänseende anfört:

»En kort öfverblick af denna storartade utveckling af svensk sjöfart ger vid handen, att första början till en reguljär oceantrafik från Sverige ägde rum år 1904, då traden på Sydafrika påbörjades. Detta år expedierades från Göteborg till transoceanska hamnar endast 6 lägenheter, däri inberäknade 3 lägenheter till Kanarieöarna, under det att motsvarande lägenheter år 1910 utgjorde ej mindre än 87, hvaraf 13 till Kanarieöarna. År 1905 kom trafiken på La Plataländerna till stånd. Därefter följde Ostasiatiska linjen år 1907 och Sydafrikalinjens utsträckning till Australien. Detta i hvad det gäller svenska rederibolags företagsamhet, i hvilket sammanhang äfven kan erinras om de båda svenska Levantlinjerna, som startades förra året, hvilka linjer närmast kunna jämnställas med de transoceanska linjerna i fråga om resornas längd och linjernas betydelse för att vinna nya afsättningsområden åt vår direkta export.

Ehuru ur vår officiella statistik ett korrekt bedömande af vår exports uppsving ej torde kunna erhållas — särskildt emedan de senaste tvenne årens siffror ännu ej föreligga, men äfven af andra orsaker — vittna dock följande uppgifter mäktigt om de direkta transoceanska linjernas betydelse för vår export. Därvid ha tagits siffrorna för år 1903 — året närmast före den första linjens tillkomst — samt år 1909, det år, hvaröfver de senaste officiella uppgifterna föreligga.

Värdet af Sveriges export till:	år 1903:	år 1909:
Australien och Nya Zeeland	kronor 351,652	kronor 5,463,886
Kina	» 9,763	» 979,391
Japan	» 11,419	» 3,292,272
Mexico	» — —	» 367,250
Förenta Staterna	» — —	» 15,981,493
Brasilien	» 102,979	» 749,369
Uruguay	» 438,570	» 280,362
Argentina	» 453,756	» 3,602,223

Den officiella statistiken upptager icke någon export till Mexico och Förenta Staterna år 1903.

För vår transmarina sjöfart anlöpas ett flertal svenska hamnar, af hvilka Göteborg är den viktigaste. I närvarande stund omfattar den transoceanska sjöfarten från Sverige följande linjer, hvilkas verksamhet i hufvudsak går efter följande program:

I. Sverige—Sydafrika.

Rederiaktiebolaget Transatlantic (Svenska Sydafrikalinjen), Aktiebolaget Sydafrikanska Handelskompaniet, Aktieselskabet Det Östasiatiska Kompagni i Köpenhamn och Aktieselskabet Norska Sydafrika och Australialinjen i förening expediera en ångare om 5 à 6,000 tons hvar fjortonde dag sommartid och hvar fjärde vecka vintertiden till Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay och eventuellt Mossel Bay och Beira.

II. Sverige—Brasilien—La Plata.

Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm (Johnsonlinjen) har 6 ångare om 5,500 à 7,000 tons i denna trade och expediera en ångare ungefär hvar tredje à fjärde vecka till Rio Janeiro, Santos, Montevideo och Buenos Ayres. Dessutom sysselsätter bolaget förhyrda ångare och har gått i författning om att beställa flera ångare för att tillgodose den ökade trafiken.

III. Sverige—Ostasien—Japan.

Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg i förening med Aktieselskabet Det Östasiatiska Kompagni i Köpenhamn expediera en ångare om 6,500 till 9,000 tons hvar tredje vecka, i regel via Antwerpen, till Port Said, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yoko-

hama, Kobe och Moji. Under innevarande år kommer trafiken ytterligare att utökas, så att en ångare kommer att expedieras ungefär hvar 14:de dag, och skall linjen då sysselsätta 12 ångare, hvaraf 6 tillhöra det svenska bolaget och 6 det danska.

IV. *Sverige—Australien.*

Rederiaktiebolaget Transatlantic (Svenska Sydafrikalinjen) samt Aktieselskabet Norska Sydafrika & Australialinjen expediera en ångare om 7,000 till 8,750 tons hvar fjärde vecka (i regel äfven anlöpande Durban i Sydafrika) till Freemantle, Adelaide, Melbourne och Sydney.

V. *Göteborg—Australien.*

Deutsche Australische Dampfschiffs Gesellschaft expediera en ångare hvar fjärde vecka till Freemantle, Adelaide, Melbourne och Sydney.

VI. *Göteborg—Amerika—Mexico.*

Norska Mexico Gulflinjen expedierar en ångare om 5,500 tons hvar fjärde vecka till Newport News, Galveston, Puerto Mexico och Vera Cruz.

VII. *Göteborg—Kanarieöarna.*

Otto Thoresens rederi i Kristiania expedierar en ångare hvar fjärde vecka.

Huru många fartyg, som för närvarande användas i den transmarina sjöfarten från Sverige, kan ej exakt uppgifvas, enär flera af linjerna, förutom sina egna fartyg, använda förhyrda fartyg för kortare eller längre perioder. Hvad de svenska bolagen beträffar, har Rederiaktiebolaget Transatlantic 8 båtar i storlek från 5,500 till 8,000 tons, Rederiaktiebolaget Nordstjernen 6 ångare i storlek från 6,000 till 7,000 tons, Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet 6 ångare i storlek från 6,500 till 9,000 tons och Aktiebolaget Sydafrikanska Handelskompaniet 2 ångare om cirka 5,500 tons d. v., alltså sammanlagdt för närvarande 22 svenska oceanångare. Antalet af utländska rederiföretag i regelbunden oceantrafik å Göteborg använda egna ångare torde vara ungefär lika. Dessutom tillkomma de förhyrda ångarne, hvaraf de flesta äro utländska. Man torde därför utan öfverdrift kunna uppskatta det antal fartyg, som användas i den transoceanska regelbundna sjöfarten från Sverige, att för närvarande utgöra omkring ett 50-tal.

Såsom af föregående redogörelse framgår, existerar ett samarbete

emellan de svenska bolag, som bedrifva transmarin linjetrafik — utom Johnsonlinjen — och ledande norska och danska rederibolag. Detta samarbete har goda skäl för sig dels på grund, att icke enbart Sverige utan äfven Norge och Danmark hafva export till de länder, som linjerna äro utsträckta till, dels äfven därför, att genom sammanslutningen ett större antal fartyg har kunnat insättas på traderna, hvarigenom ett större antal resor har kunnat utföras. Täta och regelbundna turer äro en nödvändig förutsättning för ett framgångsrikt bedrifvande af linjetrafik.

När man betänker, att hela denna väldiga trafik upparbetats under den korta tidrymden af omkring åtta år, och att vår export under denna tid utvecklats så, att på samtliga linjer ett ständigt ökad behof af lastrum gjort sig gällande, är det lätt att förstå, hvilken stor betydelse för vårt lands ekonomiska lif denna nya företagsamhet har, samt att den är förtjänt att erhålla kraftig uppmuntran och stöd från statsmakternas sida. Statsmakterna hafva ock ådagalagt, att den direkta transatlantiska trafiken utgör föremål för deras omvårdnad. Redan vid 1906 års riksdag fick Rederiaktiebolaget Nordstjernan på Kungl. Maj:ts framställning sig beviljad ett statsunderstöd för en period af fem år af sammanlagdt kronor 510,000, och liknande förmån erhöi det under år 1907 startade Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet, hvars tillkomst möjliggjordes genom statsmakternas kraftiga ingripande, därigenom att åt detta bolag beviljades ett understöd af högst kronor 1,850,000 att utgå under fem år. För båda dessa bolag har Riksdagen sedermera beviljat förlängdt understöd, hvarvid dock beloppen minskats, och är det att hoppas, att statsunderstöden skola kunna framgent än ytterligare minskas för att framdeles, sedan bolagen kunnat vinna tillräcklig styrka, eventuellt helt bortfalla. Åt såväl dessa bolag som öfriga rederier, hvilka bedrifva reguljär transmarin sjöfart, har staten lämnat betydande lånebelopp, antingen ur rederilånefonden eller genom af Riksdagen särskildt anvisade lån på samma betingelser som de så kallade rederilånen.»

Bolaget har härpå i sin ansökning till behandling upptagit frågan, huruvida en direkt linje till Nordamerika från Sverige borde anordnas såsom *lastångarelinje* eller *passagerarelinje*, därvid bolaget andragit:

»Ett fortsatt understöd till de bolag, hvars verksamhet redan blifvit föremål för statsmakternas intresse, eller ett stödjande af nya företag afseende sådana trafikleder, dit den svenska sjöfarten ännu ej sträckt sig, bör naturligtvis i hvarje särskildt fall blifva föremål för en ingående pröfning. Utöfver de ångbåtslinjer, som redan äro i verksamhet, är det tvifvelsutan ingen, som förtjänar större uppmärksamhet och är af större betydelse i både kommersiellt och nationellt hänseende

för Sverige än en direkt förbindelse med Nordamerikas Förenta Stater. Ehuru väl våra ekonomiska förbindelser med Förenta Staterna äro större och äldre än med öfriga utomeuropeiska länder, hafva vi icke hitintills kunnat lösa problemet om en reguljär förbindelse med detta betydelsefulla trafikområde. Orsakerna härtill äro flera. Först bör erinras därom, att trafiken emellan Europa och Nordamerika är mera omfattande, icke allenast hvad angår passageraretrafiken, utan äfven beträffande gods- trafiken, än mellan Europa och någon annan världsdel. Den är alltså af större betydelse för de stora kontinentala och engelska rederibolag, som inneha denna trafik, och mera uppdrifven beträffande fartygens storlek och utrustning än någon annan existerande sjötrafik. På grund häraf är ett framträngande till detta trafikområde mera svårlöst än beträffande andra transmarina linjer. Utvecklingen af vår oceansjöfart ådagalägger också, att den lösts så att säga i riktning från lättare till svårare uppgifter. Början med Sydafrikalinjen och denna linjes utsträckning till Australien var naturlig därför, att lasterna på dessa linjer hufvudsakligen bestå af trävaror, som kräfva en billig frakt och äro mindre lämpliga såsom omlastningsgods samt därför mindre begärliga för de stora utländska rederierna att dirigera öfver deras hamnar. När det däremot gäller våra hel- eller halffabrikat, förändras situationen, och konkurrensen blir skarpare, ju högre frakt varan kan bära, och ju mindre kostnader den drager som omlastningsgods.

Trafikspörsmålet för vårt land i fråga om Nordamerika är af tvåfaldig art. Å ena sidan gäller det att tillgodose handels intressen, å andra sidan passageraretrafikens. Dessa båda uppgifter kunna icke lösas med samma slags fartyg. Byggnadskostnaden för lämpliga fartyg för gods- trafiken torde kunna anslås till i genomsnitt omkring en miljon kronor stycket, under det att lämpliga post- och passagerarefartyg torde betinga en kostnad af fyra å fem miljoner kronor stycket. Men det är icke nog med denna enorma skillnad uti anskaffningskostnaden. Skillnaden i driftkostnaderna är proportionsvis ännu större, och startandet af en passagerarelinje innebär alltså en mångdubbel risk i jämförelse med startandet af en lastångarelinje.

En s. k. passagerarelinje mellan Sverige och Nordamerika betyder icke, att fartyget uteslutande skulle afses för passagerare. Den skulle naturligtvis vara afsedd äfven till förande af last.

Principen för en passagerarelinje bör vara att utföra resan på kortaste möjliga tid och så direkt som möjligt. En dylik linje bör gå direkt från Göteborg till New-York, såvidt möjligt utan anlöpande af någon mellanliggande hamn.

