

N:o 191.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien; 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 rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under åren 1913—1917 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 500,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder, må finna skäligt föreskrifva, utgå med 150,000 kronor år 1913, 125,000 kronor år 1914, 100,000 kronor år 1915, 75,000 kronor år 1916 och 50,000 kronor år 1917 samt

att till beredande af sådant understöd åt bolaget under år 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för samma år anvisa ett belopp af 150,000 kronor.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Theodor Adelswärd.

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

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet friherre Adelswärd anförde härefter:
I en till Kungl. Maj:t den 7 april 1910 ingifven skrift har rederiaktiebolaget Transatlantic i underdånighet anhållit om statsunderstöd för fortsatt uppehållande af sin år 1907 öppnade regelbundna ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Australien med 50,000 kronor för hvarje resa eller sammanlagdt högst 350,000 kronor för hvarterdera af åren 1910 och 1911.

Därefter har bolaget i en till Kungl. Maj:t den 22 mars 1911 ingifven skrift, med förmälan, bland annat, att på grund af de i skriften närmare angifna gynnsammare förhållanden, under hvilka ångbåtslinjen i fråga då mera syntes arbeta, en nedsättning i de af bolaget tidigare begärda understödsbeloppen kunde äga rum, hemställt, att understödet

mätte fastställas att utgå med 100,000 kronor för år under åren 1911—1915.

Vidare hafva från bolaget till kommerskollegium, till hvilket ärendet i och för utlåtande remitterats, inkommit åtskilliga skrifter jämte bilagor — däribland uttalanden från trettio svenska industriidkare och exportörer angående den af bolaget uppehållna fartygslinjens betydelse för deras respektive verksamhetsområden — och har bolaget i den senast inkomna af dessa skrifter framhållit såsom förmånligare och mera öfverensstämmande med vanlig praxis, om den sökta subventionen å 500,000 kronor under fem år fördelades så, att bolaget erhöle första året 150,000 kronor, andra året 125,000 kronor, tredje året 100,000 kronor, fjärde året 75,000 kronor och femte året 50,000 kronor.

Angående nämnda ångbåtslinje och dess ekonomiska resultat har bolaget i förstberörda skrift och därvid fogade handlingar lämnat, bland annat, följande uppgifter.

Traden uppehöles med de för ändamålet särskildt beställda ångarna »Indianic» och »Hellenic» hvardera om 7,800 tons död vikt samt »Australic» och »Tasmanic» om 7,300 tons död vikt hvardera. Detta tonnage hade emellertid icke alltid varit tillräckligt för att motsvara den efterfrågan på lastrum, som gjorts gällande från exportörernas sida, utan hade bolaget vid skilda tillfällen måst å Austringen insätta ångare, som vanligen användes i en för bolaget lönande trade på Sydafrika. I trots af att någon brist på last sålunda icke funnits för bolagets ordinarie Australångare utan fulla laster städse erhållits, hade emellertid ångarne icke lämnat något tillfredsställande resultat. Detta berodde på häftig konkurrens från stora utländska rederiföretags sida, hvilka genom ifrågavarande linjes tillkomst gått miste om de stora kvantiteter skandinaviskt gods, som förut skeppats till Australien öfver hamnar å kontinenten. Å sina förutnämnda ordinarie Australångares resor hade bolaget lidit en direkt förlust af 474,300 kronor. Toge man i beräkning den omständigheten, att bolaget med dessa ångare sannolikt kunnat å annan trade insegla en afsevärd förtjänst, uppginge bolagets förlust till ännu högre belopp och utgjorde enligt dess beräkningar 942,177 kronor. Jämväl de å linjen ifråga tidvis insatta ångarnas resor till Australien hade tillskyndat bolaget en direkt och indirekt förlust uppgående till sammanlagdt 138,630 kronor.

Rörande nyss omförmälda konkurrens från utländska rederiföretags sida, har bolaget i sin nyssberörda skrift meddelat följande.

Det stora tyska ångbåtsbolaget Deutsch Australische Dampschiffs—Gesellschaft, som före tillkomsten af ifrågavarande linje till stor del

omhänderhaft den svenska stycke-godsexporten med sina ångare från Hamburg, hade så småningom efter den svenska linjens tillkomst börjat insätta ångare direkt från svenska hamnar, och i den mån det svenska bolagets flotta ökades, hade det tyska bolaget insatt allt fler ångare på traden. Som en naturlig följd häraf hade frakterna sjunkit i betydande grad. Sedan konkurrensen på detta sätt pågått några år, hade emellertid det svenska bolaget i slutet af år 1909 lyckats få till stånd en öfverenskommelse med nämnda tyska bolag i syfte, att bolagen skulle gemensamt underhålla linjen från Sverige, på det sätt att bolagen alternerande efter bestämd turlista och med gemensamma fraktsatser expedierade sina ångare. I följd af denna öfverenskommelse hade det svenska bolaget hoppats, att traden skulle kunna uppehållas utan förlust och äfven småningom upparbetas att gå med rimlig förtjänst. Kort därefter hade emellertid det tyska ångbåtsbolaget Nord Deutsche Lloyd helt oväntadt sänkt sina fraktsatser för gods från Skandinavien öfver Bremen och under kort tid gjort flera betydande skeppningskontrakt för skandinaviskt gods för flera år framåt till fraktsatser, betydligt understigande dem, som aftalats mellan det svenska bolaget och Deutsch Australische Dampschiffs-Gesellschaft. Följden häraf blefve ganska vidtomfattande. Den innebure icke blott, att betydande kvantiteter gods komme att dragas från den svenska linjen, utan äfven att det svenska bolaget blefve nödgadt att sänka sina fraktsatser till samma nivå som Nord Deutsche Lloyd. Under sådana förhållanden vore någon förtjänst för det svenska bolaget under de närmaste åren icke att påräkna, utan komme bolaget med de fraktsatser, som därunder kunde tagas i beräkning, sannolikt att göra en förlust af omkring 50,000 kronor å hvarje resa.

Härjämte har bolaget i sin underdåniga ansökning — med framkastande af den tänkbara invändningen mot ansökningen, att det vore meningslöst att uppmuntra eller understödja en ångbåtslinje, som under en följd af år icke lämnat någon vinst utan i stället tillskyndat direkt förlust — till bemötande af denna invändning framhållit såväl den allmänna betydelse för landet, direkt ångbåtsförbindelse med främmande länder och världsdelar hade, som ock dess speciella nationalekonomiska betydelse för landets industri, handel och sjöfart. I sådant hänseende har bolaget uppgifvit, att det under åren 1907—1909 å Australiatraden i bruttofrakter inseglat 4,080,000 kronor, hvaraf omkring 1,650,000 kronor på ett eller annat sätt kommit landet till godo; och har bolaget vidare om linjens betydelse för landet samt till stöd för ansökningen anført:

