

Nr 9.

Ankom till Riksdagens kansli den 3 maj 1912 kl. 9 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 9, i anledning af herr Anderssons i Grimbo motion nr 139, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående vissa åtgärder till främjande af den svenska sjöfartens intresse vid malmexporten från Luleå och Narvik.

I en till Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts behandling hänvisad, af herr Andersson i Grimbo afgifven motion, nr 139, hemställer motionären, »att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t göra framställning, det täcktes Kungl. Maj:t vid möjligen kommande förhandling med Grängesbergsbolaget angående ökning af den kvantitet järnmalm, som bolaget medgifves exportera från Luleå och Narvik, som oeftergifligt villkor för bifall härtill uppställa förmånsrätt för sådana svenska rederier, hvilka uppehålla eller förbinda sig att uppehålla viss af staten understödd eller som önskvärd betecknad transocean linjefart, att öfvertaga skeppningen af all den malm, bolaget från nämnda hamnar medgifves exportera, på mellan befraftare och redare öfverenskomna fraktvillkor; och att Kungl. Maj:t täcktes, vare sig en sådan förhandling kommer till stånd eller icke, söka hos Grängesbergsbolaget utverka, att detta vid afslutande af befraftning för medgifven kvantitet exportmalm från nämnda hamnar måtte mera än hittills tillgodose den svenska sjöfartens intressen».

Motionen.

Till stöd för denna sin hemställan anför motionären följande:

»Den svenska sjöfartsnäringens betydelse för vår nationella ekonomi har väl aldrig varit af de svenska statsmakterna underkänd, men fulla

Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 13 saml. 3 afd. 9 häft. (Nr 9.) 1

betydelsen särskildt af att så stor del som möjligt af vårt varuutbyte med utlandet sjövägen förmedlades under svensk flagg har dock först under de senaste decennierna trängt igenom och föranlett våra statsmakter att genom frikostiga bidrag i form af linjeunderstöd och rederilån lämna ett kraftigt stöd vid den svenska rederirörelsens pånyttfödande. Resultaten af denna nya sjöfartspolitik ha, enligt hvad som allmänt erkännes, varit synnerligen tillfredsställande. För hvarje år som gått, ha sjöfartens intjänade frakter kunnat täcka allt större del af underskottet i vår handelsbalans med utlandet, hvilken också högst afsevärdt förbättrats genom den andel, våra nya reguliära ångbåtsförbindelser med utlandet kunnat åtaga sig i arbetet att åt vår industri skapa nya marknader. Att härvidlag de direkta linjerna till aflägsna marknadsplatser gjort de för vår export mest betydelsefulla insatserna låter sig ej bestridas och är ju också lätt förklarligt, då genom dem förbindelse öppnats med de nya köpkraftiga marknader, som i våra dagar öppnats för västerländsk industri och på hvilka Sveriges exportindustrier blott genom dessa svenska regelbundna linjer kunnat vinna fast insteg. Af det understöd, svenska staten lämnat sjöfarten, har också en högst betydande del i form af understöd och lån kommit dessa transoceaniska linjer till del såsom ett erkännande af den betydelse, de fått för landets ekonomiska uppsving.

Hur nyttiga och oundgängliga än sjöfartsunderstöd och rederilån varit och äro för vårt lands sjöfartsnäring, så är det dock ej tack vare sådana endast, som den skall kunna växa sig stark och sund. Därför fordras först och främst den solida grundval, som består i att landets handelsflotta får ombesörja en öfvervägande del, om ej af hela landets varuutbyte med utlandet, så åtminstone af dess genom sjötransport förmedlade export. Transitohandel i stor skala kan väl till en viss tid uppehålla ett lands sjöfart, men blott intill den tidpunkt, då de grannländer, för hvilka en sådan handel förmedlats, tagit sitt varuutbyte med utlandet i egna händer. Det är och förblir det egna landets export, som skall bilda underlaget för en solid sjöfartsnäring, och mest betydande för dess utveckling blifva därvid naturligtvis sådana exportartiklar, som förekomma regelbundet och kräfva betydande mängder tonnage. Englands stenkolsexport är jämte dess fabrikstillverkning och dess kolonivärde den mest betydande och den ojämförligt säkraste faktorn för dess sjöfartsutveckling, och Tysklands handelsflotta har vuxit jämsides med dess exportindustri.