För en lastångarelinje ställer sig problemet väsentligt annorlunda. Därvid gäller att i så stor utsträckning, som det är ekonomiskt möjligt, direkt uppsamla och sedermera i respektive lossningshamnar aflösa godset. Ett anlöpande af flera hamnar såväl för lastning som lossning måste ingå i planen för en lastångarelinje.

Vår export till Amerika går öfver ett flertal amerikanska hamnar. En passagerarelinje emellan Göteborg och New-York skulle ingalunda ensam på ett tillfredsställande sätt kunna betjäna vår export, ty öfriga imporhamnar, såsom Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport News och hamnar i södra delen af Staterna, spela en högst betydande roll.

När våra exportörer uppgöra fraktkontrakt på Nordamerikas norra hamnar, söka de i regel träffa sådana aftal, att de kunna dirigera exportgodset till hvilken af de större amerikanska imporhamnarna, som de amerikanska köparne önska. Då en passagerarelinje å New-York, såsom förut anförts, icke komme att direkt beröra annan hamn i Amerika än New-York, förutsättes, för att en sådan linje skulle någorlunda kunna tillfredsställa exporten af gods, att öfriga nu existerande Amerika-linjer skulle åtaga sig att, med omlastning exempelvis i Hull, Hamburg och Köpenhamn, frakta det gods, som passagerarelinjen icke kunde själf frakta. Omlastningen måste till alla väsentligaste delar liksom hittills ske i Europa. Emellertid är det föga sannolikt, att en öfverenskomelse om ett dylikt samarbete skulle kunna åvägabringas, enär konkurrenshänsyn skulle komma hindrande emellan. Den fasta sammanlutningen emellan de redan existerande linjerna och deras hänsynlöshet i konkurrensen äro nogsamta kända. En lastångarelinje skulle visserligen icke med ens uti sin routeplan kunna upptaga alla de amerikanska imporhamnar, som för vår export äga betydelse. Men enligt den arbetsplan, efter hvilken vi ämna arbeta, nämligen upprättandet af en grenlinje, som omfattar de södra imporhamnarna från Newport News ända in till Mexico, och en grenlinje, som går på två à tre af de norra hamnarna, sättes vårt land redan från början i direkt kontakt med de allra flesta af de hamnar, som för oss äga betydelse, och fyller den billigare lastångarelinjen sålunda vår exports kraf på direkt förbindelse utan jämförelse bättre och fylligare än en eventuell passagerarelinje till New-York förmår ensam göra.

Se vi på förhållandena i vårt grannland Danmark, som sedan början af 70-talet haft direkt ångbåtslinje till Nordamerika, har dess trade också måst ordnas så, att vid sidan af den stora passagerarelinjen Köpenhamn—New-York upprätthålles en lastångarelinje till Boston,

Philadelphia eller Baltimore. De stora kontinentala och engelska linjerna kunna erbjuda lastägare samma förmåner antingen med egna ångare eller genom samarbete med andra linjer. I hvad mån ett samförstånd emellan en svensk linje till Nordamerika och andra på traden existerande kan erhållas, torde vara omöjligt besvara, förrän den svenska linjen börjat sin verksamhet och är ett faktum att räkna med, men det torde framför allt komma att bero däraf, i hvad mån en svensk linje erhåller stöd af de svenska statsmakterna. Erhåller den icke den ekonomiska och äfven moraliska hjälp, som ett statsunderstöd innebär, är ingen utsikt till att den skall kunna arbeta sig fram.»

Beträffande den förut i ansökningen omförmälda *norska Mexico Gulf-linjen och dess betydelse för den svenska exporten* har bolaget härefter lämnat, bland annat, följande uppgifter:

»Uti vårt grannland Norge har frågan om direkt förbindelse med Nordamerika utvecklats på det sätt, att sedan 1908 upprätthålles hvar fjärde vecka förbindelse till den nordamerikanska hamnen Newport News vid Atlanten samt de mexikanska hamnarna Puerto Mexico, Vera Cruz, eventuellt Tampico och de amerikanska hamnarna Galveston eller New Orleans, hvarifrån fartygen återvända till Norge och Sverige (Göteborg). Då linjen vid sin start ej kunde erhålla tillräckligt med gods uti Norge, började dess ångare anlöpa Göteborg, som blifvit af allt större betydelse, såsom framgår af nedanstående öfversikt af de laster, som linjens ångare intagit i Göteborg:

Under tiden från maj 1909 till utgången af år 1911 ha ej mindre än 30 ångare för linjens räkning intagit last i Göteborg till amerikanska och mexikanska hamnar, utgörande ett sammanlagdt lastkvantum af cirka 30,000,000 kilogram. Lastkvantiteterna ha gått i en nästan oafbruten stegring och varierat emellan cirka 220,000 kilogram minimum och cirka 2,985,000 kilogram maximum för hvarje fartyg. Det bör emellertid bemärkas, att det hufvudsakliga är lätt gods, såsom torr pappersmassa, tändstickor eller dylika skrymmande varor, som här inlastats, så att för den inlastade vikten erfordras ett förhållandevis stort behof af lastrum, hvilket bör omnämnas för att belysa trafikens omfattning.»

I sammanhang härmed har bolaget upplyst, att, då Sverige för den norska linjen till Amerika och Mexico blifvit af allt större betydelse, tanke uppstått på att genom bildandet af ett *svenskt bolag* uppdelas trafiken och låta svenska fartyg deltaga i exporten af svenska alster, samt att till förverkligande af tanken svenska skeppsredare inledt underhandlingar med Aktieselskabet Norge Mexico Gulf-linje, hvilka resulterat i en öfverenskommelse om *samsegling*. Tillika har bolaget meddelat, att

kontraktet angående samseglingen blifvit af de svenska kontrahenterna öfverlåtet å bolaget.

En af bolaget öfverlämnad afskrift af detta kontrakt och därtill gjordt tillägg torde såsom bilaga bifogas detta protokoll.

Godstrafiken å den gemensamt med det norska bolaget underhållna linjen å Nordamerika skulle enligt uppgjord plan ordnas på följande sätt: Mot en månatlig förbindelse till Newport News och söderöfver alternerande med en dylik förbindelse till två eller tre af de norra hamnarna, Boston, New York, Philadelphia eller Baltimore, skulle en förbindelse mellan Sverige och det amerikanska inlandet ernås öfver någon af dessa hamnar hvar fjortonde dag. Då vårt lands export till de flesta af de iure staterna kunde ske lika förmånligt öfver den ena som den andra hamnen, skulle endast det gods, som stannade lokalt i importhamnen och hvilket utgjorde den mindre betydande delen, åtnöjas med en lägenhet hvar fjärde vecka. Frakterna, som af den norska linjen för gods till och från Göteborg hållits högre än för gods till och från Norge, skulle vid samtrafik ställa sig lika för Sverige och Norge.

I detta sammanhang har bolaget beträffande *passageraretrafiken* på Nordamerika gjort följande uttalanden:

»Under tiden (från afslutandet af förberörda kontrakt) har för Norges vidkommande frågan om passageraretrafiken emellan detta land och Nordamerika kommit i ett förändradt läge, enär ett bolag bildats, benämndt Aktieselskabet Norska Amerikalinjen, hvilket redan beställt tvenne stora passagerare- och lastångare, som kontraktensligt skola levereras under nästa år för att börja trafik emellan Norge och New York. Då vår kontrahent, A/S Norge Mexico Gulflinjen, af norska statsverket åtnjuter ett årligt understöd af 100,000 kronor samt har för afsikt att för den med vårt bolag planerade utvidgade trafiken på tvenne eller flera af de norra amerikanska hamnarna, Boston, New York, Philadelphia eller Baltimore, begära ett ytterligare understöd samt den nya norska Amerikalinjen lär komma att begära ett större statsunderstöd, torde vår kontrahent med hänsyn till den med oss planerade framtida trafiken på de norra hamnarna få anordna denna så, att den icke blir konkurrerande på New York med den norska Amerikalinjen. Vår kontrahents ställning till den norska Amerikalinjens trafik på New York lämnar oss emellertid full frihet att ordna vår trafik på New York såsom för oss lämpligt, för så vidt denna hamn ej skulle komma att ingå i det gemensamma programmet. För vårt vidkommande har den tanken också förelagat, hvarför äfven förbehåll träffats uti vårt kontrakt, att vårt aftal med det norska bolaget icke skall från någondera sidan prejudicera till-

komsten af en nationell passagerarelinje till Nordamerika vare sig från svensk eller norsk sida.

Då enligt vårt förmenande det för vårt land är lämpligast att först lösa frågan om en direkt lastångarelinje emellan Sverige och Nordamerika, ha vi likväl ansett angeläget lägga frågan sålunda, att vår godslinje icke skall stå hindrande i vägen för en stor passagerarelinje, när vårt land kan och vill åtaga sig den därmed förbundna stora risken, vare sig denna fråga kan lösas af oss eller något annat bolag.»

Slutligen har bolaget till utredning angående *behovet* af ett statsunderstöd för den ifrågasatta linjens upprätthållande samt beträffande understödets och det begärda lånets *belopp* anfört följande:

»Såsom förut nämnts, är det på grund af den starka organisationen hos de kontinentala och engelska rederibolag, hvilka indirekt ombesörja vår godsbefordran till Nordamerika, omöjligt för ett nytt svenskt företag att arbeta sig fram på detta för vårt land så viktiga trafikområde, för såvidt statens stöd ej kan erhållas. Utan detta stöd skulle de stora bolagen med sina enorma resurser inom kort genom öfvermäktig konkurrens kväfva företaget. Träder staten emellan, vet den utländska konkurrensen, att det skulle taga flera år, eller minst den tid, som staten utfäst att stödja företaget, för att undertrycka det, och att krigskostnaderna skulle blifva mycket stora. Uti statsunderstödet ligger icke blott en ekonomisk garanti. Af lika stor betydelse är dess moraliska verkan gent emot den utländska konkurrensen, ty genom statsunderstödet finge vårt bolag en helt annan och mycket starkare ställning, och man kan med visshet förutsäga, att det skulle kunna bestå i konkurrensen och arbeta sig fram.

Vid bedömandet af storleken af det understöd från statsverkets sida, som vårt bolag torde erfordra för att kunna genomföra sitt program, ha vi utgått från den förutsättningen, att statsunderstödet skulle utgå under enahanda förutsättningar, som vid beviljandet af statsunderstöd till Rederiaktiebolaget Nordstjernen och Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet bestämts för dessa bolag, d. v. s. att understödet skulle beviljas för 5 år och att, om bolagets intäkter skulle öfverstiga viss bestämd norm, skall det sålunda öfverskjutna beloppet återbäras vid slutet af den period, för hvilken statsunderstödet utgått. Vi ha därjämte utgått ifrån den förutsättningen, att, för att kunna bedriva vår trafik i likställighet med det norska kontrahentbolaget, borde vårt bolag erhålla statsunderstöd från svenska staten till enahanda belopp som det norska bolaget af sitt land.

Det norska bolaget har nu tvenne egna ångare på linjen och den

tredje beräknas färdigbyggd inom närmaste tiden. Vårt bolag skall enligt aftalet öfvertaga en af det norska bolagets ångare och dessutom anskaffa ytterligare två ångare, hvaraf den ena bör nybyggas. Totala anskaffningskostnaden för dessa tre ångare torde utgöra 2 1/2 à 3 miljoner kronor.