De laster, som bolagets ångare erhöle från Sverige, hade till en

början hufvudsakligen bestått af trävaror. Som frakten för dessa varor emellertid på grund af konkurrensen med stora segelfartyg vore ytterst låg, hade bolagets ansträngningar genast från början koncentrerats på att upparbeta en export af svenska industrialster, ty dels kunde ju en dylik vara på grund af sitt högre värde tåla en högre frakt än den obetydligt eller alls icke bearbetade råvaran, och dels vore ju en export af industrialster af ofantligt mycket större betydelse från nationalekonomisk synpunkt än en export af råvaror. Bolagets ansträngningar i berörda hänseende hade också rönt den största framgång. För hvarje ångare hade exporten af stycke gods ökats i betydande grad, och de skilda svenska industrialstren — såsom papper, tändstickor, calciumkarbid, separatorer, järnvaror af olika slag m. m. — hade funnit allt större afsättning på den australiska marknaden. Såsom af kommerskollegii statistik framginge hade den svenska exporten på Australien under de närmast föregående fem åren ökats med omkring 4,000,000 kronor. Ehuru bolaget icke tillskrefve detta uteslutande tillkomsten af ångbåtlinjen i fråga, ansåge bolaget dock, att denna varit en af de mera betydande faktorerna i nämnda ökning af exporten. — Med hänsyn till förut omförmälda svårigheter hade bolaget, som gifvetvis måste taga sina aktieägares ekonomiska intressen i betraktande, tagit i öfvervägande, huruvida bolaget ens skulle kunna fortsätta sin linje till Australien. Medvetandet om det afbräck, som genom linjens upphörande skulle tillfogas den svenska exporten, hade emellertid tills vidare afhållit bolaget från att taga något bestämdt steg i nämnda riktning och ledt bolaget på tanken att söka understöd af statsmedel för linjens upprätthållande. Bolaget vore nämligen öfvertygad om, att, i den händelse detsamma nödgades inställa sina turer till Australien och sysselsätta sina ångare på mera lönande trader, de tyska bolagen icke komme att upprätthålla trafiken från Sverige på ett så regelbundet sätt och med så förmånliga fraktsatser, som de ditintills på grund af konkurrensen med bolagets linje nödgats göra. Det läge vidare gifvetvis i de tyska rederiernas intresse att draga så stor del af affärerna som möjligt från Sverige och till deras hemland. Följden skulle, enligt bolagets förmenande, inom kort blifva, att den lofvande exporten från Sverige till Australien bragtes i tillbakagående. I hvarje fall kunde det utan öfverdrift påstås, att, om bolagets ifrågavarande linje nödgades upphöra, traden på Australien vore för alltid förlorad för Sverige.

I sin nu relaterade ansökning har bolaget, om än i förbigående, förmått sig hysa förhoppningar, att linjen i fråga framdeles skulle gifva en skälig vinst. I en till kommerskollegium ingifven skrift har bolaget ytterligare gifvit uttryck åt denna uppfattning samt därvid närmare

redogjort för de skäl, hvarpå bolaget grundat densamma. I sådant afseende har bolaget anført.

För ernående af ett gynnsamt resultat vore det nödvändigt, att upparbeta såväl den utgående traden *till* som den hemgående *från* Australien. Att upparbeta en lönande affär endast på basis af den utgående eller hemgående trafiken vore knappast möjligt.

Rörande trafiken ut *från Sverige* hade bolaget uteslutande byggt sina beräkningar på export af stycke gods d. v. s. industrialster och half-fabrikat. Som exporten af sådant gods visade en glädjande tillväxt, vore den tid troligen icke långt aflägsen, då dessa utfrakter i och för sig skulle kunna åstadkomma, att resan ut från Sverige kunde ske, om icke med vinst, så dock utan förlust.

Det vore emellertid icke på utfrakterna utan på frakterna hem *från Australien*, som bolagets förhoppningar på verklig förtjänst måste baseras. Från Australien exporterades en mångfald artiklar — malm, spannmål, ull, copra, frukt, fruset kött etc. — och komme exporten att framgent ökas i den mån landet kultiverades och utvecklades. Af alla exportartiklarna vore ullen den, som utan jämförelse vore den mest lönande i fraktafseende, och följaktligen också den artikel, hvarom konkurrensen ångbåtsbolagen emellan vore starkast. Icke hvarje ångare vore emellertid lämpad för transport af ull, enär denna vara måste på bestämda data levereras på bestämmelseorten och på kortast möjliga tid efter afskeppningen. Härtill hade bolaget vid byggandet af de å linjen insatta båtarna tagit hänsyn, och motsvarade dessa såväl i snabbhet som i öfriga afseenden de fordringar, som ställdes på en modern ångare i denna trade. Ullskeppningarna från Australien hade på grund af nämnda betingelser dittills legat i händerna på de stora tyska och engelska linje-rederierna, som sedan lång tid tillbaka upprätthållit post-, passagerare- och godstrafiken mellan Europa och Australien, och låge det gifvetvis i dessa linjers intresse att så mycket som möjligt hindra utomstående att komma in på denna lönande trade. Någon verklig fast sammanslutning mellan de utländska linjerna hade dock icke funnits, och detta i förening med bolagets egenskap af en direkt svensk reguljär linje hade gjort, att bolaget aldrig förnekats rätt att få last af ull, ehuru resultatet för bolaget icke blifvit det önskade. Detta hade sin grund i det egendomliga förhållande, att de olika linjernas skeppnings-agenter i Australien vore de bestämmande såväl i fråga om fraktsatserna för ull som beträffande de rabatter, som plägade beviljas. Genom den inbördes konkurrens, som uppstått mellan agenterna, hade fraktsatserna vid vissa tillfällen, då tillgången på ull varit mindre riklig,

betydligt reducerats, hvartill komme det förhållandet, att, då en utomstående ångare insatts å traden i konkurrens med de reguljära båtarna, agenterna slagit ned fraktsatserna samt beviljat så höga rabatter, att konkurrenten fått göra en afsevärd förlust samt äfven öfriga ångare och bland dem bolagets blifvit lidande. På nämnda sätt hade säsong efter säsong förstörts, hvadan totalresultatet blifvit allt annat än tillfredsställande, trots att enskilda resor lämnat nog så gynnsamt resultat. Dylik för rederierna förlustbringande konkurrens skulle genom en sammanslutning komma att fullständigt omöjliggöras, ty vid ett försök att insätta utomstående tonnage skulle rederierna hafva i sin makt att genom innehållande af rabatter och bojkott straffa den, som försökte sig på ett dylikt tilltag. Därför vore ock starka krafter inom de stora utländska rederierna i rörelse för att äntligen få till stånd en kraftig sammanslutning mellan rederierna för att kunna råda bot för nämnda missförhållanden. Det vore visserligen icke första gången dylika planer vore å färde, enär underhandlingar pågått flera år, sommar efter sommar, utan att leda till tillfredsställande resultat. Dock vore för det dåvarande utsikterna bättre än någonsin, för att denna viktiga fråga blefve definitivt ordnad. Blefve så förhållandet, komme ifrågavarande trade att blifva icke blott själfbärande utan lönande. För bolaget vore det af den största betydelse att behålla sin ställning i traden, så att äfven bolaget kunde göra anspråk på att blifva inneslutet i förenämnda sammanslutning. Skulle åter bolaget nödgas draga sina båtar ur traden på Australien, läte det sig nog icke göra att sedermera, efter det sammanslutningen blifvit verklighet, komma in i densamma.

I sin den 22 mars 1911 till Kungl. Maj:t ingifna skrift förmäler sig bolaget, som nämndt, arbeta under gynnsammare förhållanden. Anledningen härtill uppger bolaget vara, att det under år 1910 träffat åtskilliga aftal med utländska rederier beträffande såväl ut- som hemfrakter; och anför bolaget härom, bland annat, följande.

Sedan förut omförmälda samsegling med Deutsch Australische Dampschiffs-Gesellschaft upphört därigenom, att det tyska rederiet bröt sitt för år 1910 ingångna kontrakt, hade bolaget med norska rederier inledt underhandlingar om insättande af två å tre ångare i samsegling med bolagets fyra Australångare i och för uppehållande af månatlig förbindelse från skandinaviska hamnar till Australien. Dessa underhandlingar hade resulterat däri, att firmorna W. Wilhelmsen i Tönsberg och Feamley & Eger i Kristiania hade under byggnad två för traden lämpliga ångare, hvilka under år 1911 komme att sättas i trafik. I afvaktan på dessa ångares färdigbyggande hade nämnda firmor ställt lämpligt

tonnage till bolagets förfogande, så att bolaget under åren 1910 och 1911 kunnat upprätthålla månatlig förbindelse med Australien. Jämväl för framtiden kunde dessa seglingar anses fullt betryggade.