För att en sådan växelverkan mellan ett lands exportindustri och dess sjöfart skall kunna uppstå, kräfves emellertid naturligtvis, att exportörerna

allmänt skola beakta fördelen för landet och i längden äfven för dem själfva att för sina befraktningar i största möjliga utsträckning använda inhemskt tonnage. I vår världsdelns två förnämsta sjöfartsländer, England och Tyskland, har en sådan nationell stämning redan länge gjort sig märkt i fråga om utrikes fraktfart. Detsamma kan ej sägas om Sverige, om man tar hänsyn ensamt till enskilda befraktare. Hvad åter angår staten hålla vederbörande myndigheter numera på, att i utlandet upphandlade varor skola hitfraktas med svenska fartyg, liksom statens upphandling såvidt möjligt sker hos eller genom svenska firmor. Och när det gäller den här nedan behandlade malmfrakten från Narvik och Luleå, tillkommer den omständigheten, att staten genom betydande nedsättningar af järnvägsfrakterna skänkt malmexportörerna ett stöd, som dessa borde känna sig manade att kvittera genom att i möjligaste måtto gynna och framhjälpa andra viktiga svenska näringsgrenar, hvarvid tanken på rederirörelsen ligger allra närmast.

År 1909 afdingo från svenska hamnar lastade fartyg på 6,387,956 tons, hvaraf blott 52,6 % eller 3,361,804 tons representerades af svenska fartyg. 1910 voro motsvarande siffror 6,226,217 och 3,317,162 tons. Härvid är emellertid att märka, att våra mest betydande exportartiklar, trävarorna, ha en mycket begränsad befraktningstid och därunder kräfva ett ovanligt stort tonnage, hvilket förklarar, att denna stora export ej kunnat få så stor betydelse för vår sjöfart. Dess utveckling kan naturligtvis ej baseras på ett stort tonnagebehof några få månader af året, utan måste räkna med året om något så när likartade befraktningsmöjligheter.

Sådana erbjudas emellertid af den sedan några decennier pågående svenska järnmalmsexporten från Luleå och Narvik. Då densamma i stort sedt blott går till några få köpare och bestämda mottagningshamnar, densamma året om och år efter år, har den på denna export grundade fraktfarten alltmera antagit karaktären af en regelbunden linje eller måhända af fyra: till mynningen af Rhen, till Stettin, till England och till Nordamerika. Visserligen kräfves för denna fraktfart särskildt starka och helst särskildt för densamma konstruerade fartyg, men i utbyte har redaren fördelen af att kunna för längre tid uppgöra fullkomligt pålitliga kalkyler och af att ha sitt tonnage i jämn sysselsättning året om. Väl rönste äfven malmfrakterna inverkan af den allmänna nedgång på fraktmarknaden, som varade in på början af år 1911, men dock icke i högre grad, än att de alltjämt voro lönande, och de gáfvo dock jämn sysselsättning under en tid, då eljest massor af lastångare måste läggas upp.

Det är ej svårt att förstå, hvilket stöd vår svenska sjöfartsnäring skulle under sina svåraste år kunnat hafva af denna väldiga export af svensk malm, *ifall nämligen densamma varit förbehållen åt svenskt tonnage*. Genom sin export af Lapplandsgrufvornas järnmalm har Grängesbergsbolaget blifvit en af världens allra största befraktare. Dess malmskeppningar uppgingo i tons för nedannämnda år till minst följande kvantiteter, vid uppgifvandet af hvilka tillsetts, att respektiva siffror understiga de verkliga för att man må befinna sig på den säkra sidan.