Skulle Eders Kungl. Maj:t bevilja vår här gjorda underdåniga framställning, ha vi med det norska bolaget träffat sådant aftal, att den första ångaren skulle af oss öfvertagas i slutet af maj eller början af nästkommande juni månad. Huruvida den andra ångaren skall kunna insättas i trafik under innevarande år kan ej nu med bestämdhet uttalas. Däremot kan den tredje ångaren, som vi ämna nybeställa, ej erhållas förr än under loppet af nästa år. För den trafik, som under innevarande år kommer att äga rum, bör statsunderstödet därför kunna begränsas till högst 50,000 kronor.

Utöfver vårt tecknade aktiekapital, kronor 1,400,000, torde i och för anskaffandet af de tre första ångarne erfordras ungefär ett lika stort belopp i lån. Med hänsyn till de stora kraf, som nu ställas på fonden för rederinäringens befrämjande, hafva vi för vår del velat direkt hänvända oss till Eders Kungl. Maj:t med begäran om detta lån.»

Öfver bolagets framställning har kommerskollegium den 4 innevarande april afgifvit infordradt underdånigt utlåtande. Tillika har kollegium öfverlämnat ett större antal af bolaget till kollegium ingifna uttalanden från industriidkare och exportörer rörande den ifrågasatta ångbåtslinjens behöflighet m. m. äfvensom ett af styrelsen för Sveriges Allmänna Exportförening på kollegii anmodan afgifvet yttrande.

I detta yttrande har exportföreningens styrelse uttalat som sin mening, att det funnes ett stort allmänt behof af den planerade linjen, och att densamma helt säkert komme att högst väsentligt befrämja den svenska exporthandeln till de länder och platser, som komme att trafikeras af bolagets fartyg, samt anført bland annat: Frågan om inrättandet af en svensk-amerika-linje hade länge stått på dagordningen och varit föremål för omfattande utredningar, hvilka påvisat en dylik svensk linjes själfklara existensberättigande, och det funnes därför hvarje anledning att antaga, att en sådan linje skulle komma att blifva till väsentlig nytta för såväl den svenska exportindustrien som ock för den svenska sjöfartsnäringen. Ehuru det gifvetvis skulle vara till stor fördel, om denna linje kunde komma till stånd utan samsegling med utländskt rederi, syntes det dock styrelsen, att de skäl, som bolaget i sin ansökningskrifvelse till Kungl. Maj:t framhållit för ett samarbete med norska

Sveriges allmänna exportförening.

rederier, i detta fall och under för handen varande omständigheter vore fullt betryggande för det svenska bolagets handlingsfrihet och själfständighet. Den plan, som det svenska bolaget angifvit för förbindelsens ordnande, syntes styrelsen vara uppgjord på ett välbetänt och praktiskt sätt, och då i öfrigt de personer, hvilka stode som de egentliga ledarna af det svenska företaget, åtnjöte det största anseende och förtroende och besatte ingående sakkunskap inom vår sjöfartshandtering, tillstyrkte styrelsen på det kraftigaste bifall i full utsträckning till ifrågasvarande ansökning.

Kommerskollegium.

I sitt nyssnämnda underdåniga utlåtande har kommerskollegium anfört:

»I det af 1898 års handels- och sjöfartskommitté med underdånig skrifvelse af den 12 december 1900 aflämnade betänkandet VII, som berör vissa åtgärder till främjande af Sveriges direkta utrikes handel, särskildt på aflägsna länder, och hvaruti förekommer ett vidlyftigt uttalande rörande statens medverkan för åstadkommande af regelbundna transportlägenheter sjöledes mellan svenska och transatlantiska hamnar, finnas upptagna (å sid. 81) såsom de långväga fartygsförbindelser, hvilka kommittén ansett i främsta rummet böra ifrågakomma till understödjande från det allmännas sida, linjer mellan Sverige och Amerika. Af den följande framställningen framgår, att kommittén härvid tänkt dels på en linje på Sydamerika, företrädesvis La Plata-länderna, dels på en linje på Nordamerika. Om sistnämnda linje yttras (sid. 84): 'Det har syntes kommittén antagligt, att vårt varuutbyte med denna världstrakt är så betydande, att det åtminstone ganska snart borde kunna mata en direkt linje dit.'

Den förra af de svensk-amerikanska linjer, hvilkas tillkomst kommittén sålunda betecknar såsom ur den svenska utrikes handels synpunkt önskvärd, blef en verklighet redan år 1904, då rederiaktiebolaget Nordstjernan började sin reguljära trafik på La Plata-länderna, och denna linje blef redan påföljande år Sveriges första statsunderstödda transatlantiska ångfartygsförbindelse. Den andra, eller den nordamerikanska linjen, har ända till nu förblifvit enbart ett önskemål, och först den framställning, öfver hvilken kollegium nu har att yttra sig, synes ingifva grundade förhoppningar, att det behof, som i detta afseende sedan länge förelegat, må blifva fyllt.

Såsom en förklaring, hvarför någon regelbunden svensk linje mellan Sverige och Nordamerikas Förenta Stater icke tidigare tillkommit, har i ansökningen hänvisats till de särskilda förhållanden, som karaktärisera ångbåtstrafiken mellan Europa och Nordamerika till skillnad

från annan. Sålunda framhålles med full rätt, hurusom densamma beträffande fartygens storlek och utrustning är mera uppdrifven än någon annan existerande sjötrafik. I själfva verket hafva den oerhörda omfattningen af och intensiteten i de ömsesidiga förbindelserna mellan Europa och Nordamerika gifvit anledning till ett placering af så ofantliga kapital i de rederiföretag, som ombesörja trafiken mellan världsdelarna, och till en så häftig konkurrens mellan dessa företag, med hänsyn till fartygens tekniska fulländning, dimensioner och snabbgående, att de största svårigheter måste möta ett litet och jämförelsevis kapitalfattigt lands sjöfart vid försök att taga del i denna trafik. Häftigast är emellertid konkurrensen, och störst följaktligen svårigheterna, med afseende på passageraretrafiken.

Det är också enligt kollegii förmenande en förtjänst hos nu förevarande ansökning och en omständighet, som är ägnad att ställa hela företaget på en säkrare grund, att den planerade linjen afser att blifva uteslutande en lastångarelinje, och att bolaget icke för närvarande upptagit de på olika håll diskuterade vidtomfattande planerna på en direkt svensk passagerarelinje till Förenta Staterna. Väl är det sant, att Sverige aflämnat och alltjämt aflämnar ett icke ringa antal passagerare för de utländska linjerna, och att det kunde vara ett önskemål, att dessa svenskar blefve befordrade på svensk köl. Men fränsedt de, såsom ofvan antydts, vida större kostnaderna för åvägbringande af en dylik förbindelse och svårigheterna för närvarande att få densamma inarbetad, torde det väl få anses gifvet, att en lastångarelinje dock skulle fylla ett vida närmare liggande och för landets näringslif i dess helhet mera betydelsefullt behof.

Att en regelbunden förbindelse för godstrafik mellan Sverige och Nordamerika verkligen kan sägas fylla ett länge känt behof, framgår med full tydlighet af det intresse, det svenska näringslivets representanter städse visat under den tid planerna härpå diskuterats, såväl i pressen som annorstädes, och det bestyrkes ytterligare af den utredning sökanden förebragt i form af uttalanden från industriidkare och exportörer äfvensom af hvad Sveriges Allmänna Exportförening i ärendet anført. Att åter i någon mån exakt beräkna, hvilka lastkvantiteter den blifvande linjen må kunna draga till sig, låter sig väl näppeligen göra. Af nyssnämnda uttalanden kunna i detta afseende mera bestämda slutsatser icke heller dragas. Detta synes också hafva varit sökandebolagets uppfattning, enär bolaget afstått från att i sin framställning framlägga några räntabilitetskalkyler, med stöd af hvilka storleken af det erforderliga statsbidraget kunnat närmare beräknas. För att finna en norm för detta har bolaget endast hänvisat till vissa bestämmelser, som gälla för andra statssubventionerade svenska fartygslinjer, samt i öfrigt

antydtd, att det till bolaget utgående understödet borde sättas lika med det understöd, som af norska staten tillerkännes det norska rederiföretaget Aktieselskabet Norge—Mexico Gulflinjen, med hvilket det är sökandes afsikt att anordna samtrafik.

En god ledning för bedömandet af frågan om behöfligt lastutrymme från Sverige till Nordamerika lämnas emellertid i ansökningen på tal om resultatet af den trafik, som nyssnämnda norska rederiföretag sedan år 1909 upprätthållit från Göteborg till Förenta Staterna och Mexico. Det uppgifves nämligen, att sammanlagda kvantiteten under tiden från maj 1909 till utgången af år 1911 i Göteborg intagen last till nämnda länder utgjort trettiotusen ton.

Kommerskollegium har för öfrigt sökt att med stöd af den tillgängliga officiella statistiken bilda sig en föreställning om det varuutbyte, som på senare tiden ägt rum mellan Sverige och ifrågavarande transatlantiska länder, och får i sådant afseende hänvisa till bifogade, på den af kollegium utgifna statistiken grundade tabeller A—H, hvilka utvisa värdet af de under åren 1905—1910 från Sverige till Förenta Staterna, Mexico, öfriga Mellanamerika och Västindiska öarna exporterade samt af de från nämnda länder till Sverige importerade varor. Ehuru någon direkt trafik till sistnämnda båda landområden, så vidt af ansökningen framgår, icke för närvarande synes ingå i bolagets planer, torde det dock, med hänsyn till det nära grannskapet mellan dem och de hamnar, bolaget har för afsikt att anlöpa, kunna antagas att bolaget i en framtid skulle låta sina fartyg angöra såväl någon lämplig hamn på Centralamerikas fastland, som ock framför allt en eller flera hamnar på de Västindiska öarna. Kollegium har ock satt i fråga huruvida icke redan nu kunde med ett eventuellt statsunderstöd åt bolaget förbindas skyldigheten att upprätthålla trafik äfven med ön Kuba, något som enligt kontraktet mellan norska statsverket och Aktieselskabet Norge—Mexico Gulflinjen åligger sistnämnda rederiföretag. Den svenska exporten till Västindien har väl, såsom framgår af de i nyssnämnda tabell G meddelande siffror, icke ännu tagit någon större omfattning, men enligt hvad kollegium fått sig förut meddeladt genom handelskammaren i Göteborg, består den kubanska importen till icke ringa del af sådana varor, med afseende på hvilka Sverige vore väl ägnadt att uppträda såsom konkurrent, däribland metallvaror och maskiner. En representant för sökanden har emellertid under hand meddelat att, enligt hvad erfarenheten från det norska företaget gifvit vid handen, den med ett anlöpande af hamn i Västindien förenade tidsutdräkt skulle omintetgöra den för åtminstone närmaste tid afsedda planen att med hvarje fartyg göra fyra resor årligen fram och åter mellan Sverige och Amerika.