Vidare hade bolaget för att komma i bästa möjliga ställning till erhållande af reguljära *hemfrakter från Australien till hamnar å kontinenten* med Firman Trinder, Anderson & C:o i London öfverenskommit om samsegling. Skälet till att dylik samsegling måste ordnas med engelska båtar vore, att dessa, liksom bolagets ångare vore fullt erkända inom konferensen för hemgående linjer från Australien, hvars agenter behärskade denna marknad i stycke-gods, ull etc., medan däremot detta ännu icke vore fallet med de norska ångarna, hvarför dessa finge söka hemfrakter af masslaster (malm eller spannmål).

Genom nämnda anordningar hade linjens i fråga framtida befraktning både ut och hem betryggats.

Det hade visserligen varit förmänligare och för Sverige mera hedrande, om ytterligare tre svenska ångare kunnat anskaffas och hela traden såväl ut som hem kunnat ordnas med uteslutande svenskt tonnage, men på grund af de stora uppoffringar, som bolaget måst göra för linjens inarbetande, hade bolaget icke kunnat anskaffa kapital för byggande af nytt tonnage för linjen eller förmå andra svenska redare att jämte bolaget insätta det erforderliga tonnaget.

I sin nu berörda skrift har bolaget vidare meddelat, att under slutet af år 1910 anordningar träffats för erhållande af lönande stycke-godslaster från Australien. Öfverenskommelse hade ingåtts med de å Australien trafikerande linjerna om gemensamma fraktsatser och om rätt för bolaget och det med bolaget samseglande engelska rederiet att föra last ej blott till hamnar å kontinenten utan äfven till Hull och London.

Bolaget har vidare i en till kommerskollegium ingifven skrift uppgifvit, att bolaget blifvit medlem i en sammanslutning af rederiföretag, kallad »Australian Conference», och har till bestyrkande af denna uppgift företett ett af bolaget den 21 september 1910 under-tecknad kontrakt med elfva engelska rederier angående traden från Australien, hvarjämte bolaget uppgifvit, att det blifvit i Australien registrerad såsom både ut- och hemgående linje.

Hvad beträffar de tyska Australinerna har bolaget i nyssberörda, till Kungl. Maj:t ingifna skrift meddelat, att bolaget med dem öfverenskommit, bland annat, att de tyska rederierna ej skulle slå ned frakterna från skandinaviska hamnar till Australien.

Ehuru sålunda utsikterna för bolagets ifrågavarande linje förbättrats, är densamma, enligt hvad bolaget i sistberörda skrift förmåler, ännu

icke i stånd att bära kostnaderna för dess upprätthållande, utan har, såsom af en skriften bifogad, med ledning af bolagets böcker upprättad tablå framgår, hvarje utresa från Sverige till Australien under år 1910 åsamkat bolaget en förlust af i genomsnitt 41,425 kronor. Af en annan i ärendet företedd tablå framgår, att bolaget å samtliga ut- och hemresorna å linjen i fråga samma år gjort en förlust af 252,272 kronor 98 öre.

Enligt bolagets i nyssberörda skrift till Kungl. Maj:t framställda åsikt har emellertid linjen i fråga för sin framtida utveckling en betydande grundval i en alltjämt tilltagande stycke-gods-export från Sverige till Australien; och åberopar bolaget till stöd för denna uppfattning en öfver myckenheten af med bolagets fartyg från Sverige till Australien fraktadt dylikt gods upprättad tablå, utvisande, att lastmängden af samma gods stadigt stigit från 2,450 tons år 1907 till 16,262 tons år 1910.

I ärendet har kommerskollegium den 20 december 1911 afgifvit infordradt underdånigt utlåtande och däri anført.

Kommerskollegium.

»Vid pröfningen af förevarande ansökan har kollegium ansett sig böra lägga hufvudvikten på samma synpunkter, som i det väsentliga varit bestämmande för kollegii ställning till de frågor af liknande art, hvilka tidigare varit föremål för ämbetsverkets behandling, främst frågorna om statsunderstöd för upprätthållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna samt mellan Sverige och Ostasien. I första rummet har kollegium alltså trots sig böra tillse, huruvida omfånget och beskaffenheten af det internationella varuutbyte, som hittills pågått, icke allenast mellan Sverige och Australien inbördes, utan ock mellan dessa och öfriga länder, kunde, med hänsyn tagen till Sveriges och Australiens ekonomiska förhållanden i öfrigt, gifva stöd för antagandet, att den af rederiaktiebolaget Transatlantic underhållna fartygslinjen är eller kan blifva af verklig och varaktig betydelse för den svenska exporthandeln och exportindustrien. Äfven om sjöfartsnäringsen i och för sig är förtjänt att uppmuntras från det allmännas sida, på sätt också i vårt land skett bland annat genom de sedan en följd af år utdelade lånen ur fonden för rederinäringens understödjande, lärer dock, enligt kollegii förmenande, under nuvarande förhållanden staten icke böra underkasta sig de afsevärda ekonomiska uppoffringar, som föranledas af ett direkt understödjande af fartygslinjer, därest icke tillvaron af dessa linjer kan visas vara af en mera allmän betydelse för landets näringslif.

Jämte den af sökanden förebragta utredningen samt den officiella

svenska statistiken hafva såsom material för kollegii undersökningar i ämnet tjänat, bland annat, konsulatets i Sydney i tidskriften »Svensk Export» offentliggjorda årsberättelser äfvensom »Official Year Book of the Commonwealth of Australia». Denna »Yearbook» upptager, så vidt angår tiden efter 1904, de införda varorna icke allenast efter det land, hvarifrån de senast utförts, utan ock efter ursprungslandet.

Till följd af den australiska kontinentens geografiska läge, fysiska beskaffenhet och befolkningsförhållanden är det australiska statsförbundets utrikes handel i förhållande till befolkningssiffran större än flertalet andra länders. Enligt en i ofvannämnda »Yearbook» verkställd beräkning skulle statsförbundet i sådant afseende intaga fjärde rummet bland de handelsidkande nationerna och endast öfverträffas af Nya Zeeland, Belgien och Schweiz.

Från samma »Yearbook» meddelas här nedan följande uppgifter:

Totalbeloppen af de under de senaste fem åren in- och utförda varornas värde utgöra

	Införsel.		Utförsel.	
år 1905.....	38,347,000	£ st.	56,841,000	£ st.
» 1906.....	44,745,000	»	69,738,000	»
» 1907.....	51,809,000	»	72,824,000	»
» 1908.....	49,799,000	»	64,311,000	»
» 1909.....	51,172,000	»	65,319,000	»

Af införseln härrörde från Sverige varor till ett värde af

år 1905	186,554	£ st.	i svenskt mynt à 18: 16 kronor,	kronor 3,387,821
» 1908	348,666	»	»	» 6,331,775
» 1909	418,165	»	»	» 7,593,876

eller i procent uttryckt

år 1905.....	0.49	procent
» 1908.....	0.70	» och
» 1909.....	0.82	» af hela importen.