	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
från Luleå	1,077,070	1,071,550	1,495,180	1,100,700	1,148,750	1,028,000	1,217,600
» Narvik	1,191,393	1,417,185	1,604,792	1,388,329	1,551,846	1,563,496	2,029,917
el. tillsam.	2,268,463	2,488,735	3,099,972	2,489,029	2,700,596	2,591,496	3,247,517

Inalles har således bolaget under dessa sju år från Luleå utskieppt 8,138,850 tons och från Narvik 10,746,958 tons eller tillsammans minst *18,885,808 tons*. Uppgifterna äro hämtade från numera ganska svårtillgängliga listor från de respektive skeppningsorternas tullkammare och understiga af nyss angifvet skäl öfverhufvud taget de verkliga exportsiffrorna, hvilka således skulle förete ännu mer afsevärda tal än de här uppgifna.

Enligt meddelande från samma källor ha af denna oerhörda fraktkvantitet under samma tioårsperiod befraktats med *utländska fartyg 10,272,520 tons* och med *svenska fartyg blott 8,613,288 tons*.

För sjöfartens män torde dessa siffror tala sitt mycket tydliga språk och ådagalägga, att den svenska rederirörelsen, långt ifrån att beträffande denna svenska massexport ha blifvit på något sätt gynnad, tvärtom blifvit till förmån för utlänningar tillbakasatt. Än tydligare framgår detta, om man tager i betraktande de fraktbelopp, som för den här ifrågavarande väldiga fraktmängden utbetalts. Exakta summan låter sig icke angifvas och skulle näppeligen ens med tillgång till det befraktande bolagets böcker kunna fastslås, då en hel del af här ifrågavarande malm sålts fritt ombord Luleå eller Narvik och frakten således ej för densamma uppgjorts af malmbolaget. En ungefärlig beräkning med ledning af under den här berörda sjuårsperioden kända fraktslut har emellertid verkstälts på enskildt initiativ och för ett par månader sedan publicerats utan att väcka någon gensaga. Om dessa siffror också äro blott ungefärliga och måste vara det, så torde de dock vara riktiga beträffande *förhållandet* mellan hvad som af frakten för ofvan angifna malmmängd utbetalats till svenska rederier och hvad som gått till utlandet.

Enligt denna beräkning skulle för de 18.8 miljoner tons järnmalm, som åren 1904—10 utskeppades från Luleå och Narvik, ha utbetalats i frakt sammanlagdt 85,971,396 eller i rundt tal 86 miljoner kronor. Häraf torde cirka 44.4 miljoner kronor hafva gått till utlandet, under det att till svenska rederier gått blott cirka 41.6 miljoner kronor.

Det kan ej bestridas, att här föreligger ett missförhållande, som kan och bör rättas. Under de sju år, 1904—1910, här åberopade beräkningar omfattat, ha af svenska statsmedel utbetalats i subventioner till transocean linjer kronor 1,395,000 och i rederilån kronor 19,612,000, förutom 2 miljoner kronor till Ostasiatiska kompaniet af särskildt beviljade medel.

Jämför man dessa senast anförda siffror med de 44.4 miljoner kronor, som under sju år utbetalats till utländska rederier för fraktande af svensk järnmalm, hufvudsakligen till Stettin, Rotterdam, England och Nordamerika, och har man i minnet hvad som genom svenska statens nyss angifna utlägg för här berörda ändamål uppnåtts för vår sjöfart och för vår export, så kan man ej, synes det mig, annat än beklaga, att ett af svenska staten så afhängigt bolag som Grängesbergsbolaget så länge tillåtits drifva en med våra inhemska sjöfartsintressen så föga öfverensstämmande befraktningspolitik.

Den af mig åberopade befraktningsstatistiken visar, att intill år 1909 utländska rederier haft försteg framför de svenska vid afslutande af malmbolagets befraktningskontrakt. Under åren 1909 och 1910 ha svenska rederier till något mera än halfva tonnaget fått deltaga i denna frakt-affär, hvilket dock uteslutande varit beroende på att bolagets eget rederi i större utsträckning kommit med i fraktsluten. Intill år 1909 ha, som sagdt, utländska rederier fått lejonparten af denna väldiga transport, som under de svåraste år, vår ur mer än en synpunkt nystartande svenska rederinäring haft att upplefva, kunnat vara af afgörande betydelse.