Med afseende på de slutsatser, som i öfrigt kunna dragas af uppgifterna i nyssnämnda tabeller såvidt angår exporten från Sverige till Förenta Staterna, resp. Mexiko, vill kollegium erinra därom, att sannolikt en icke obetydlig del af densamma, särskildt till Mexiko, icke kommer till synes i vår statistik, enär godspartier ej sällan lära af de svenska aflastarne försäljas cif europeisk hamn, ehuru de äro slutligen afsedda för transatlantiska länder. Också uppgick införseln till Mexiko från Sverige enligt den mexikanska statistiken, återgifven i generalkonsulatets i Mexiko årsberättelse för år 1910 (Svensk Export, 1910, sid. 233) till 371.19 pesos, eller i svenskt mynt omkring 668,000 kronor, under det den svenska statistiken för samma år (jämför tabell C) uppskattar värdet af den svenska exporten till Mexiko till endast 433,000 kronor i rundt tal. Af de i förenämnda årsberättelse intagna uppgifter framgår för öfrigt, att den mexikanska importen till afsevärd del utgöres af varuslag, som äro föremål för export från Sverige. Sålunda representera gruppen maskiner 10.7 procent samt gruppen järn och stålvaror 14.1 procent af importens totalvärde, hvilket enligt årsberättelsen (Svensk Export, 1910, sid. 176) uppgick till i det närmaste 195 miljoner pesos. Säsom slutomdöme i fråga om exporten från Sverige till Mexiko torde kunna sägas, att denna ännu icke uppnått större omfattning, men att den under senare år hastigt tillvuxit, och att all anledning finnes att antaga, att förbättrade förbindelser skola kunna förskaffa den svenska förädlingsindustrien ett betydelsefullt afsättningsområde i nämnda land.

Hvad angår varuutbytet mellan Sverige och Nordamerikas Förenta Stater, är detta sedan längre tid tillbaka af betydande omfattning. Till jämförelse med de från den svenska statistiken hämtade, i tabellerna A och B återgifna uppgifter kan anföras, att enligt den af Department of Commerce and Labor i Washington utgifna handelsstatistiska årsboken »The foreign commerce and navigation of the United States for the year ending June 30 1910», har importen från Sverige till Förenta Staterna, resp. exporten från Förenta Staterna till Sverige uppgått till följande värden (sid. 36, 37):

	Import:	Export:
1904—1905	2,935,581 dollars	7,197,171 dollars
1905—1906	3,899,481 „	7,437,160 „
1906—1907	4,171,264 „	9,413,649 „
1907—1908	4,633,672 „	9,671,810 „
1908—1909	4,486,142 „	6,731,304 „
1909—1910	6,830,477 „	5,991,896 „

Af förestående siffror bekräftas den slutsats, som kan dragas af de i tabellerna A och B lämnade uppgifter, nämligen att utförseln från Sverige till Förenta Staterna befinner sig i en i det hela jämn stigning, under det införseln till Sverige åtminstone icke synes tilltaga.

I sin helhet är varuutbytet dock af så stor omfattning, att riktigheten af handels- och sjöfartskommitténs ofvan citerade uttalande om behöfligheten af en direkt svensk-nordamerikansk förbindelse synes till fullo bestyrkt, och att några farhågor för att en svensk regelbunden linje skulle komma att lida brist på exportgods icke lära behöfva förekomma, äfven om det måste antagas, att den svenska linjen — och en i samförstånd med denna arbetande norsk — ännu för åtminstone någon tid framåt måste räkna på att få dela godstrafiken mellan Sverige och Förenta Staterna med andra europeiska rederiföretag.

Att linjen icke kan räkna på att omedelbart öfvertaga hela denna varutransport läser äfven blifva en följd af det för öfrigt, såsom det synes, i allmänhet ändamålsenliga sätt, på hvilket den planerade trafiken begränsats såväl med hänsyn till de för anlöpande afsedda hamnarna som ock med hänsyn till turernas täthet.

Med afseende å fördelningen af exporten från Sverige på Förenta Staternas olika importhamnar har kollegium ansett de i (en kollegii skrifvelse bilagd) tabell I upptagna, på nyssnämnda amerikanska statistiska arbete grundade uppgifter kunna erbjuda intresse. Då af det sammanlagda importvärde, som belöper på de till tabellens första grupp (områden vid Atlantiska hafvets kust) hörande hamnar, tillhopa 6,446,761 dollars, endast 120,782 dollars skulle, enligt hvad en sammanställning af vissa uppgifter i omnämnda statistiska arbete gifver vid handen, falla på de hamnar, som komme att anlöpas af den svensk-norska linjens södra gren, och värdet för de öfriga hamnar i Förenta Staterna, som skulle komma att omfattas af denna, nämligen de som tillhöra tabellens andra grupp (hamnar vid Mexikanska viken), utgör 74,300 dollars, blifver sammanlagda importvärdet för året 1909—1910 för de hamnar i Förenta Staterna, hvilka äro afsedda att anlöpas af linjens södra gren endast 195,082 dollars, under det totalvärdet för den norra grenens hamnar utgör 6,325,979 dollars. Enär trafiken skulle komma att upprätthållas med en tur hvar fjortonde dag, hvar annan å den nordliga och hvar annan å den sydliga grenen, synes det gifvet, att det betydande trafikbehovet till de nordligare städerna, såsom New York, Philadelphia och Boston på detta sätt måste blifva jämförelsevis mindre väl tillgodosedt. Detta har äfven anmärkts af vissa bland de firmor, som i ärendet uttalat sig till sökandebolaget. Emellertid har bolaget i sin fram-

ställning anfört, att exporten till de flesta af de inre staterna kan ske lika förmånligt öfver den ena som den andra hamnen, hvarför endast det gods, som stannar lokalt i importhamnen och som utgör den mindre betydande delen, får åtnöjas med lägenhet hvar fjärde vecka. Hvad af bolaget sålunda anförts torde väl i hufvudsak äga sin riktighet, och särskildt läser Newport News, som skulle trafikeras af den sydliga grenen, på grund af sitt läge vara en lämplig och i betydelse tillväxande transitohamn för mellersta Förenta Staterna. För öfrigt är nu omförmälda förhållande en nödvändig konsekvens af den för linjens trafik uppgjorda planen, som innebär upprätthållande af förbindelse på två skilda trafikområden — den atlantiska kusten och Mexikanska viken — med en enda linje. Denna anordning är visserligen icke i och för sig mönstergill och kommer sannolikt under en icke allt för aflägsen framtid att behöfva undergå vissa förändringar. Den torde dock under närvarande förhållanden böra godkännas, helst den säkerligen framgått såsom resultat af ett synnerligen noggrant öfvervägande.

Kollegium anser sig i detta sammanhang icke böra underlåta att framhålla, hurusom de länder och landsdelar, som skulle komma att beröras af den planerade linjens sydliga gren, under den närmaste framtiden säkerligen komma att blifva föremål för en allt mer stegrad uppmärksamhet ur ekonomisk synpunkt från de sjöfartsidkande nationernas sida, i den mån tiden för Panamakanalens öppnande närmar sig. Kollegium vågar icke för närvarande uttala några förmodanden med hänsyn till den betydelse, denna världshistoriska tilldragelse må kunna få för Sveriges export och sjöfart, men anser det i hvarje fall högeligen önskvärdt, att den svenska flaggan redan före kanalens öppnande finnes väl företrädd på Mexikanska viken.

Likaså må erinras om att collegium i sin underdåniga skrifvelse af den 23 mars 1912 angående fördelning af anslaget till export- och handelsstudiestipendier för innevarande år hemställt om tilldelande af ett exportstipendium å 4,000 kronor åt uppgifven person för att i Mexiko verka för afsättning af svenska exportartiklar.

På sätt i det föregående upprepade gånger antydts, är den af sökandebolaget planerade fartygslinjen afsedd att, under i ansökningen närmare angifna former, upprätthållas i samtrafik med Aktieselskabet Norge—Mexico Gulflinjen. Med afseende å frågan om statsunderstöd åt svensk, i samtrafik med utländskt företag arbetande redare har collegium tidigare, och senast i sitt underdåniga utlåtande af den 20 december 1911 angående ansökning af rederiaktiebolaget Transatlantic om statsunderstöd för upprätthållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan

Sverige och Australien, haft anledning uttala sig. Icke heller i nu förevarande fall kan collegium anse förefintligheten af sådan samtrafik böra utgöra hinder för erhållande af understöd från svenska statens sida, helst bestämmelserna i det mellan det svenska och det norska rederiföretaget ingångna aftal, hvaraf afskrift finnes bilagd ansökningen, erbjuda tillräckliga garantier för att ett eventuellt svenskt statsunderstöd kommer det svenska bolaget allena till godo. Fasthellre anser collegium, att sökandebolagets afsikt att med begagnande af det gynnsamma tillfälle, som erbjudit sig, bereda Sverige del i en redan något inarbetad transatlantisk exportlinje i och för sig är af beskaffenhet att böra af staten i viss mån understödjas.

Då collegium sålunda i princip uttalar sig för ett bifall till den af aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen gjorda underdåniga framställningen, sker detta äfven och icke minst därför, att den allmänt kända kommersiella erfarenheten samt vidsyntheten hos de personer, hvilka äro företagens upphofsmän och som med egna ekonomiska risker ingått såsom intressenter däri, synts collegium utgöra en borgen för att företaget hvilar på en god ekonomisk grund och kan förväntas komma att lända de svenska näringarna till verklig nytta.

Beträffande den föreslagna planen för förbindelsens ordnande måste man räkna med, att densamma, hvad angår antalet resor, icke kan omedelbart, utan först successivt i sin helhet realiseras, en omständighet, som gifvetvis måste inverka på bestämmelserna om statsunderstödet utgående. Någon lämpligare hufvudgrund härvidlag, än den af bolaget föreslagna, nämligen visst belopp per fartyg och år, synes under sådant förhållande samt under förutsättning att tillräckliga garantier erhållas för att för linjen användt fartyg i tillräcklig mån utnyttjas icke erbjuda sig. Vidare bör ur bokföringssynpunkt och särskildt med hänsyn till möjligheten att kunna beräkna omfattningen af eventuell återbetalnings-skyldighet i fråga om lyftadt understöd, subventionstiden bestämmas att sammanfalla med kalenderår eller åtminstone sluta med utgången af ett kalenderår. Från sökandens sida har under hand i sådant hänseende numera föreslagits, att tiden måtte räknas från den dag sökandens första ångare afgår från Sverige och sluta med utgången af år 1916.

Ej heller bör förbises den möjlighet, som nu erbjuder sig, att beakta det från olika håll — och äfven vid upprepade tillfällen af collegium inför Eders Kungl. Maj:t — med styrka häfdade önskemålet att tillgodose den svenska skeppsbyggerinäringens intresse att erhålla beställningar. Detta skulle i förevarande fall kunna vinnas genom att helt eller delvis förbinda subventionen, respektive lånet med skyldighet att

låta den nybyggnad af fartyg för linjens räkning, som är ställd i utsikt, äga rum vid svenskt varf. Om än, efter förhandling i ämnet med sökanden, kollegium finner sig icke kunna yrka, att i fråga om bolagets tredje för linjen afsedda fartyg hvarken subvention eller lån må ifrågakomma, med mindre det nybygges å svenskt varf, vill dock kollegium föreslå, att befrielse från ett sådant villkor bör ifrågakomma endast om i sinom tid styrkes, att byggandet å svenskt varf skulle medföra alltför oskäligen kostnad eller tidsutdräkt i jämförelse med ett byggande i utlandet.

Kollegium, som icke funnit något att erinra mot det begärda understödsbeloppets storlek, tänker sig understödet kunna bestämmas sålunda, att under fyra fortlöpande kalenderår från och med 1913 bolaget för hvarje detsamma tillhörigt fartyg, som användes å ifrågavarande linje, erhåller 50,000 kronor om året, under villkor, att fartyget — ensamt eller i förening med annat i dess ställe insatt fartyg — under året fullgjort minst fyra resor fram och åter mellan Sverige och Amerika. För år 1912 skulle enahanda föreskrifter lämpas efter subventionstidens längd under samma år.

Vidkommande det begärda statslånet, synes, särskildt med hänsyn till de af kollegium nedan angifna förutsättningar och villkor, möjlighet förefinnas att medel härtill kunna erhållas af rederilånefonden, till hvilken jämlikt statsmakternas beslut äfven 1912 och 1913 årens afbetalningar å lån skola läggas.