Öfriga länders procentuella andel i importen utgjorde

	1905		1908		1909
Storbritannien	52.99	procent.	50.75	procent.	50.54
Brittiska besittningar ..	13.57	»	12.51	»	12.98
Österrike-Ungern	0.21	»	0.53	»	0.53
Belgien	0.66	»	1.28	»	1.29

Kina	0.83 procent.	0.63 procent.	0.59 procent.
Frankrike	3.51 »	3.56 »	3.49 »
Tyskland	7.89 »	9.00 »	8.87 »
Japan	1.04 »	1.15 »	1.25 »
Nederländerna	0.64 »	0.63 »	0.58 »
Norge	0.88 »	0.85 »	0.97 »
Spanien	0.22 »	0.22 »	0.19 »
Schweiz	1.01 »	1.51 »	1.55 »
Förenta staterna	13.05 »	13.22 »	11.60 »
Öfriga länder	3.01 »	3.46 »	4.75 »

Därest importen fördelas med hänsyn till det land, hvarifrån varan senast afsändts, i stället för ursprungslandet, blifver Sveriges andel, uttryckt i procent af hela importen, endast

1905	0.11 procent
1908	0.41 » och
1909	0.64 »

Till jämförelse anföras här nedan de i kollegii statistiska berättelser ingående siffror för Sveriges export till Australien, hvaruti emellertid innefattas icke allenast statsförbundet (»the Commonwealth»), utan ock Nya Zeeland och öfriga till världsdelen hörande öar och ögrupper

1905	2,693,484 kronor
1908	5,079,505 »
1909	5,463,886 »

Enligt de för kollegium tillgängliga, ännu icke offentliggjorda uppgifterna för år 1910, skulle totalvärdet af svenska exporten till Australien under samma år komma att uppgå till 8,894,849 kronor. Det är all anledning antaga, att denna siffra liksom de för åren 1905, 1908 och 1909 uppgifna äro för låga.

Motsvarande siffror för Sveriges öfriga viktigaste transatlantiska exportländer, i afseende å hvilka nyss uttalade anmärkning torde hafva en motsvarande giltighet, äro följande:

	1905	1908	1909	1910
Argentina	1,099,822: —	3,032,088: —	3,602,223: —	5,183,398: —
Uruguay	39,935: —	93,563: —	280,362: —	346,148: —
Brasilien	609,192: —	650,673: —	749,369: —	1,255,718: —
Britt. Ostindien	3,226,065: —	3,548,784: —	3,922,328: —	4,477,515: —
Kina	733,390: —	504,449: —	979,391: —	1,380,813: —
Japan	607,805: —	2,274,429: —	3,292,272: —	5,565,245: —

I fråga om exporten från Australien (the Commonwealth) direkt till Sverige, har årliga värdet af densamma enligt den australiska statistiken utgjort i medeltal under åren

1902—1906	3,915	£ st. i svenskt mynt à 18:16 kronor,	kronor	71,096
år 1908	2,027	»	»	36,810 och
» 1909	534	»	»	9,697.

Enligt kollegii statistiska berättelser uppgick den svenska importen från hela Australien till ett värde af

år 1905	60,764 kronor
» 1908	824,540 »
» 1909	765,152 »

och torde totalvärdet för år 1910, enligt för kollegium tillgängliga uppgifter, utgöra 877,338 kronor.

Af ofvan anförda siffror och af hvad handelsstatistiken i öfrigt utvisar, finner sig kollegium kunna draga följande slutsatser:

att de icke-engelska ländernas andel i exporten på Australien befinna sig i stigande, såväl absolut som i proportion till Storbritanniens, uti hvilket förhållande det på senare år i Australien till förmån för Storbritannien med Irland tillämpade preferentialtullsystemet icke synes hafva medfört ändring;

att Sveriges andel i sagda export visserligen är obetydlig i förhållande till dess totalvärde, men befinna sig i stark tillväxt, och att särskildt den direkta exporten på de senaste åren tilltagit högst afsevärdt — hvarvid gifvetvis den af bolaget uppehållna fartygslinjen varit af synnerlig betydelse — samt att denna export är af högst afsevärd omfattning i förhållande till Sveriges transatlantiska export i allmänhet, men

att däremot den direkta importen till Sverige från Australien tillsevärdare är af ringa betydelse.

Beträffande frågan om de från Sverige till Australien exporterade varornas art får kollegium hänvisa till detta utlåtande bilagda tabeller A och B, af hvilka den förstnämnda, som är afskrifven ur svenska konsulatets i Sydney i »Svenskt Export» publicerade årsberättelse för 1909—10 samt grundad på den australiska statistiken, utvisar beskaffenheten af de under åren 1905—1909 till Australien införda, från Sverige härrörande varor, och den andra utgör en sammanställning af de i kollegii statistiska berättelser för nyssnämnda år anförda siffror för exporten från Sverige till Australien äfvensom af de för kollegium tillgängliga uppgifter rörande samma export för år 1910. Till jämförelse

får kollegium äfven bilägga afskrift af den i kosulatets i Sydney nämnda årsberättelse återgifna tabell öfver totalinförseln till Australien under åren 1908 och 1909 af de varuslag, hvilka ingå i införseln från Sverige. (tabell C).¹⁾

Af ifrågavarande tabeller kan inhämtas:

att Sverige i Australien funnit en marknad för ett flertal af sina viktigaste exportartiklar;

att så godt som hela exporten utgöres af åtminstone i någon mån förädlade varor och att bland dessa i ovanligt stor proportion ingå hel-fabrikat, samt

att, med undantag särskildt för gruppen mejerimaskiner etc. (mjölk-separatorer), för hvilken siffrorna af naturliga orsaker — ojämnheter i skördeförhållandena — visa benägenhet för starka växlingar från år till år, de flesta varuslag visa jämnt och säkert stigande siffror.

Kollegium är icke i tillfälle att i detalj uttala sig om utsikten att för de olika svenska exportartiklarna vinna utvidgad marknad i Australien. Emellertid vill kollegium framhålla, hurusom det med hänsyn till de såväl i australiska statsförbundet som i Nya Zeeland rådande sociala och politiska förhållanden synes föga sannolikt, att den australiska industrien skulle inom en närmare framtid kunna utveckla sig på sådant sätt, att den från Sverige och andra länder pågående införseln af hel-fabrikat blefve allvarligt hotad. Fastmera läres på åtskilliga artiklar — enligt hvad kollegium inhämtat framför allt papper — en stegrad efterfrågan vara att förvänta.

Genom de i det föregående åberopade siffrorna finner kollegium det vara tillräckligt styrkt, att exporthandeln från Sverige till Australien redan nu är så omfattande, att den både utgör förutsättning för och betingar behovet af en direkt linje mellan dessa båda länder. Bolaget meddelar också, att någon brist på last aldrig förefunnits för bolagets för Australien afsedda ångfartyg, utan att tvärtom efterfrågan på last-utrymme stundom öfverstigit därför beräknad tillgång.

I fråga om de stora fördelar, som förefintligheten af direkta och regelbundna linjer erbjuder för landets export, har kollegium redan tidigare vid upprepade tillfällen haft anledning uttala sig. Att dessa fördelar i väsentlig mån ökas, därest linjerna äro svenska, läres äfven vara allmänt erkänt. Hvad särskildt angår nu ifrågavarande linje finner kollegium, att de ofvan omnämnda, af bolaget företedda uttalanden från industriidkare och exportörer utgöra ett godt stöd för antagandet, att förbindelsen äger en mera allmän betydelse för landets näringslif.

¹⁾ Tabellerna A, B och C äro införda här nedan sid. 17—19.

Hvad härefter vidkommer ifrågavarande fartygslinjes ekonomiska förhållanden, får kollegium till en början erinra om, att rederiaktiebolaget Transatlantic redan tidigare erhållit bistånd från det allmännas sida i form af lån ur fonden för rederinäringens understödjande. Dessa lån, af hvilka det första beviljades den 26 januari 1906 och det sista den 31 mars 1911, uppgå till sammanlagdt 2,280,000 kronor, hvarjämte bolaget fått öfvertaga rederiaktiebolaget Nike beviljade lån ur samma fond å ursprungligen tillhoppa 800,000 kronor. Att bolaget ansetts förtjänt att i så afsevärd mån understödjas i sin verksamhet, torde i hufvudsak böra tillskrifvas dess transmarina linjer, alltså den i förevarande ansökan afsedda linjen till Australien samt den regelbundna linjen på Sydafrika. Å ofvannämnda till ursprungligen 3,080,000 kronor sig belöpande rederilån hafva hittills afbetalats tillhoppa 1,666,666 kronor 66 öre.