Det stöd, Grängesbergsbolagets malmexport kunnat gifva vår svenska rederirörelse, har sålunda under dessa kritiska år till mer än hälften givits till utländska, med densamma hårdt konkurrerande företag.

Till *tyska rederier* ha sålunda under dessa sju år utbetalats i malmfrakter 23.5 miljoner kronor. Om man besinnar, att bland dessa i den lappländska malmtrafiken deltagande tyska rederiföretag befinna sig åtskilliga, som direkt eller indirekt varit intresserade i de hårdnackade och delvis under oriktiga former bedrifna utestängningsförsök, som gjorts mot de af svenska staten direkt eller genom lån understödda direkta linjerna, så får man en klar uppfattning af hvad Grängesbergsbolagets fraktpolitik med dess gynnande af tyska intressen betydt för vår nationella svenska

sjöfart. Ännu år 1910, då den svenska anparten af malmfraktningen från Luleå steg till den hittills oupphunnna mängden af 568,800 tons, fingo tyska rederier från samma hamn frakta 409,050 tons. Ar 1904, då de af konsul Broms afslutade kontrakten med tyska malmköpare och förskottsgifvare, hvilka samtidigt börjat rederirörelse för malmfrakten, ännu voro i full giltighet, fraktades från Luleå 420,400 tons järnmalm under svensk flagg mot 260,350 tons under tysk. Det förefaller sålunda icke, som om det lappländska grufintresset skulle ha ställt sig gynnsammare än förut gentemot den svenska sjöfarten, sedan det under Grängesbergbolagets ledning vunnit en äfven gentemot Tyskland själfständig ställning.

Än egendomligare förefaller det, att af denna befraktning för svensk järnmalm under sjuårsperioden ej mindre än 3.37 miljoner tons, representerande i utbetalade frakter 14.3 miljoner kronor, utfraktats med norska handelsfartyg. Norge är dock hvarken köpare af malmen eller intresserad i våra lappländska grufföretag, från hvilka det blott, utan egen förskyllan kunde man säga, uppbär en betydande statsinkomst för malmfrakten Riksgränsen—Narvik. Icke dess mindre finner man, att norska fartyg från den svenska exporthamnen Luleå under åren 1904—1910 uppburo för malmfrakter den högst afsevärda summan af 5.4 miljoner kronor.

Inför dessa ur nationell synpunkt nedslående siffror och beräkningar kan man naturligtvis göra sig den frågan, om det *svenska* Grängesbergbolaget, i hvars hufvudsakliga affär svenska staten redan är intresserad och i hvars ledning svenska staten redan representeras, verkligen kunnat på annat sätt än hittills tillgodose den *svenska* sjöfartens intressen. Från håll, som man har anledning antaga stå det nämnda bolaget nära, har invändts, *dels*, att svenska handelsflottan ej skulle kunna erbjuda tillräckligt tonnage af så stora och starka fartyg, som erfordras för ifrågavarande trafik, *dels*, att bolaget i många fall säljer malmen »fritt ombord» i Luleå eller Narvik, i hvilket fall exportören afhänder sig bestämmanderätten beträffande vidarebefraktningen, som afgöres af köparen.

På den förra invändningen kan svaras, att den måhända haft giltighet nog vid den tid, då de lappländska grufbolagen öfvergingo till den nuvarande ledningen. Förut voro dessas skeppningar beroende på så många tillfälliga omständigheter och på utländska förlags- och förskottsgifvares, respektive malmköpares bestämmelser, att ett svenskt rederi ej kunde inlåta sig på nyanskaffning af för malmfrakt speciellt inrättade fartyg endast på grund af de ovissa utsikter, som denna export då öppnade. En af de lappländska grufbolagens största förläggare och malmköpare på den tiden,