Vid detta ärendes behandling har kollegium utgått från följande förutsättningar:

att redan från subventionstidens början, eller åtminstone snart därefter, trafiken i dess helhet, således med inbegripande äfven af det norska företagens andel däri, bedrivs å den norra grenen med åtminstone två fartyg, och å den södra med åtminstone tre;

att hvart och ett af dessa fartyg har en lastdrygheit af minst 5,000 ton död vikt;

samt att i öfrigt trafiken kommer att idkas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af sökanden angifna planen med följande tillägg nämligen att tillfälle till försändning af gods på genomgångsfrakt till platser i det inre af landet i skäligen utsträckning beredes, och att, enligt förebild af bestämmelse i nu gällande kontrakt angående La Plata-linjen (§ 2) svenskt fartyg skall före afgången från Göteborg, åtminstone under tiden maj—oktober, anlöpa annan svensk hamn, där gods destineradt till respektive transoceanskt land finnes att afhämta i sådan myckenhet, att afsevärd förlust genom hamnens anlöpande icke uppstår.

Närmare bestämmelser rörande det understöd, som må varda sökandebolaget tillerkänt, och om bolaget på grund häraf åliggande förpliktelser torde böra intagas i kontrakt mellan kronan och bolaget. Grunderna för ett sådant kontrakt torde, med iakttagande af ofvanstående, blifva i tillämpliga delar hufvudsakligen desamma, som gälla i afseende å de regelbundna ångfartygsförbindelserna mellan Sverige och Ostasien äfvensom mellan Sverige samt Brasilien och La Plata-länderna. Särskildt böra i kontraktet äfven intagas bestämmelser motsvarande stadgandena i kontrakten rörande sistnämnda linjer om eventuell återbetalningskyldighet af lyftadt statsunderstöd. Äfvenså bör, i likhet med hvad som föreslogs i kollegii underdåniga utlåtande angående statsunderstöd åt linjen på Australien af den 20 december 1911, med statsunderstödet åtnjutande förbindas viss skyldighet i fråga om förande af meteorologiska och hydrografiska journaler.»

De af kollegium åberopade tabellerna torde få biläggas detta protokoll under beteckning tabell A, B, C, D, E, F, G, H och I.

På grund af hvad sålunda anförts har kollegium, hvad beträffade frågan om understöd, hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att under de villkor, som i hufvudsaklig öfverensstämmelse med här ofvan antydda grunder kunna varda af Kungl. Maj:t fastställda, såsom understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen för uppehållande under tiden från medlet af år 1912 till 1916 års utgång af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Nordamerikas Förenta Stater samt Mexiko äfvensom eventuellt Västindien, bevilja ett anslag å högst 600,000 kronor, däraf för åren 1912 och 1913 sammanlagdt högst 150,000 kronor samt för hvarje af åren 1914, 1915 och 1916 likaledes högst 150,000 kronor, samt däraf å extra stat för å 1913 anvisa högst 150,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af sistnämnda belopp redan under år 1912 för ändamålet disponera högst 50,000 kronor.

I lånefrågan har kollegium tillstyrkt, att sökandebolaget måtte erhålla lån från fonden för rederinäringens understödjande med nedanangifna belopp och på följande villkor i öfrigt nämligen:

1) därest bolaget före den 1 augusti 1912 styrker sig vara i fartygsregistret inskrifvet såsom ägare till ett nyinköpt, i något af de godkända klassificeringssällskapen klassificerad ångfartyg om minst 5,000 ton död vikt kronor 300,000:—

2) därest bolaget före den 1 februari 1913 styrker sig vara i fartygsregistret inskrifvet såsom ägare till ytterligare ett nyinköpt ångfartyg af nyss angifna beskaffenhet och lastdryghet, likaledes kronor 300,000:— samt

3) därest bolaget före 1914 års utgång styrker, antingen att bolaget är i fartygsregistret inskrifvet såsom ägare till ytterligare ett nyinköpt, i något af de godkända klassificeringssällskapen klassificeradt ångfartyg om minst 5,000 ton död vikt, eller ock att aftal träffats om byggande för bolagets räkning af ett ång- eller motorfartyg af nyssnämnda lästdrygghet och att byggandet är påbörjadt, ytterligare kronor 300,000: — med rätt för bolaget att, därest för byggandet svenskt varf anlitas, erhålla sistnämnda lånebelopp höjdt till 600,000 kronor;
allt enligt de allmänna bestämmelser angående åtnjutande af rederilån, som kunna varda stadgade.

Handelsrådet, med hvilket jag samrådt i denna fråga, har i princip tillstyrkt bifall till sökandebolagets framställning på sätt kommerskollegium föreslagit, och har handelsrådet förklarat sig anse det önskvärdt, om understödsbeloppen äfven för denna linje kunde fastställas att utgå i successivt fallande skala. I öfrigt har handelsrådet hänvisat till sitt uttalande angående subvention åt rederiaktiebolaget Transatlantic, för hvilket uttalande jag redogjort vid tillstyrkande af proposition till Riksdagen denna dag i sistnämnda subventionsfråga. *Handelsrådet.*

Vid behandling förut innevarande dag inför Kungl. Maj:t af frågan om statsunderstöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien har jag haft tillfälle att uttala mig om de allmänna förutsättningar, under hvilka staten bör ekonomiskt understödja företag af den art, hvarom här är fråga, och hänvisar jag till hvad statsrådsprotokollet härutinnan närmare innehåller. Särskildt framhöll jag, att därvid det spörsmålet först framställde sig, huruvida det företag, till hvilket understöd begärdes, vore eller kunde väntas blifva af sådan nationalekonomisk betydelse, att ett statsunderstöd kunde anses påkalladt. Efter att hafva för profning af denna fråga öfvervägt hvad de transoceanska ångbåtslinjer, som hittills åtnjutit statsunderstöd, må hafva betydt för landets ekonomiska utveckling, uttalade jag på grundvalen häraf såsom min uppfattning, att de nu statsunderstödda transoceanska ångbåtslinjernas verksamhet redan blifvit af en afsevärd betydelse för olika grenar af vårt ekonomiska lif, och att deras inflytande härutinnan för framtiden, efter allt att döma, kunde förväntas komma att fortfara i stegrad grad. Uppgiften för ett dylikt statsunderstöd vore emellertid slutförd, då linjerna själfva förmådde bära sina kostnader, och den tidrymd, inom hvilken *Departements-
chefen.*

ett sådant utvecklingsstadium kunde ernås, måste äga en relativ begränsning, för att icke subventionsprincipen skulle ingifva betänkligheter. Med den uppfattning jag sålunda utvecklat rörande de af staten nu understödda ångbåtslinjerna vore det tydligt, att jag icke kunde hafva någon principiell erinran mot att staten gäfvé sitt ekonomiska stöd åt linjer äfven till andra trakter af jorden än de af nyssnämnda linjer berörda. Förutsättningen vore att linjerna kunde väntas tillföra vårt land ekonomiska värden af större omfattning och blifva af mera allmän betydelse, samt att de ägde sådana utvecklingsmöjligheter, att de efter en icke allt för lång tid kunde uppehållas utan statens ekonomiska hjälp.

Jag öfvergår nu till att skärskåda, i hvilken mån ofvan angifna allmänna förutsättningar kunna anses föreligga beträffande det företag, som afses i aktiebolaget Svenska Amerika Mexikolinjens ansökning.

Den af kommerskollegium förebragta utredningen gifver vid handen, att utförseln af svenska varor till Amerikas Förenta Stater under de senare åren varit stadd i en kraftigt fortgående utveckling, och torde denna omständighet utgöra den viktigaste orsaken till att planer om en direkt svensk linje på Nordamerika gång efter annan framkommit med alltmer ökad styrka. Med hänsyn till de varuslag, som utgöra hufvudparten af den svenska exporten på Förenta Staterna — järnmalm, järn och stål, papper och pappersmassa — finnes all anledning antaga, ej blott att framgent tillräckliga kvantiteter exportgoods skola finnas att tillgå för en eventuell linje, utan ock att vår afsättning på Förenta Staterna skall efter hand än mera utvidgas, särskildt om en sådan direkt linje kommer till stånd och därigenom vinnas fördelarna såväl af på förhand ordnade turer och fraktsatser som ock frihet från omlastning.

En omständighet, som ej bör förbises vid bedömandet af frågan om linjens bärighet, är tillgången på återfrakter. Såvidt angår Nordamerikas Förenta Stater lämna de af kommerskollegium meddelade statistiska siffror om importen därifrån till Sverige enligt min mening tillräcklig garanti för att äfven högt ställda anspråk härvidlag varda uppfyllda.

Hvad jag nu anfört i fråga om möjligheterna för export och återfrakter har sin tillämpning hufvudsakligen å den norra grenen af den planerade linjen. Beträffande den södra grenen måste, såvidt angår Mexiko, och likaså Västindien, medgifvas, att utsikterna äro i nyssnämnda hänseenden vida mindre, därest de skola bedömas enbart efter nu rådande förhållanden, sådana dessa framgå ur de af kollegium lämnade statistiska uppgifter. Af hvad jag varit i tillfälle att inhämta från sakkunnigt håll till upplysning i ämnet anser jag mig emellertid kunna

draga den slutsatsen, att en direkt regelbunden linje skulle efter hand i afsevärd mån öka varuutbytet mellan Sverige och nyssnämnda länder. I detta hänseende må särskildt erinras, hurusom majoriteten inom 1905 års diplomat- och konsulatkommitté föreslagit upprättande af en diplomatisk post i Mexiko och till stöd härför anfört, bland annat, att Mexiko enligt alla de vittnesbörd kommittén fått mottaga visat ett synnerligen stort industriellt uppsving under senare tider; att landets naturliga resurser vore betydande, och att dess utveckling på ett lofvande sätt fortgått; att kommittén, som inhämtat, att svenska affärer i stor omfattning redan drefves eller vore å bane därstädes, hyste den uppfattningen, att detta land erbjöde betydande afsättningsmöjligheter för den svenska industrien; samt att, enligt hvad kommittén inhämtat, till Mexiko exporterades, utom de i exportstatistiken då upptagna varor, följande svenska artiklar: borrhåll, stenredskap, sömjärn, hästskojärn, sågblad, separatorer, fotogenmotorer, primuskök, telefoner, krita och cement (kommittébetänkandet sid. 96—97). Då härtill kommer, att den södra grenen skall inriktas äfven på en väsentlig del af Förenta Staterna, till och från hvilken betydliga godsmängder med säkerhet kunna påräknas, särskildt därifrån bomull och oljor, skulle sålunda en utjämning äga rum därhän, att den södra grenen betraktad såsom ett helt bör anses uppfylla de af mig i det föregående antydda villkoren för statssubventionens erhållande.

Såsom en med den södra grenen förbunden afsevärd förmån vill jag framhålla den omständigheten, att godsafsändningarna från Göteborg icke skulle draga högre frakt än från norsk hamn, medan transport från Göteborg med den nu existerande Norska Mexiko Gulflinjen kräver tilläggsfrakt.

Om än önskemålet att den södra grenen måtte beröra äfven hamn i Västindien, särskildt Havanna, icke tills vidare läser af angifven grund kunna förverkligas, hyser jag dock den tillförsikt, att företagets ledning skall, så snart omständigheterna medgifva, utvidga verksamheten i nyss berörda mån äfvensom till trafik på Mellanamerika. I detta sammanhang vill jag också kraftigt understryka hvad kommerskollegium antydt om de svenska intressena med hänsyn till det snart förestående öppnandet af Panamakanalen. Bedrifvandet af det nu ifrågasatta företaget skulle förvisso gifva goda erfarenheter och uppslag att i sinom tid utnyttjas på ett för vårt land fruktbringande sätt med hänsyn till de stora trafikmöjligheter, som den blifvande kanalen erbjuder.