Emellertid framgår det af hvad bolaget i sina underdåniga framställningar äfvensom i de till kollegium direkt inkomna skrifter meddelat, att, trots det sålunda erhållna biståndet från statens sida, och ehuru bolaget, såsom ofvan nämnts, städse haft att tillgå tillräckliga mängder exportgoods från Sverige till australiska hamnar, den regelbundna linjen till Australien likväl medfört ett för bolaget så föga gynnsamt resultat, att tanke på densammas nedläggande uppstått. Sålunda skulle nästan hvarje resa hafva medfört direkt förlust och totalförlusten, enligt bolagets beräkningar, uppgått för åren 1907—1909 till 474,530 kronor och under år 1910 till 252,273 kronor eller sammanlagdt 726,803 kronor. Orsakerna till detta dåliga resultat skulle, enligt hvad bolaget anfört, hafva legat i ogynnsamma förhållanden såväl med afseende på linjens utfrakter som dess hemfrakter.

Hvad till en början utfrakterna angår har bolaget enligt egen uppgift, bestyrkt af kända sakförhållanden, i fråga om dessa haft att kämpa mot en häftig konkurrens från vissa stora utländska ångbåtsrederier, hvilka genom den svenska linjens tillkomst gått miste om de betydande mängder skandinaviskt gods, som eljest skulle, i likhet med hvad förut varit fallet, utskeppats till Australien öfver kontinentala hamnar. En tillfällig lättnad i konkurrensen lyckades bolaget väl ernå genom en i slutet af år 1909 träffad öfverenskommelse om samsegling med ett af de mest betydande tyska rederiföretagen. Förhoppningen att härigenom kunna erhålla stadigvarande bättre frakter omintetgjordes emellertid snart till följd af konkurrens från ett tredje, äfvenledes tyskt, rederiföretags sida, och samseglingen med förstnämnda tyska rederi upphörde inom kort.

Då, hvad hemfrakterna angår, den direkta importen från Australien till Sverige måste anses synnerligen obetydlig, är en ångfartygslinje mellan Sverige och Australien uppenbarligen hänvisad till att söka återfrakter på andra europeiska hamnar. Rörande de olika förhållanden, som inverka på möjligheten att erhålla lönande returfrakter, har bolaget i sin bland de öfverlämnade handlingarna befintliga skrift till kollegium af den 20 april 1910 lämnat redogörelse. Det framgår häraf, att bolaget, under de första åren af sin trafik på Australien, på grund af åtskilliga omständigheter icke lyckades i sina försök att genom fördelaktiga hemfrakter få sina på utfrakterna lidna förluster ersatta.

Därest de ogynnsamma förhållanden med afseende på såväl ut-som hemfrakter, hvilka i det föregående omförmålt och hvilka synas hafva förblifvit oförändrade ända till år 1910, fortfarande bestode, skulle kollegium, med allt erkännande af linjens betydelse för den svenska exporten, knappast kunna förorda den gjorda framställningen om statsunderstöd. Kollegium anser nämlingen, att härför bör fordras, att det göres sannolikt, att företaget inom en öfverskådlig framtid kan blifva i stånd att bära sina egna kostnader.

Denna förutsättning, hvilken den australiska linjen enligt kollegii förmenande tidigare saknat, synes emellertid numera förefinnas.

Med stöd af de uppgifter, som bolaget lämnat i sin med nådig remiss af den 27 mars 1911 till kollegium öfverlämnade skrift, samt af de till kollegium senare inkomna handlingar i ärendet, däribland bolagets styrelse- och revisionsberättelse för år 1910, kan man nämligen utgå från att väsentliga förändringar skett i de förhållanden, under hvilka linjen arbetar, hvilka förändringar också, på sätt ofvan nämnts, föranlett bolaget att nedsätta de ursprungligen begärda understödsbeloppen.

Å ena sidan har bolaget, genom öfverenskommelse med två norska fartygsrederier om samsegling från skandinaviska hamnar till Australien, skapat en bredare och fastare grund för sitt företag, hvilken också sätter detta i stånd att bättre uthärda eventuell konkurrens från kontinentala rederier. Genom denna anordning har nämligen det resultat vunnits, att en ångare hvarje månad utgår från Sverige till Australien.

Å andra sidan kan bolaget antagas hafva en afsevärd tid framåt, genom olika anordningar, främst öfverenskommelse med ett brittiskt rederi, åt sig tryggt en andel i de betydelsefulla hemfrakterna af stycke gods, ull o. s. v. på europeiska hamnar.

Om än, såsom bolaget själf framhållit, det kunde hafva »varit vida förmånligare och för Sverige mer hedrande», om hela traden såväl ut som hem kunnat ordnas med uteslutande svenskt tonnage, anser kollegium i detta fall lika litet som då fråga var om understöd åt den

regelbundna linjen till Ostasien, den anordnade samseglingen med utländska redare böra utgöra något hinder för erhållande af statsunderstöd.

Ehuru det således kan antagas, att för år 1911 resultatet af bolagets trafik på Australien skall komma att blifva åtskilligt fördelaktigare än de föregående årens, hvilket äfven af bolaget i dess till kollegium ställda skrift af den 26 september 1911 framhålles, anser kollegium dock, att tilldelande af statsunderstöd åt bolaget för dess ifrågavarande linje är för företaget behöfligt. Då bolaget tidigare lidit betydande förluster på denna linje, hvars upprätthållande, enligt hvad ofvan visats, torde utgöra ett allmänt svenskt intresse af stor betydelse, kan det lätteligen befaras, att, om under den närmaste tiden ogynnsamma omständigheter af ett eller annat slag skulle åter gifva anledning till en mer eller mindre tillfällig underbalans i linjens räkenskaper, bolaget skulle sätta i verket sin vid föregående tillfällen uttalade tanke på trafikens uppgifvande. Att detta skulle vara ur den svenska exportens synpunkt högeligen beklagligt och kunna för densamma medföra allvarliga olägenheter, finner kollegium vara höjdt öfver allt tvifvel. Det arbete och de kostnader, som af bolaget nedlagts på linjens inarbetande och särskildt på vinnande af en med de öfriga på Australien trafikerande linjerna likaberättigad ställning i fråga om återfrakter skulle då också vara bortkastade.

Den af bolaget numera äskade totalsumman af 500,000 kronor finner kollegium därför icke vara öfverdrifven i förhållande till särskildt de fördelar linjens förefintlighet innebär för landet och de olägenheter dess eventuella upphörande skulle medföra. Angående totalsummans fördelning får kollegium, som anser subventionstiden böra omfatta fem år, om möjligt från och med år 1912, biträda bolagets senaste hemställan.

Närmare bestämmelser rörande det understöd, som må varda rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af dess ifrågavarande linje tilldeladt, torde böra intagas i kontrakt mellan kronan och bolaget.

Grunderna för ett sådant kontrakt torde i tillämpliga delar blifva hufvudsakligen desamma, som gälla i afseende å de regelbundna ångfartygsförbindelserna mellan dels Sverige och Ostasien, dels ock Sverige samt Brasilien och La Plata-länderna. Särskildt böra i kontraktet äfven intagas bestämmelser motsvarande stadgandena i sistnämnda kontrakt om eventuell återbetalningsskyldighet af lyftadt statsunderstöd. De utgående turernas antal bör fastställas till minst en i månaden, med iakttagande härvid att, i regel, årligen åtta af dem utföras med svenskt fartyg. Det synes önskvärdt, att i det eventuella kontraktet inrymmes äfven en bestämmelse motsvarande den i nu gällande kontrakt angående La Plata-linjen (§ 2) intagna, att före afgången från Göteborg skall, åt-

minstone under tiden maj—oktober, anlöpas annan svensk hamn, där gods, destineradt till resp. transoceanskt land, finnes att afhämta i så stor myckenhet, att afsevärd förlust genom hamnens anlöpande icke uppstår. Likaså lärer, på grund af innehållet i en kollegium i annat ärende genom finansdepartementet tillhandakommen, här i afskrift bifogad skrifvelse af föreståndaren och chefen för nautisk-meteorologiska byrån utaf den 16 maj 1911, böra med statsunderstödet åtnjutande förbindas enahanda skyldighet i fråga om förande af meteorologiska och hydrografiska journaler, som angifves i § 8 af såväl nu gällande som för kommande period föreslagna kontrakt angående linjen på Ostasien.»