en känd tysk firma, köpte ju all malm fritt ombord i Luleå samt skaffade sig själf en ångbåtsflotta för att föra malmen till de tyska hamnarna, och andra af malmbolagens köpare uppgjorde likaledes om leverans »fritt ombord» för att ha fria händer att gynna eget lands rederier. I och med att malmbolagens ledning befriades från ett dylikt beroende af utländska köpare, borde den också ha kunnat slå in på *en nationell försäljningspolitik*, i hvilken som första led kunde ha ingått principen att upphöra med alla försäljningar fritt ombord exporthamn för att öfvergå till försäljningar fritt köparens importhamn, och som andra led företrädesrätt för svenska rederier i denna malmbefraktning. Med den monopolställning, Grängesbergsbolaget faktiskt har på världsmarknaden inom sin bransch, är det icke tu tal om, att det både kunnat och när som helst kan genomföra dessa försäljningsvillkor utan förlust för sig. Och i våra dagar har den svenska rederirörelsen hunnit utveckla sig därhän, att dess ledande firmor när som helst torde vara vuxna att mottaga hela denna fraktaffär från Luleå och Narvik, om och när densamma helt förbehålles åt svenska fartyg, och malmbolaget visar sig villigt att avsluta befraktningskontrakt på så lång tid, att vederbörande rederier kunna utan risk beräkna den ökning af sin fartygsflotta, som en sådan affär möjligen skulle nödvändiggöra.

Slutligen har vid de föregående tillfällen, 1898 och 1907, då svenska staten med malmfältsintressena träffat uppgörelser och röster höjts för att åt den svenska rederinäringen bereda den företrädesrätt, hvarom här är fråga, och som naturligen borde tillkomma den, invändts, att härigenom ett alltför stort intrång skulle göras på malmbolagets ekonomiska handlingsfrihet och att en dylik bestämmelse otvifvelaktigt skulle väsentligt höja dess fraktkostnader.

Inskränkningar på malmbolagets ekonomiska handlingsfrihet har staten eljest ej dragit sig för att fastslå, till och med då det gällt bolagets rätt att fritt få afyttra sina malmtillgångar. Formellt har detta kunnat försvaras med att staten ej *tingat* bolaget till att godtaga dessa inskränkningar i sin handels- och handlingsfrihet, utan föreslagit dem såsom godtgörelse för vissa medgifvanden, hvilka staten varit i tillfälle att till bolagets fördel göra. Naturligtvis kan det ej heller ifrågasättas, att malmbolaget nu skulle genom lag eller förordning tvingas att lämna svenska fartyg företrädesrätt vid malmbefraktningen; detta skulle ju också antagligen möta hinder i gällande traktater. Däremot torde det icke kunna anses olämpligt om staten, ifall malmbolaget ännu en gång inkommer med framställning om ökning af medgifna exportmängden järnmalm, nu som villkor för sitt medgifvande uppställer den här ifrågasatta företrädesrätten

för svenska fartyg vid bolagets fraktslut. Det säger sig själft, att bolaget ej behöfver gå med på en dylik uppgörelse, om det ej finner hvad staten har att bjuda i utbyte fullt uppväga olägenheterna af att den fria världskonkurrensen utestänges från bolagets fraktaffärer.

Dessa olägenheter böra för öfrigt ej öfverskattas. Det är ju möjligt, fast ingalunda säkert, att bolagets fraktkostnader skulle något höjas, om äfven den hälft af järnmalmsexporten, som nu skeppas med utländska fartyg, förbehölles åt svenska rederier. Men *någon* ökning tål också denna fraktkostnad, utan att bolagets vinst behöfver minskas eller dess utländska malmkunder upphöra med affären för det. Sedan Amerika nu i större utsträckning än förut framträdt som konkurrent om den svenska järnmalmen, lär det kunna förutses, att denna kommer att betinga något högre priser, äfven om malmbolaget medgäfvos rätt att öka exportmängden. Om någon del af härigenom ökad vinst på malmaffären komme Sveriges sjöfart till godo, så kunna vi ej häri se något oriktigt. Å andra sidan lära utvägar ej saknas att på ett för malmbolaget fullt betryggande sätt förebygga alla tendenser till fraktuppskörtning genom ringbildning mellan de svenska redarna, därest dessa senare erhöles här ifrågasatta företrädesrätt. Bolaget kunde exempelvis lämna sina befraktningsuppdrag till en fraktkommission, hvori det tillsatte en representant, redarna en annan och staten en opartisk och fackkunnig befraktningsman som skiljoman; denna kommission kunde då med hänsyn till på världsmarknaden gällande fraktsatser och malmpriser ordna malmfrakterna, hvarvid dock alltid borde iakttagas, att dessa uppgjordes för tillräckligt lång tid framåt. Detta borde ej bereda malmbolaget någon särskild olägenhet, då det ju själft afslutar sina kontrakt om malmleveranser för flera år i sänder.