Vid behandlingen förut i dag inför Kungl. Maj:t af frågan om statssubvention för uppehållande af den reguljära linjen på Australien

uttalade jag såsom min öfvertygelse, att ändamålet med den till innevarande års Riksdag föreslagna lagstiftningen om tullrestitution i vissa fall vid återutförelse af utländsk vara äfvensom med frihamn och frilager, nämligen befordrande af den svenska handelns och närmast transitohandelns utveckling, i betydande grad främjades af reguljära transoceanska linjer, som kunde direkt tillföra vårt land varor, hvilka voro lämpade att utgöra föremål för transitohandel, därvid det för oss gällde närmast att tänka på afsättningen i vårt östra grannland — vårt naturliga uppland i förevarande hänseende. Tillkomsten och utvecklingen af det nu ifrågasatta företaget bör gifvetvis i sin mån bidraga till vinnande af ett sådant mål.

Hvad angår den föreslagna planen för linjen och dess två skilda grenar kan det väl förefalla mindre naturligt, att dessa båda grenar, som egentligen äro två af hvarandra oberoende linjer, sammanförts såsom utgörande en linje allenast. Men i realiteten torde några egentliga nackdelar icke vara förbundna med denna anordning, som å andra sidan medför fördelen af gemensam förvaltning. Äfvenså har jag fäst min uppmärksamhet därå, att den kuststräcka i Amerika, som den södra grenens fartyg hafva att befara, är flera gånger längre än den för norra grenen afsedda, i det att äfven Förenta Staternas hela kust söder om Newport News skulle tillhöra den södra grenens verksamhetsområde. Denna omständighet — hvilken lär förklaras däraf att den hittillsvarande Norska Mexiko Gulflinjen, som är afsedd att efterträdas af den södra grenen, haft sin verksamhet inriktad på kuststräckan norrut ända fram till och med Newport News — bör dock för närvarande ej ingifva någon egentlig betänklighet, men väl medföra den fördelen att fraktfördelningen mellan de två grenarna lämpligen utjämnas.

Vidkommande beräkningen och storleken af subventionsbeloppet har jag icke någon erinran att göra mot hvad kommerskollegium härutinnan föreslagit. Visserligen har handelsrådet, såsom förut är nämndt, uttalat såsom ett önskemål, att anslaget måtte utgå efter en fallande skala såsom i andra liknande fall ägt rum. I princip delar jag denna uppfattning, men i betraktande af de anordningar, som redan träffats, och för att ej äfventyra företagens förverkligande finner jag i nu föreliggande fall det ej tillrådligt att genom en sådan åtgärd nedbringa subventionens totalbelopp. Den utvägen skulle visserligen kunna tänkas för ett visst tillgodoseende af angifna önskemål, att, utan sänkning af totalbeloppet, den fallande skalan ernåddes genom att begynnelsebeloppet blefve högre än 50,000 kronor per år och fartyg för att i fortsättningen successivt minskas. Jag anser dock icke tillräckliga skäl föreligga att i sådant hänseende afvika från sökandens af kollegium biträdda förslag.

Hvad kommerskollegium uttalat i syfte att om möjligt subventionen respektive lånet förbindes med skyldighet att låta ifrågasatt nybyggnad äga rum vid svenskt varf finner jag synnerligt välgrundadt. Jag biträder därför utan tvekan kollegii förslag härutinnan, och förutsätter härvid, att bestämmelse i ämnet kommer att inflyta i blifvande kontrakt mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena sidan, samt sökandebolaget, å den andra.

Jämte det jag tillåter mig framhålla angelägenheten att företagets ekonomiska förhållanden underkastas från statens sida en ingående kontroll för hvarje år, något som här, liksom i förut afgjorda subventionsfrågor, kan åstadkommas med hjälp af lämplig föreskrift i blifvande kontrakt, åberopar jag i öfrigt kollegii utlåtande, hvilket jag kan i hufvudsak biträda, således äfven beträffande grunderna för de med understödet förbundna villkor jämte däraf härflytande kontraktsbestämmelser.

Jag är följaktligen också, under förutsättning af Riksdagens bifall i subventionsfrågan, beredd att föreslå Kungl. Maj:t att bevilja sökanden lån från fonden för rederinäringens understödjande med de belopp och på de villkor i öfrigt, som af kollegium angifvits.

Kungl. Maj:t har förut denna dag beslutat aflåta proposition till Riksdagen angående understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien. Vid tillstyrkande häraf framhöll jag på anförda skäl att det då ifrågasatta anslaget kunde beviljas, utan att någon förändring af det för innevarande års Riksdag redan framlagda riksstatsförslagets inkomstsida därför behöfde äga rum. Det belopp, som enligt mitt nu förevarande förslag skulle behöfva uppföras på 1913 års riksstat, är icke beräknadt i nämnda riksstatsförslag. Emellertid gäller om detta anslags inverkan på riksstatsförslaget hvad jag nyss omförmålt beträffande anslaget till rederiaktiebolaget Transatlantic.

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

att såsom understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexikolinjen för uppehållande under tiden från medlet af år 1912 till 1916 års utgång af regelbunden förbindelse med ångfartyg (motorfartyg) mellan Sverige samt Nordamerikas Förenta Stater och Mexiko, äfvensom eventuellt Västindien, bevilja ett anslag å 600,000 kronor, att på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af mig tillstyrkta grunder, må finna skäligt föreskrifva, utgå med sammanlagdt 150,000 kronor åren 1912 och 1913 samt 150,000 kronor hvart och ett af åren 1914, 1915 och 1916 samt

att till beredande af sådant understöd åt bolaget under åren 1912 och 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för år 1913 anvisa ett belopp af 150,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf redan under år 1912 för ändamålet disponera 50,000 kronor.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets öfriga ledamöter instämde, behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla; och skulle nådig proposition till Riksdagen aflåtas af den lydelse bil. litt. vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Olof Ljungberg.

BILAGOR

Tabell A.

Sveriges utförsel till Amerikas

	1905		1906	
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
Fisk, saltad eller inlagd samt torr eller rökt... kg.	205,499	67,649	251,213	95,099
Hudar och skinn, ej pälsvverk, oberedda	1,105,156	1,105,156	767,190	820,893
Kautschuk m. m., oarbetad, samt förslitna kautschukvaror	—	—	—	—
Konserver	97,299	97,299	128,444	128,444
Maltdrycker på andra kärl än fat	115,548	46,219	164,123	65,649
Maskiner, redskap och verktyg:				
mejerimaskiner och redskap	—	384,811	—	392,965
andra, ej spec., äfvensom elektriska maskiner, sy- och stickmaskiner samt ångmaskiner	—	29,748	—	142,605
Metaller, järn och stål:				
tack- och barlastjärn	3,440,710	275,257	4,466,824	379,680
järn- och stålgöten, råstänger m. m.	8,191,763	1,023,456	11,656,058	1,484,623
ej spec. valsade eller smidda stänger samt stängjärnsafhugg	27,107,836	4,060,617	30,662,817	4,817,829
valstråd och dragen tråd öfver 10 mm. i diam.	2,959,816	458,772	2,889,626	469,564
Mineral, ej spec. järnmalm	—	—	30	261
Oljor, feta, icke flyktiga	—	—	—	—
Papper	999,774	199,955	2,979,069	595,814
Pappersmassa, kemisk och mekanisk, torr vikt	8,218,488	1,191,258	7,097,153	1,025,791
Tändstickor	752,312	346,064	855,371	427,685
Andra varor	—	581,029	—	811,314
Summa	—	9,867,290	—	11,658,216

Förenata Stater åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
671,972	317,196	90,847	28,585	1,413,824	424,063	2,764,660	826,949
373,090	322,966	290,405	232,988	795,485	683,395	326,082	283,745
244,299	146,579	46,041	27,625	436,248	370,811	599,449	509,532
108,441	65,079	82,845	49,707	119,968	71,981	154,294	77,147
183,900	137,925	20,002	13,835	148,633	111,474	141,202	105,342
17,983	107,140	15,337	61,680	49,132	159,995	49,568	155,535
271,931	144,302	222,744	91,587	287,824	164,657	403,472	258,900
4,370,365	386,951	1,437,034	117,837	869,297	86,620	5,991,681	661,501
12,410,128	1,690,925	7,064,740	888,643	9,922,108	1,333,290	12,240,834	1,685,688
23,544,446	4,001,033	9,043,509	1,472,409	12,971,217	2,175,406	20,974,387	3,665,151
10,724,392	2,077,103	7,454,821	1,438,209	6,917,465	1,294,566	12,570,918	2,372,518
8,410	73,167	—	—	121,139	1,083,710	270,661	2,644,629
—	—	—	—	22,700	68,100	77,600	232,800
5,961,527	1,498,946	8,098,761	1,929,519	12,848,067	3,017,507	11,287,655	2,573,615
12,970,126	1,850,968	17,329,752	2,335,619	29,552,962	3,749,709	41,408,661	5,158,507
848,720	452,823	1,130,777	527,884	1,229,445	543,288	1,574,155	685,640
—	505,650	—	502,213	—	642,921	—	685,195
—	13,778,753	—	9,718,340	—	15,981,493	—	22,582,394

Tabell B.

Sveriges införsel från Amerikas

	1905		1906		
	I Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	
Bomull	kg.	14,514,775	11,902,115	13,806,321	13,254,068
Fisk, saltad eller inlagd samt torr eller rökt ...	>	125,202	50,081	238,744	107,435
Fläsk	>	1,515,417	1,151,717	5,681,381	5,056,491
Frukter och bär (äpplen, plommon m. m.)	>	853,130	640,856	927,978	743,463
Gödningsämnen, ej spec.: råa fosfater	>	51,629,589	2,323,332	52,846,060	2,378,073
Hudar och skinn, ej pälsverk	>	375,169	923,520	385,639	1,060,548
Ister och flott	>	1,207,698	833,312	2,366,864	1,940,828
Kaffe och kaffesurrogat	>	68,471	61,624	173,718	144,185
Kautschuk: oarbetad	>	2,002	11,672	58,613	329,991
arbetad	>	20,199	131,787	58,955	382,962
Kreatursfoder, ej spec.	>	6,113,161	427,921	15,347,508	1,074,326
Maskiner, redskap och verktyg, ej spec. äfven- som elektr. maskiner, sy- och stickmaskiner samt ångmaskiner	>	—	2,940,966	—	3,852,672
Metaller: järn och stål: rör och rördelar	>	1,002,361	280,178	3,216,831	893,959
koppars m. m., oarbetad	>	1,515,540	2,440,019	2,854,579	5,378,027
Oljekakor	>	1,245,340	155,668	4,187,300	565,285
Oljor: feta, icke flyktiga	>	5,198,424	2,603,327	3,975,889	2,195,904
fossila m. m.	>	67,286,719	9,506,285	66,852,099	10,043,298
Socker: sirap och melass	>	4,757,789	951,558	8,383,603	1,676,721
Spannmål: omalet hvete	>	99,860	13,231	12,527,432	1,440,655
hvetemjöl	>	2,062,951	366,174	4,410,252	749,743
Talg	>	1,170,201	608,505	2,044,089	1,226,453
Tobak, oarbetad	>	190,696	209,766	885,969	974,566
Trävaror, oarbetade eller sågade af andra inh. träslag än furu eller gran	kbm.	740	14,320	1,933	35,095
Tägvirke	kg.	24,701	19,267	150,301	117,235
Vagnar och åkdon m. m.	>	—	205,939	—	188,104
Velocipeder, delar däraf	>	26,386	84,435	43,039	172,156
Andra varor		—	2,592,958	—	4,027,450
Summa		—	41,450,533	—	60,009,693