De i kommerskollegii utlåtande åberopade tabeller äro af följande innehåll.

Tabell A.

	1905	1906	1907	1908	1909
	£	£	£	£	£
Kalciumkarbid	11,593	26,706	58,833	42,078	44,016
Krukmakeriarbeten	301	2,801	2,218	8,247	5,275
Elektriska artiklar	466	767	452	1,099	358
Järn och stål	305	1,903	473	3,038	4,553
Lampor med tillbehör	5,352	6,059	8,443	1,598	1,118
Mjölksseparatorer	65,403	75,664	82,902	42,354	50,471
Elektriska artiklar	12,251	12,966	54,527	1,246	3,903
» tillbehör	—	—	—	26,075	555
Telefoner	—	—	—	—	20,307
Maskiner, annat slag	2,180	2,953	6,174	2,013	2,882
Tändstickor	32,788	28,204	29,530	44,915	47,302
Spik	4,173	3,699	4,402	4,778	4,943
Fotogenkök	—	—	—	4,820	5,288
Metallmanufaktur, annat slag	2,676	2,383	4,298	3,044	8,783
Omslagspapper	1,252	5,607	9,818	24,855	27,019
Tryckpapper	4,399	2,682	7,743	20,083	25,390
Papper, annat slag	1,462	3,328	14,700	22,522	18,363
Trävaror, hyflade	14,783	15,054	48,056	50,356	84,752
» ohyflade	22,333	17,764	32,269	29,693	44,138
» annat slag	7	321	1,552	5,122	5,964
Diverse	4,560	3,308	5,651	10,730	12,785
Summa	186,554	212,229	379,041	348,666	418,165
Hvaraf direkt från Sverige	42,978	52,306	148,968	206,614	328,790

Tabell B.

Varor utförda till Australien åren 1905—1910.

	Värde i kronor					
	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Elektriska maskiner	—	6,080	24,525	35,600	57,845	152,840
Fyrapparater.....	—	—	—	3,200	14,375	50,844
Glas:						
bunkar, burkar, buteljer m. m.	31,510	49,530	71,929	150,000	69,680	182,388
Instrument, kirurgiska, fysiska m. fl. (däribland telefonapparater)...	—	48,587	575	1,200	2,025	1,400
Kali, klorhydrat	—	2,560	18,848	32,179	35,713	8,410
Kem.-tekniska preparat, ej spec. (kalciumkarbid, ostlöpeextrakt m. m.).....	12,215	87,655	178,351	128,761	69,559	23,450
Maskiner, redskap och verktyg:						
Mejerimaskiner och redskap...	1,259,520	1,649,495	1,179,054	1,095,794	1,398,871	2,130,902
andra, ej spec. äfvensom sy- och stickmaskiner samt ång- maskiner	27,145	16,815	21,539	14,399	64,899	63,428
Metaller:						
järn och stål:						
valsade eller smidda stänger	13,842	36,914	30,440	31,632	33,011	19,931
rör och rördelar	3,589	611	340	41,652	15,547	—
spik.....	20,783	24,504	22,572	16,456	29,034	27,513
diverse hushållsmaskiner	—	—	4,028	32,041	45,678	75,349
andra järn- och stålvaror.....	9,864	2,545	15,324	10,723	30,118	42,659
koppar m. m., arbetad (lampor och ljuskronor, kok- apparater m. m.).....	25,388	37,388	26,128	20,454	88,623	114,142
Papp	1,095	2,421	6,665	39,013	42,201	113,677

	Värde i kronor					
	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Papper:						
omslags-			152,317	282,942	228,701	201,063
tryck-	232,598	278,224	212,977	228,239	345,588	467,169
andra slag			235,400	383,332	348,275	462,919
Pappersmassa (trämassa)	736	—	21,772	18,023	3,222	—
Strumpor och strumpstolsarbeten, ej spec.: glödstrumpor	—	—	222	296	3,589	21,793
Superfosfat	—	—	—	46,228	125,496	16,764
Trävaror:						
Sågade af furu eller gran:						
plankor, bräder m. m.	210,177	395,793	532,720	643,566	410,813	1,205,227
Snickeriarbeten m. m.:						
bräder, hyflade	251,378	493,248	334,481	916,877	1,031,870	2,555,318
byggnadsmaterial	2,270	8,591	17,385	24,230	53,260	81,980
andra slag	15,920	19,450	2,822	4,105	114,385	71,485
Tändstickor	567,333	526,766	637,441	843,115	766,678	777,267
Andra varor	8,121	13,592	38,610	35,448	34,830	26,931
Summa	2,693,484	3,700,769	3,786,465	5,079,505	5,463,886	8,894,849

Tabell C.

	1908	1909		1908	1909
	£	£		£	£
Kalciumkarbid	80,334	119,997	Verktyg	537,816	413,150
Glasvaror	206,287	182,815	Fotogenök	—	46,243
Elektriska artiklar	368,448	221,728	Tryckpapper	641,944	589,398
Järn och stål	1,139,757	1,171,841	Papper, annat slag	682,831	617,107
Lampor med tillbehör	113,618	113,065	Trävaror, hyflade	301,523	364,455
Mjolkseparatorer	—	87,053	> ohyflade	879,855	683,196
Telefoner	211,714	116,472	> för låd. och dörr-		
Tändstickor	181,334	155,875	tillverkning	23,474	12,277
Maskiner	2,587,353	2,628,085	Trämassa	4,638	1,554
Söm	59,033	56,559			

Med åberopande af hvad sålunda anförts, hemställer kommerskollegium, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att under de villkor, som i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i kollegii utlåtande antydda grunder kunna varda af Kungl. Maj:t fastställda, såsom understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under åren 1912—1916 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 500,000 kronor, däraf för första året 150,000 kronor, för andra året 125,000 kronor, för tredje året 100,000 kronor, för fjärde året 75,000 kronor och för femte året 50,000 kronor, samt däraf å extra stat för år 1913 anvisa 275,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af sistnämnda belopp redan under år 1912 för ändamålet disponera 150,000 kronor.

Handelsrådet.

Handelsrådet, med hvilket jag samrådt i denna fråga, har i princip tillstyrkt bifall till den af rederiaktiebolaget Transatlantic i ärendet gjorda framställningen i den form kommerskollegium föreslagit. Vid öfverläggningen inom handelsrådet framhölls vikten af att vid statssubventionerade rederiföretag i allmänhet noggrann kontroll ägde rum öfver företagens räkenskaper med hänsyn till tillämpningen af gifna bestämmelser och eventuell återbetalningsskyldighet. Därjämte betonades betydelsen af att för subventionerade ångbåtslinjer med stycke godstrafik icke några bestämmelser meddelades, som kunde förminska linjernas förmåga att iakttaga bestämda afgangstider.