Äfven utan en särskild uppgörelse af här antydd art borde staten kunna göra sitt inflytande gällande inom malmbolagets ledning. Af ett bolag med till hälften officiell ställning, i hvars malmtillgångar staten är hälftenägare, och i hvars ledning den låter sig representera, har man dock rätt att fordra hänsyn till ett af våra viktigaste nationalekonomiska intressen, den nationella sjöfartens utveckling. Då bolaget ej själfmant, trots alla förpliktelser det har gentemot staten, velat föra en nationell fraktpolitik, utan till och med synes gynna utländska redare framför de svenska, bör det erhålla en mycket tydlig anvisning, att detta ej är rätta sättet att bevara det goda förhållande till statsmakterna, hvaraf bolagets framtid dock i mångt och mycket beror.

Kan en uppgörelse träffas med Grängesbergsbolaget, att dess malm-

skeppning från Luleå och Narvik i första hand hembjudes åt svenska redare, så borde, synes det mig, det ligga i statens intresse, att förmänen att få deltaga i denna malmfraktaffär i första hand förbehölles åt sådana rederier, hvilka uppehållit eller i samband med afgifvande af anbud på öfvertagande af viss del i denna malmskeppning förbundo sig att uppehålla regelbunden transocean linjefart.

Men det ligger då i sakens natur, att det ej får blifva fråga om fraktsatser, som man lyckats nedpressa till ett minimum. Att de utländska redarna-konkurrenterna för tillfället och för att framdeles taga skadan igen gärna skulle medverka därtill, säger sig själf. Men i stort sedt torde hvarken malmexportörerna eller det allmänna i längden ha någon fördel af ett sådant tillvägagående. Och för att vår transoceaniska rederirörelse skulle få den hjälp genom malmfrakterna, som den behöfver för att ha kapital att lägga ner vid framarbetandet af de stora linjerna, måste den af malmtrafiken kunna påräkna en god förtjänst. Det blir sedan en annan fråga att afgöra, hur detta skall ernås utan något kränkande af malmexportörernas rättmätiga intressen. Och den frågan lär, såsom framgår af det här sagda, ej vara svår att afgöra.

Betydelsen af dessa direkta linjer för vår export och därmed för hela vår industriella utveckling behöfver jag ej här särskildt uppehålla mig vid. Statsmakterna ha ju visat sig uppskatta detta genom beviljande af understöd och betydande rederilån till företag af ifrågavarande art. Nya regelbundna förbindelser med aflägsnare, mera betydande afsättningsområden lära emellertid äfven hädanefter befinnas nödvändiga och äfven tillkomma. Jag erinrar om planerna på en linje Sverige—Nordamerika och på en annan Sverige—Stillahafskusten. Det är emellertid tydligt, att svenska statens tillgångar ej medgifva understöd af sådana linjer *så länge och i sådan utsträckning*, att de vid understöd tidens utgång fått organisationsårens förluster täckta och börjat fullt förränta de för våra förhållanden mycket stora kapital, de nödgats nedlägga i sin rörelse. Till en sådan ståndpunkt torde ingen af de redan understödda transoceaniska linjerna hittills hafva hunnit eller kunna komma vid understöd tidens utgång. Å andra sidan kan denna tid ej utsträckas alltför länge, då de medel ju äro begränsade, som staten kan anslå till sjöfartens upphjälpande, och de alltjämt torde behöfva tagas i anspråk för uppmuntrande och stödande af nya företag.

Vill man då ej, att upphofsmännen till de direkta linjer, hvilkas landsgagnande verksamhet enligt hvad som nu allmänt erkännes medfört så storartade resultat, skola med en gifven förlust lönas för sina frukt-

bärande uppslag, så finnes ingen annan utväg att hålla dem skadeslösa än den, jag här tillåtit mig anvisa.