Förenade Stater åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
13,185,825	13,976,975	14,384,368	13,665,150	11,113,840	11,669,532	13,194,085	17,548,133
209,822	205,921	180,983	174,975	323,157	622,411	127,891	246,087
5,167,650	4,031,005	3,245,501	2,434,125	688,747	668,085	955,020	955,022
1,292,465	894,830	1,742,424	1,226,891	1,469,744	1,090,570	1,825,525	1,348,367
51,464,443	2,573,222	51,064,254	2,553,212	27,035,180	1,284,171	22,714,360	1,078,932
295,984	979,185	115,143	596,394	205,561	840,586	416,407	1,235,828
2,164,448	1,861,013	1,895,373	1,592,113	1,271,474	1,334,335	624,041	717,647
106,423	80,079	71,281	54,300	161,833	142,741	103,768	116,439
49,223	393,784	26,854	214,832	18,500	259,000	5,278	63,336
63,059	293,497	34,642	161,122	28,870	131,442	46,959	233,003
4,233,092	549,305	1,737,300	204,138	2,869,085	346,596	3,676,280	416,609
5,897,650	5,293,202	5,176,052	4,377,806	4,390,264	3,679,167	4,250,756	3,953,614
3,546,958	1,064,720	1,682,441	504,161	1,790,515	502,500	2,777,947	772,008
4,234,271	7,102,671	4,236,108	5,057,818	2,485,346	2,922,161	4,750,350	5,378,203
5,218,684	502,107	5,628,433	566,354	2,122,761	273,283	381,296	49,068
3,984,615	2,055,722	4,011,029	2,029,604	2,985,517	1,677,008	1,854,249	1,229,839
57,939,823	9,460,291	88,472,923	14,605,104	82,572,498	13,019,200	73,539,554	9,841,647
7,055,438	1,093,593	4,948,113	742,217	3,913,386	469,606	2,831,461	424,719
16,528,112	2,479,217	23,029,975	3,454,496	10,936,862	1,804,582	8,045,415	1,206,812
5,645,608	1,072,666	3,996,895	779,394	2,904,431	595,408	3,981,760	796,352
—	—	1,968,715	1,201,507	918,089	600,718	625,186	500,149
1,275,839	1,138,106	1,155,057	941,694	1,430,170	1,283,665	1,215,873	1,030,167
1,307	94,000	949	69,975	1,021	76,416	1,902	142,650
233,240	168,471	335,639	248,844	428,760	306,386	339,675	251,233
—	182,361	—	60,648	—	137,868	—	216,629
68,644	276,081	34,832	152,945	33,205	135,130	33,727	136,873
—	3,520,504	—	2,609,937	—	2,095,412	—	2,782,413
—	61,342,528	—	60,279,756	—	47,967,979	—	52,671,779

Bilag till Riksdagens protokoll 1912. 1 saml. 149 häft. (Nr 190.)

5

Tabell C.

Sveriges utförsel till

	1905		1906	
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
Glas, bunkar, burkar, buteljer och flaskor, oslipade kg.	104,400	10,440	—	—
Instrument, kirurgiska, fysiska m. m. (däribland telefonapparater)	—	—	—	9,455
Lim	6,500	3,900	2,350	1,410
Maskiner, redskap och verktyg, ej spec., äfvensom elektriska maskiner	—	1,300	—	1,255
Metaller:				
järn och stål: ej spec. valsade eller smidda stänger	11,298	1,695	17,505	2,757
spik	84,961	15,293	126,193	23,346
diverse hushållsmaskiner m. m.	—	—	—	—
i tulltaxan ej spec. järn- och stålvaror	—	—	1,050	3,150
koppar m. m. ej spec. arbeten utan ytbetäckning	—	—	1,216	4,864
Papper	55,894	11,179	10,812	2,162
Pappersmassa, kemisk och mekanisk, torr	—	—	1,209,176	173,531
Andra varor	—	592	—	2,845
Summa	—	44,399	—	224,775

Tabell D.

Sveriges införsel från

	1905.		1906	
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
Bomull	—	—	—	—
Gödningsämnen, ej spec.: råa fosfater	—	—	—	—
Hudar och skinn, ej pälsverk, oberedda	—	—	—	—
Kaffe	338	304	280	232
Kautschuk m. m., oarbetad	—	—	—	—
Peppar	—	—	889	782
Svafvel	—	—	—	—
Andra varor	—	53	—	1,231
Summa	—	357	—	2,245

Mexiko åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
—	—	2,600	234	325,570	29,301	97,300	8,757
62	332	32	1,200	—	—	13,532	115,835
3,000	3,000	—	—	14,560	14,560	20,750	20,750
11,144	3,977	913	1,525	10,660	4,295	23,520	45,417
102,028	18,933	35,082	6,038	94,623	15,447	146,499	25,567
72,094	14,419	59,918	12,029	79,642	15,929	108,052	21,610
11,740	37,568	—	—	67	107	3,535	4,337
—	—	216	390	17,775	14,682	56,398	45,217
6,161	24,644	2,418	7,254	3,491	10,473	3,518	10,584
49,500	11,765	31,229	4,985	13,877	2,503	154,414	34,948
900,480	82,659	397,895	51,015	1,922,845	240,128	1,169,126	86,877
—	10,684	—	6,057	—	19,825	—	13,252
—	207,981	—	90,727	—	367,250	—	433,151

Mexiko åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
—	—	—	—	80,800	84,840	—	—
1,677,208	83,860	—	—	—	—	—	—
200	250	9,962	13,947	10,194	15,291	54,533	74,854
936	842	692	588	1,170	854	—	—
1,150	9,200	3,110	24,880	16,275	227,850	23,641	283,692
—	—	—	—	—	—	454	209
—	—	—	—	—	—	122,910	12,291
—	2,297	—	4,425	—	4,464	—	7,378
—	96,449	—	43,840	—	333,299	—	378,424

Tabell E.

Sveriges utförsel till Mellanamerika,

	1905		1906		
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	
Papper	kg.	52,040	10,408	73,018	14,604
Trävaror: plankor, bräder m. m., sågade	kbm.	—	—	—	—
bräder, hyflade	>	—	—	—	—
byggnadsmaterial	kg.	—	—	—	—
Tändstickor	>	214,187	98,526	252,100	126,050
Andra varor		—	430	—	5,023
Summa		—	109,364	—	145,677

Tabell F.

Sveriges införsel från Mellanamerika,

	1905		1906		
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	
Kaffe	kg.	261,409	235,268	461,768	383,268
Kautschuk m. m., oarbetad	>	—	—	—	—
Oljekakor	>	—	—	—	—
Andra varor		—	4,650	—	5,378
Summa		—	239,918	—	388,646

med undantag af Mexiko, åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
7,500	1,620	2,300	422	55,000	10,178	23,185	3,894
—	—	—	—	—	—	1,772	65,432
—	—	—	—	—	—	752	26,365
—	—	—	—	—	—	24,880	6,982
273,672	150,484	271,928	130,526	394,390	177,476	327,640	144,162
—	2,450	—	23	—	2,954	—	9,181
—	154,554	—	130,971	—	190,608	—	256,016

med undantag af Mexiko, åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
685,688	613,664	760,014	635,332	814,404	757,396	737,876	848,557
—	—	—	—	—	—	338	4,056
178,000	16,910	—	—	—	—	—	—
—	2,650	—	8,858	—	182	—	910
—	633,224	—	644,190	—	757,578	—	853,523

Tabell G.

Sveriges utförsel till Väst-

	1905		1906	
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
Gryn, ej af spannmål: ris	—	—	373,325	65,332
Metaller: järn och stål:				
i tulltaxan ej spec. järn i stålvaror	—	—	—	—
Papper	401,306	80,261	11,015	2,203
Pappersmassa	500,549	37,541	—	—
Sten, ej specificerad	—	—	—	—
Trävaror: snickarearbeten	—	40,170	—	55,105
Tändstickor	146,185	67,245	126,342	63,171
Andra varor	—	2,544	—	4,052
Summa	—	227,761	—	189,863

Tabell H.

Sveriges införsel från Väst-

	1905		1906	
	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
Bomull	41,456	33,994	11,250	10,800
Färger och färgningsämnen	—	10,900	—	—
Hampa	11,335	5,668	—	—
Hudar och skinn, ej pälsverk, oberedda	—	—	—	—
Jute	—	—	—	—
Kaffe	29,303	26,373	94,457	78,399
Kakao	42,111	48,428	39,837	55,772
Socker	39,223	10,983	1,160	255
Spannmål: omalet hvete	—	—	—	—
Tobak	503	5,030	688	6,880
Andra varor	—	8,457	—	6,441
Summa	—	149,833	—	158,547

indiska öarna åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
—	—	—	—	327,000	75,210	—	—
4,618	10,621	—	—	5,698	4,558	10,957	12,661
149,175	31,976	704,075	114,171	849,836	137,214	301,908	46,660
171,600	19,154	100,900	9,081	203,000	17,255	1,241,630	134,262
—	—	—	—	—	—	2,129,285	18,350
351,583	52,737	269,773	40,466	256,423	34,131	227,508	33,034
116,280	61,920	111,075	52,812	171,960	76,478	299,750	128,365
—	12,377	—	3,110	—	13,998	—	9,813
—	188,785	—	219,640	—	358,844	—	383,145

indiska öarna åren 1905—1910.

1907		1908		1909		1910	
Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.	Kvantitet	Värde i kr.
—	—	7,194	6,834	—	—	—	—
—	—	6,000	850	—	—	—	—
1,892	1,135	360	342	—	—	—	—
—	—	—	—	225	259	8,490	11,020
—	—	—	—	—	—	40,764	13,045
82,760	74,396	99,336	84,060	78,563	73,064	136,539	157,020
13,107	20,971	51,553	51,553	48,737	43,863	52,755	52,755
—	—	13,589	2,038	—	—	—	—
47,505	7,126	—	—	—	—	—	—
671	8,052	1,268	9,669	469	5,045	1,369	6,920
—	6,826	—	3,417	—	13,323	—	4,029
—	118,506	—	158,763	—	135,554	—	244,789

Tabell I.

Amerikas Förenta Staters import från Sverige ¹/₇ 1909—³⁰/₆ 1910.