*Departements-
chefen.*

Statsunderstöd till enskilda affärsföretag bör utan tvifvel lämnas med synnerlig varsamhet och i stort sedt allenast i undantagsfall. Utan att göra anspråk på att fullt fixera gränsen för statens understödjande verksamhet i förevarande hänseende, vill jag såsom min mening framhålla, att direkt penninghjälp af ifrågavarande slag från statens sida i stort sedt endast bör komma i fråga, då man därmed befordrar ett allmänt nationalekonomiskt intresse af större betydenhet eller då genom direkta åtgöranden från statens sida t. ex. genom dess tullpolitik en viss näringsgren råkat i särskildt brydsamma ekonomiska omständigheter. Under den senare kategorien kan nu förevarande subventionsfråga icke inordnas. Spörsmålet blir vid sådant förhållande, huruvida förevarande företag är eller kan väntas blifva af sådan allmän nationalekonomisk betydelse, att ett statsunderstöd kan anses påkalladt.

Vid en pröfning häraf ligger det nära till hands att söka göra sig reda för, hvad de transoceanska ångbåtslinjer, som hittills åtnjutit statsunderstöd, må hafva betydt för landets ekonomiska utveckling. Ett

slutligt omdöme härom är utan tvifvel ännu för tidigt att fälla. Linjernas påverkan på vårt ekonomiska lif har ännu varit af allt för kort varaktighet och säkerligen ännu icke vunnit tillräcklig stadga för att grunda ett omdöme af sådan beskaffenhet. Men det synes icke vara för djärft att påstå, att rent positivt gynnsamma verkningar af dessa ångbåtslinjer på vissa sidor af landets ekonomi redan börja komma till synes, somliga mera direkt påtagliga och med siffror uppvisbara, andra ännu så länge mindre klart skönjbara, men i allt fall af beskaffenhet att inge goda förhoppningar för framtiden. Det har redan förut i sammanhang med behandling af frågorna om fortsatt subvention till La Plata-linjen och ångbåtslinjen till Ostasien blifvit inför Kungl. Maj:t och Riksdagen påvisadt, hurusom ej endast dessa linjer under respektive subventionstider afsevärdt utvecklats med alltjämt ökade frakter och förbättrade ekonomiska resultat af deras verksamhet, utan ock vår export till de utomeuropeiska länder, med hvilka linjerna förbinda vårt land, i stort sedt visat en aktningvärd stegring. Linjernas egen utveckling betyder, i betraktande af det betydande tonnage de representera, gifvetvis en icke oväsenlig förstärkning af landets sjöfartsnäring. Den ökade exporten till de ifrågavarande utomeuropeiska länderna *kan* bero på andra faktorer än förekomsten af de båda linjerna, och det torde vara förenadt med mycket stora svårigheter att bindande leda i bevis, att linjerna i verkligheten utgjort den enda eller afgörande anledningen till uppsvinget. Men när en förklaring till detta uppsving skall sökas, lär det i hvarje fall icke någon närmare till hands liggande vara att finna än de direkta inhemska linjernas verksamhet. För min del tvekar jag icke heller att ställa den ökning, som under senare åren ägt rum i vår export till La Plata-länderna och Ostasien, i ett direkt kausalsammanhang med de svenska linjerna till dessa länder.

Jag antydde nyss, att äfven andra för vårt ekonomiska lif gynnsamma, ehuru ännu så länge mindre klart skönjbara, verkningar af ifrågavarande linjer visat sig eller med tillförsikt kunde förväntas.

I sådant hänseende tillåter jag mig, jämte erinran, hurusom kommerskollegium och generaltullstyrelsen i gemensamt underdånigt utlåtande den 8 februari 1911 med förslag till förordning angående tullrestitution i vissa fall vid återutförsel af utländsk vara utvecklat detta instituts betydelse för svenskt affärlif, tillika framhålla, att af hvad ämbetsverken härvid anfört framgår såsom ämbetsverkens mening, att sådana lättnader i vår tullagstiftning, som det föreslagna nya institutet samt frihamn och frilager innebure, skulle jämte direkta ångbåtslinjer till utomeuropeiska länder tjäna som häfstång för tillskapande och utvecklande af en transito-

handel i större skala. Med särskilda propositioner den 22 mars 1912 har Kungl. Maj:t förelagt Riksdagen förslag till förordning om frilager samt till förordning angående tullrestitution i vissa fall vid återutförelse af utländsk vara. Då jag tillstyrkte dessa förslags framläggande, lät jag härvid — framför allt gäller detta det senare förslaget — i väsentlig grad bestämma mig af förhoppningen att kunna befordra den svenska handelns och närmast transitohandelns utveckling. Jag höll nämligen före, att dessa författningsförslag vore särskildt ägnade att bereda möjlighet för vårt land att förskaffa sig ökad andel i sistnämnda gren af den internationella samfärdseln. Det är min öfvertygelse, att det sålunda afsedda ändamålet med ifrågavarande lagstiftning i betydande grad befordras af reguljära transoceanska linjer, som kunna direkt tillföra vårt land varor, hvilka äro lämpade att utgöra föremål för transitohandel. För oss gäller det härvid närmast att tänka på afsättningen i vårt östra grannland — vårt naturliga uppland i förevarande hänseende.

Med afseende å hvad jag sålunda anfört har jag kommit till den uppfattningen, att de nu statsunderstödda transoceanska ångbåtlinjernas 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 kan förväntas komma att fortfara i stegrad grad. Utan att så vore förhållandet, måste ändamålet med statsunderstöden anses förfeladt. Dessas uppgift får för öfrigt icke tänkas vara af annat än temporär natur. Uppgiften är i hvarje fall slutförd, då linjerna själfva förmå bära sina kostnader, och den tidrymd, inom hvilken ett sådant utvecklingsstadium kan ernås, måste äga en relativ begränsning, för att icke subventionsprincipen skall inge betänkligheter.

Med den uppfattning, jag sålunda utvecklat rörande de af staten nu understödda ångbåtlinjerna, är det tydligt, att jag icke kan hafva någon principiell erinran mot, att staten gifver sitt ekonomiska stöd åt linjer äfven till andra trakter af jorden. Förutsättningen är, att linjerna kunna väntas tillföra vårt land ekonomiska värden af större omfattning och blifva af mera allmän betydelse, och att de äga sådana utvecklingsmöjligheter, att de efter en icke allt för lång tid kunna uppehållas utan statens ekonomiska hjälp. Huruvida dessa förutsättningar finnas, kan vid en ny linjes startande naturligtvis vara mycket svårt att bedöma.

Beträffande linjen till Australien, till hvilken statsunderstöd nu sökes, är densamma icke ny utan har, såsom den föregående framställningen utvisar, redan existerat omkring fem år. Redan denna omständighet gör, att svårigheterna att bedöma, huruvida nyssnämnda förutsättningar för beviljande af statsunderstöd äro för handen, i hvarje fall

icke äro större än dem, som förelågo, då statsunderstöd första gången beviljades till La Plata-linjen och linjen till Ostasien. Tvärtom har man i de fem års erfarenhet, som linjen till Australien har bakom sig, i stort sedt en säkrare faktor för den nu föreliggande subventionsfrågans bedömande än dem, man hade att räkna med vid pröfningen af de båda andra subventionsfrågorna.

Dessa erfarenheter synas, att döma af hvad handlingarna i ärendet förmåla, gifva vid handen, att den trade, på hvilken sökandebolaget opererar, ingalunda är lättarbetad för en direkt svensk linje. Svårigheter af olika slag, för hvilka bolaget redogjort och som jämväl af kommerskollegium ytterligare understrukits, hafva yppat sig för linjen särskildt i konkurrens med andra linjer, och sådana svårigheter lära jämväl i fortsättningen vara att räkna med. Dessa svårigheter, som gälla möjligheten för linjens själfständiga ekonomiska bärighet och alltså äro af vital betydelse för företaget, få icke underskattas. Men å andra sidan synes den förebragta utredningen göra sannolikt, att svårigheterna med åren skola kunna mer eller mindre öfvervinnas. Redan de af sökandebolaget under linjens hittillsvarande tillvaro gjorda, dyrköpta lärdomarna torde böra i och för sig hafva beredt bolaget medel att i viss mån neutralisera de förefintliga hindren för en lycklig ekonomisk utveckling af linjen. Den ingående kännedom om traden, som måste hafva vunnits under ett flerårigt arbete på densamma, en erfarenhet som bland annat är att hänföra till den handelsomsättning, som på traden förmedlas, till möjligheten af samsegling med andra linjer och knytande af förbindelser jämväl af andra slag för tryggande af linjens bestånd, torde härvid kunna tillmätas särskild betydelse.