Den innebär också den fördelen, att en del af vinsten från järnmalmsexporten komme vår verkliga exportindustri till godo, den industri, som på aflägsna marknader har att täfla bland annat med produkter af den järnmalm, vi alltjämt exportera oförädlad, till vinst för Grängesbergsbolaget men i grunden med stor nationalekonomisk förlust för vårt land. I någon mån kunde denna förlust uppvägas, om malmbolaget gjorde det medgifvande åt vår »exportsjöfart», som här föreslagits.»

*Utskottets
yttrande.*

Utskottet delar motionärens uppfattning om önskvärdheten af, att åt svenska rederinäringen förbehålles största möjliga andel i utskeppningen af våra exportartiklar. Den betydande och säregna ställning, som trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund intager bland våra exportörer, ger anledning till berättigade förväntningar, att detta bolags ledning må i största möjliga utsträckning tillgodose nämnda önskemål. Utskottet har af trafikbolaget erhållit meddelande, dels att — såsom framgår af vid detta utlåtande fogade bilaga — af dess malmexport under 1911 utforslades 55,6 % å svenska båtar, dels att bolaget alltjämt starkt utvecklar sin egen för malmexport afsedda flotta samt äfven i öfrigt lifligt intresserar sig för användningen af svenskt tonnage i största möjliga utsträckning, samt dels att bolaget numera säljer all malm fritt i köparens hamn, hvarigenom efter utlöpan det af ännu bestående äldre kontrakt afgörandet af alla befraktningsfrågor kommer att ligga i bolagets egen hand. Utskottet anser sig häraf kunna sluta, att grundade förhoppningar finnas, att så småningom malmexporten i allt större utsträckning kommer att ske å svenska båtar.

Då emellertid dels fråga ej föreligger om ökning af den kvantitet järnmalm, som kontraktsevenligt utskeppas från de norrbottniska malmfälten och således förutsättning saknas för de af motionären ifrågasatta förhandlingarna och dels statens delägareskap i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag ej medgifver staten afgörande inflytande å bolagets affärsledning, däri inbegripet reglerandet af dess befraktningar, får utskottet hemställa,

att herr Anderssons i Grimbo motion nr 139 icke måtte till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 3 maj 1912.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Bilaga.

Statistik öfver malmexporten från Narvik, Luleå och Oxelösund år 1911.

Narvik.

Kirunamalm: A-malm.....	70,745	
» ^{1. d.} B- »	21,266	
» C- »	251,804	
» D- »	1,224,421	
» G- »	511,356	2,079,592 ton
Gällivarealm: C-malm	86,100	»
Tuolluvaaramalm	5,036	»
	Summa	2,170,728 ton

Exportländer.

	Tyskl. o. Holl.	Belgien.	Frankrike.	England.	Amerika.	Summa.
A	46,260	—	—	24,485	—	70,745
B	21,266	—	—	—	—	21,266
C	40,125	—	14,145	65,329	132,205	251,804
D	1,112,057	88,598	23,766	—	—	1,224,421
G	381,121	—	3,456	126,779	—	511,356
G C	—	—	—	—	86,100	86,100
T C	—	—	—	—	5,036	5,036
S:a	1,600,829	88,598	41,367	216,593	223,341	2,170,728

Exporthamnar.

Rotterdam	921,676.0	Hartlepool.....	7,405.4
Emden	679,153.6	Grangemouth	18,933.5
Antwerpen	88,598.4	Ardrossan	40,786.1
Dunkirk	23,765.8	Filadelfia	211,854.0
St. Nazaire	17,601.2	North Sydney	11,486.4
Middlesbrough.....	149,468.0		
		Summa	2,170,728.4

Tonnage.

Ångare.	Nationaliteter.	Kvantitet.	
206	Svenska	1,234,498 ton	56,88 %
85	Norska	415,949 »	19,16 »
70	Tyska	367,669 »	16,94 »
22	Engelska	140,880 »	6,49 »
3	Danska	7,767 »	0,35 »
1	Grekisk	3,965 »	0,18 »
387		Summa	2,170,728 ton 100,00 %

Bolagets egna ångare ha med 85 resor utdragit 466,880 ton.