<i>Distrikten vid Atlantiska kusten.</i> (Baltimore, Md; Bangor, Me; Boston and Charlestown, Mass; Georgstown, D. C.; Newport News, Va; New York, N. Y.; Norfolk and Portsmouth, Va; Philadelphia, Pa; Providence, R. I.; Savannah, Ga.)	\$ 6,446,761.
<i>Distrikten vid Mexikanska viken.</i> (Galveston, Tex.; Mobile, Ala; New Orleans, La; St. Marks, Fla; Tampa, Fla.)	\$ 74,300.
<i>Distrikten vid Pacifickusten.</i> (Hawaii, Puget Sound, Wash.; San Diego, Cal.; San Francisco, Cal; Willamette, Oreg.)	\$ 14,443.
<i>Norra gränsdistrikten.</i> (Buffalo Creek, N. Y.; Chicago Ill.; Detroit, Mich.; Duluth, Minn.; Dunkirk, N. Y.; Genesee, N. Y.; Milwaukee, Wisc.; Mineapolis, Minn.; Montana and Idaho)	\$ 184,366.
<i>Inre hamndistrikten.</i> (Albany, N. Y.; Atlanta, Ga.; Burlington, Iowa; Cincinnati, Ohio; Dayton, Ohio; Denver, Col.; Indianapolis, Ind.; Memphis, Tenn; Omaha, Nebr.; Rock Island, Ill.; St. Louis, Mo.; Syracuse, N. Y.)	\$ 50,707.
	<u>\$ 6,830,477.</u>

*Bilaga.***Samseglingskontrakt.**

Emellan undertecknade, Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjen samt skeppsredaren G. M. Bryde, båda i Kristiania, å ena sidan, och Dan. Broström, Gust. E. Sandström samt Justus A. Waller, alla i Göteborg å andra sidan, har denna dag träffats följande öfverenskommelse för upprätthållande af reguljära förbindelser Sverige—Norge—U. S. America—Mexico—Väst-Indien:

§ 1.

Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjen åtager sig att anmäla och införa en eller om möjligt två svenska ångare i South Atlantic (section) West India & Pacific Conference i enlighet med Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjens kontrakt med denna sammanslutning, daterad den 6 oktober 1908, och skola kontrahenterna, när detta kontrakt utlöper, uppträda gemensamt för att förnya och om möjligt förbättra nuvarande kontraktsbestämmelser.

§ 2.

Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjen försäljer och under-tecknade Broström, Sandström och Waller inköpa och öfvertaga antingen ångaren »Texas» till pris af 725,000 kronor eller ångaren »Noruega» till pris af 725,000 kronor, med rätt för köparne att inom detta års slut bestämma sig för endera. Likvid skall erläggas vid tillträdet kontant eller i godkända säkerheter i utbyte mot kvitteradt köpebref och bevis, att fartyget icke häftar för gäld. Säljarne stå hemul för köpet.

Den reguljära förbindelsen på Väst-Indien, Mexico samt södra delen af U. S. America skall tills vidare upprätthållas med tre ångare, hvaraf en svensk (»Texas» eller »Noruega») och tvenne norska. När ytterligare tonnage erfordras, skall företrädesrätten att insätta sådant

tillkomma Sverige för den fjärde ångaren, Norge för den femte, Sverige för den sjätte o. s. v.

Reguljär förbindelse på New York och Philadelphia och eventuellt andra hamnar i norra delen af U. S. America upprätthålles tills vidare med två ångare, hvaraf en svensk och en norsk. När ytterligare tonnage erfordras, skall företrädesrätten att insätta sådant tillkomma Norge för den tredje ångaren, Sverige för den fjärde, Norge för den femte o. s. v.

Dock skall all tonnageutvidgning godkännas af båda kontrahenterna.

Alla fartygen i hvardera linjen skola gå i samma fart med de eventuella förändringar, som genom öfverenskommelse vid särskilda tillfällen kunna träffas.

Göteborg blir hufvudsätet för Sverige och Kristiania för Norge.

§ 3.

I Sverige och Norge anlöpas Göteborg och Kristiania hvarje resa såväl ut- som hemgående. Stavanger anlöpes tills vidare hvarje resa utgående till Newport News. Bergen anlöpes tills vidare hvarje resa utgående till New York. Andra hamnar anlöpas, när lönande lastmängd finnes.

På hemväg anlöpes först den hamn, svensk eller norsk, dit största lastmängden medföres.

§ 4.

Samtliga kontrahenter skola för de här omhandlade linjerna representeras i Kristiania af herr G. M. Bryde, som generalagent för Norge, som innehar hufvudledningen hvad beträffar godsanskaffningen för Newport News-Mexico Gulf Linjen, samt i Göteborg af herr Gustaf E. Sandström personligen och eller i egenskap af chef för Aktiebolaget Sandström, Stranne & C:o, som generalagent för Sverige.

I öfrigt skola samtliga fartygen använda gemensamma agenter på de platser, där linjerna äro representerade, och skola provision, klarering och dylika utgifter beräknas efter enahanda grunder för samtliga fartygen.

§ 5.

Hvardera rederiet skall för sina fartyg inkassera intjänta frakter och betala förekommande utgifter.

Fartygen drifvas dock för gemensam räkning sålunda, att för hvarje kalenderhalfår sammanföras för hvardera fartyget å ena sidan samtliga inkomster af driften (bruttofrakter, passagerareafgifter m. m.) och å andra sidan samtliga de utgifter för driften, som enligt *Baltimé Form of Time-Charter* åligga en tidsbefraktare. Skillnaden mellan sålunda sammanräknade inkomster och utgifter fördelas för hvardera linjen mellan kontrahenterna i förhållande till antalet af dem enligt paragraf 3 i linjen insatta fartyg och dessas dödviktstonnage utom hvad beträffar passagerareafgifter, hvilka fördelas i förhållande till den å hvardera fartyget anbragta inredningen för passagerare. Uppkommande saldo uppgöres rederierna emellan kontant.

Då utöfver det i linjen reguljärt insatta antal fartyg erfordras tillfälligt tonnage, sker befraktningen af sådant för gemensam räkning, och därvid uppkommande vinst eller förlust fördelas för hvardera linjen enligt förestående grunder.

Skulle förestående fördelningsgrunder i praktiken visa sig verka orättvist, skall annan lämplig grund efter öfverenskommelse tillämpas.

§ 6.

Eventuell svensk subvention skall i sin helhet tillfalla det svenska rederiet. Likaledes skall af norska staten lämnad subvention helt tillfalla Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjen, hvaremot eventuell mexikansk eller annan subvention skall vara gemensam egendom och delas efter i paragraf 5 bestämda grunder.

§ 7.

Alla fraktsatser skola gemensamt bestämmas och alla fraktkontrakt för såväl svensk som norsk last skola uppgöras i samförstånd mellan kontrahenterna.

Fraktsatserna från och till Kristiania skola vara desamma som från och till Göteborg.

Alla tilläggsrater från och till svenska kusthamnar skola stå i full proportion till de tilläggsrater, som betalas i Norge.

All utgående svensk last för såväl de svenska som norska fartygen skall dirigeras från Göteborg och all utgående norsk last skall dirigeras från Kristiania för såväl svenska som norska ångare.

Hemgående last från Amerika, då båtarna berthas, skall skötas från Kristiania i fullt samförstånd med det svenska rederiet, dock att genom Göteborg direkt uppgörelse må ske med svenska befraktare och likaså genom Kristiania direkt med norska befraktare.

Alla manifest utväxlas ömsesidigt.

Hvartdera rederiet skall i och för kontroll äga obehindrad tillgång till det andra rederiets böcker, räkenskaper, korrespondens etc.

§ 8.

Ingendera af de samarbetande rederierna har under kontraktstiden rätt att ingå kontrakt eller öfverenskommelse om samsegling eller dylikt med andra linjer utan godkännande från det andra rederiet.

Denna bestämmelse gäller endast med afseende å de i detta kontrakt afhandlade trader och i sammanhang med desamma stående trafikleder, dock icke i fråga om eventuella nationella passagerare- och emigrantlinjer.

§ 9.

Skulle skiljaktigheter uppstå i fråga om tillämpningen eller tolkningen af detta kontrakt, skola samma afgöras medelst skiljedom. Hvardera parten utser en skiljedomare och den tredje utnämnes af handelskammaren i Kristiania, ifall skiljedomen fordras af det svenska rederiet, och af handelskammaren i Göteborg, ifall skiljedomen fordras af det norska rederiet.

Om skiljedom fordras, skola parterna hafva utsett sina två skiljedomare inom fyra veckor. Underlåter part detta, är hans rätt försuten och den andra parten har frihet att begära utnämmande af en skiljedomare i stället.

Om svenska rederiet uraktlåter att utse skiljedomare, skall skiljedomare utnämnas af handelskammaren i Göteborg, och om det norska rederiet uraktlåter att utnämna skiljedomare, skall densamma utnämnas af handelskammaren i Kristiania.

Sedan sålunda tvenne skiljedomare utnämnts, skall vederbörande handelskammare på sätt ofvan föreskrifvits på endera partens begäran utnämna den tredje.

Ifall skiljedom fordras af det norska rederiet, skola skiljedomarne sammanträda i Göteborg, ifall det svenska bolaget fordrar skiljedom, skola skiljedomarne sammanträda i Kristiania.

§ 10.

Detta kontrakt skall gälla för tiden intill den 31 december 1921, då det upphör, därest det från endera sidan uppsagts senast ett år före nämnda dag. Har uppsägning sålunda icke skett, skall kontraktet anses

förlängdt på ytterligare tre år med enahanda bestämmelse angående uppsägning och påföljd i händelse sådan uteblir o. s. v. allt framgent.

§ 11.

Detta kontrakt är bindande endast under förutsättning:
att svenska staten beviljar det svenska rederiet en årlig subvention af minst 50,000 kronor för hvarje fartyg;
att kontraktet godkännes af Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjens styrelse och generalförsamling; och
att detsamma gillas af norska regeringen.
Hvardera kontrahenten förbinder sig att utan dröjsmål vidtaga på honom ankommande åtgärder för att skyndsammast möjligt erhålla den subvention eller de godkännanden, som för kontraktets giltighet äro förutsatta.

§ 12.

Undertecknad Broström, Sandström och Waller äga rätt att transportera detta kontrakt med alla rättigheter och skyldigheter till ett svenskt aktiebolag.

Detta kontrakt är upprättadt i 4 exemplar, hvaraf två på svenska språket och två motsvarande exemplar på norska språket, som skedde

Göteborg den 7 augusti 1911. Christiania den 5te August 1911.

Dan. Broström.
Justus A. Waller.
Gustaf E. Sandström.

A/S Norge Mexico Gulf Linjen
G. M. Bryde.

Bevittnas:
Torsten Setterberg.
G. Carlsson.

G. M. Bryde.
Bevittnas:
G. Brock Ulne.

Rätt afskrifvet; betyga:

G. Carlsson. *S. Littorin.*

Afskrift.

TILLÄGG till samseglingskontrakt af den 5/7 augusti 1911 emellan Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjen och Skeppsredaren G. M. Bryde, å ena sidan, samt Dan. Broström, Gustaf E. Sandström och Justus A. Waller, å andra sidan:

Köparne hafva bestämt och säljarne godkändt, att den genom kontraktet försålda båten är »Texas». Tillträdet, som enligt aftal skulle äga rum i slutet af innevarande månad, uppskjutes till fartygets utlossning i Göteborg, då det där inträffar i maj eller juni månad 1912, mot det att säljarne godtgöra köparne en ersättning för slitage beräknad efter 5 procent för år för tiden från den 1 mars 1912 till tillträdet.

Till närmare utveckling af innebörden i 3:dje stycket af § 2 få vi härmed förklara, att detta stycke skall så förstås, att reguljär förbindelse skall af samseglingskontrahenterna uppehållas å minst två af hamnarna Boston, New York, Philadelphia och Baltimore, samt eventuellt andra hamnar i U. S. America, samt att en hvar af kontrahenterna skall äga rättighet att enskildt trafikera hamnar i U. S. A, som icke utgöra föremål för samtrafik.

Häraf äro fyra exemplar upprättade.

Göteborg den 3 februari 1912.

A/S Norge Mexico Gulf Linjen

G. M. Bryde.

G. M. Bryde.

Dan. Broström.

Gustaf E. Sandström.

Justus A. Waller.

Bevittnas:

Axel Forssman.

I. Christenson.

Rätt afskrifvet; betyga:

G. Carlsson.

S. Littorin.