I och för sig äro dessa omständigheter gifvetvis långt ifrån tillräckliga för att läggas till grund för ett antagande om linjens lyckliga utvecklingsmöjligheter. De kunna än mindre, utan samband med andra skäl, tjäna som motivering för en statssubvention.

Kommerskollegium har i sitt utlåtande pekat på några andra än nu berörda förhållanden, som enligt kollegii åsikt göra det sannolikt, att linjen inom en öfverskådlig framtid skall kunna bära sig. Jag är också för egen del benägen att tillmäta dessa sakförhållanden den betydelse, att förhoppning om en lycklig utveckling för linjen därpå skall kunna grundas.

Med utgångspunkt från denna uppfattning, enligt hvilken goda utsikter synas förefinnas att åt svenskt tonnage och svenskt sjöfolk trygga ett betydelsefullt verksamhetsområde, har jag gått till undersökning om linjens betydelse för vårt näringslif i öfrigt. De sakför-

hållanden, som härutinnan särskildt genom den af kommerskollegium förebragta utredningen ådagalagts, te sig onekligen mera påtagligt gynnsamma än de förut af mig berörda. Jag tänker härvid framför allt på de utvecklingsmöjligheter, som synas vara förhanden för en direkt export på Australien. Särskildt anmärkningsvärd och ägnad att ingifva goda förhoppningar för framtiden är den omständigheten, att denna export, som under de senare åren varit i stadigt stigande, särskildt visat bestämd tendens till ökning i fråga om hel- och halffabrikat. Hvad sålunda genom den förebragta utredningen framkommit rörande våra afsättningsmöjligheter på Australien innefattar enligt min mening fullgiltig anledning att genom särskilda åtgärder äfven från statens sida söka låta dessa möjligheter komma till sin rätt och därigenom ytterligare utvidga marknaden för våra industrialster.

Hvad slutligen beträffar den nu ifrågavarande linjens betydelse för vår handel och särskildt den betydelse, linjen kan, i händelse frihamnar, frilager och den art af tullrestitution, hvarom jag förut talat, komma till stånd, få för vår transitohandel är med det föreliggande materialet svårt att säkert bedöma. Att äfven hithörande grenar af affärslifvet böra kunna hafva ett afgjordt intresse af linjens fortsatta uppehållande, synes mig emellertid sannolikt.

Med afseende å de af mig nu utvecklade synpunkter och då några utsikter, att linjen utan statsunderstöd skall kunna bära sig under de närmaste åren, ej finnas, tvekar jag icke att tillstyrka, att sådant understöd varder sökandebolaget beredt för uppehållande af linjen ifråga.

Hvad beloppet beträffar och dess fördelning under loppet af fem år har jag ingen erinran att göra mot hvad kommerskollegium föreslagit. Understödet skulle alltså utgöra i det hela 500,000 kronor, fördelade på fem år sålunda, att 150,000 kronor utgå första året, 125,000 kronor det andra, 100,000 kronor det tredje, 75,000 kronor det fjärde och 50,000 kronor det femte. Den successiva minskningen i understödet synes mig särskildt väl afvägd och ägnad att framhäfva en af de principer, som böra vara grundläggande vid bedömande af subventionsfrågor af ifrågavarande slag, den nämligen att understödet skall möjliggöra för företaget att så småningom bära sig utan hjälp.

Om jag alltså i denna del obetingadt följer kommerskollegii förslag, anser jag mig dock icke hafva anledning tillstyrka, att, på sätt kollegium ifrågasatt, subventionen utgår tidigare än år 1913. På nämnda års stat skulle alltså behöfva begäras 150,000 kronor.

Med afseende å dels hvad jag anfört till statsrådsprotokollet öfver utrikesdepartementsärenden den 15 mars 1912 vid föredragning af fråga

om inköp af beskickningshus i Berlin äfvensom öfver finansärenden den 22 i samma månad vid föredragning af fråga om förbättring af pensioneringen inom de tre första klasserna af handelsflottans pensionsanstalt, dels ock hvad för Riksdagen enligt nådigt beslut sistnämnda dag blifvit anmaldt därom, att ett i statsverkspropositionen till innevarande års Riksdag under utgifter för kapitalökning för visst byggnadsföretag vid Uppåkra järnvägsstation beräknadt belopp icke behöfver tagas i anspråk kan det af mig nu ifrågasatta anslaget beviljas utan att någon förändring af det för innevarande års Riksdag redan framlagda riksstatsförslagets inkomstsida därför behöfver äga rum.

Vid statsunderstödet böra i stort sedt knytas enahanda villkor, som äro bestämda för La Plata-linjen och linjen till Ostasien. Hvad kommerskollegium rörande grunderna för dessa villkor föreslagit, kan jag i allt biträda, och torde jag få återkomma till detaljerna i detta ämne, därest anslag varder beviljad för förevarande ändamål. Emellertid är det bland de bestämmelser, som jag tänkt mig böra stadgas, särskildt en, på hvilken jag redan nu anhåller att få fästa uppmärksamheten. I likhet med hvad som gäller för La Plata-linjens vidkommande skulle före afgangen från Göteborg, åtminstone under tiden maj—oktober, anlöpas annan svensk hamn, där gods, destineradt till respektive transoceanskt land, finnes att afhämta i så stor myckenhet, att afsevärd förlust genom hamnens anlöpande icke uppstår. I underdånig skrifvelse den 6 april 1912 har svenska trävaruexportföreningen framhållit att en bestämmelse af denna lydelse icke ens i någon mån tillgodoser de norrländska trävaruexportörernas intressen. Under framhållande i öfrigt att norska trävaruexportörer befraktade ifrågavarande linjes fartyg för afsevärdt lägre pris än de frakter som gällde för trävaror, som skeppades från Norrland till Australien, och att de norrländska trävaruexportörernas intressen därigenom skadades, hemställer föreningen, att såsom villkor för subvention åt linjen måtte stadgas, att dess båtar skulle vara skyldiga att på hvarje resa under skeppningssäsongen anlöpa äfven norrländsk hamn.

En bestämmelse af detta innehåll skulle otvifvelaktigt i icke ringa mån förrycka planen för linjens arbete, och det är framför allt fara värdt att den skulle i hög grad försvåra för linjen att iakttaga bestämda afgangstider. För en linje som söker att mer och mer koncentrera sig på styckegodstrafik skulle ett bristande härutinnan vara ganska äfventyrligt. Jag tillåter mig härvid äfven ånyo erinra därom, att handelsrådet framhållit betydelsen af att för subventionerade ångbåtslinjer med

stycke godstrafik icke några bestämmelser meddelades, som kunde förminska linjernas förmåga att iakttaga bestämda afgangstider.

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

att såsom understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under åren 1913—1917 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 500,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af mig tillstyrkta grunder, må finna skäligt föreskrifva, utgå med 150,000 kronor år 1913, 125,000 kronor år 1914, 100,000 kronor år 1915, 75,000 kronor år 1916 och 50,000 kronor år 1917 samt

att till beredande af sådant understöd åt bolaget under år 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för samma år anvisa ett belopp af 150,000 kronor.

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

Ur protokollet:

Olof Ljungberg.