Luleå.

<i>Gellivare</i> malm: A-malm	14,835	
» C1- »	40,726	
» C2- »	367,288	
» D- »	614,124	1,036,973 ton
<i>Kiruna</i> malm: A-malm	1,759	
» D- »	65,333	
» G- »	80,241	147,333 ton
		Summa 1,184,306 ton

Exportländer.

	Tyskl. o. Holl.	Belgien.	England.	Amerika.	Sverige.	Summa.
A	—	—	14,835	—	—	14,835
C1	—	—	—	40,726	—	40,726
C2	235,012	—	132,276	—	—	367,288
D	540,323	41,246	28,359	4,196	—	614,124
KA	—	—	—	—	1,759	1,759
KD	48,581	16,752	—	—	—	65,333
KG	80,241	—	—	—	—	80,241
S:a	904,157	57,998	175,470	44,922	1,759	1,184,306

Exporthamnar.

Rotterdam	364,976.5 ton	Middlesbrough	109,388.9 ton
Emden	184,073.8 »	Hull	3,972.9 »
Stettin	202,184.9 »	Grimsby	20,701.1 »
Neufahrwasser	127,497.8 »	Grangemouth	9,649.7 »
Kratzwieck	3,689.4 »	Jarrow	6,989.8 »
Bremen	16,401.8 »	Ardrossan	24,769.8 »
Lübeck	5,331.1 »	Philadelphia	44,921.6 »
Antwerpen.....	57,997.4 »	Ljusne	1,760.0 »
		Summa 1,184,306.5 ton	

Tonnage.

Ångare.	Nationalitet.	Kvantitet.
139	Svenska	653,274.8 ton 55,17 %
42	Norska	201,013.3 » 16,98 »
58	Tyska	255,540.9 » 21,58 »
11	Engelska	65,099.8 » 5,49 »
1	Grekisk	4,258.2 » 0,35 »
1	Dansk	5,119.5 » 0,43 »
252		Summa 1,184,306.5 ton 100,00 %

Bolagets egna ångare ha med 13 resor utdragit 59,271.5 ton.

Oxelösund.

Grängesbergs styckmalm	587,257 ton
» mullmalm	58,955 »
	<hr/> Summa 646,212 ton

Exportländer.

	Tyskl. o. Holl.	Belgien.	England.	Summa.
Styckmalm	537,570	16,517	33,170	587,257
Mullmalm	58,955	—	—	58,955
	<hr/> Summa 596,525	16,517	33,170	646,212

Exporthamnar.

Rotterdam	446,880 ton	Kratzwieck	7,980 ton
Amsterdam	25,100 »	Antwerpen	16,517 »
Emden	24,700 »	Middlesbrough	10,300 »
Stettin	86,955 »	Grangemouth	3,340 »
Lübeck	4,910 »	Ardrossan	19,530 »
			<hr/> Summa 646,212 ton

Tonnage.

Ångare.	Nationalitet.	Kvantitet.	
98	Svenska	337,217 ton	52,18 %
1	Norsk	4,800 »	0,74 »
17	Tyska	48,395 »	7,49 »
29	Holländska	255,800 »	39,59 »
<hr/> 145		<hr/> Summa 646,212 ton	100,00 %

Bolagets egna ångare ha med 36 resor utdragit 213,025 ton.

Den sammanlagda exporten från Narvik, Luleå och Oxelösund år 1911.**Exportländer.**

Tyskland och Holland	3,101,511 ton	77,52 %
Belgien	163,113 »	4,08 »
Frankrike	41,367 »	1,03 »
England.....	425,233 »	10,63 »
Amerika.....	268,263 »	6,70 »
Sverige	1,759 »	0,04 »
	<hr/> Summa 4,001,246 ton	100,00 %

Exporthamnar.

Rotterdam	1,733,532 ton	Middlesbrough.....	269,157 ton
Amsterdam	25,100 »	Hull	3,973 »
Emden	887,927 »	Grimsby	20,701 »
Stettin	289,140 »	Hartlepool	7,405 »
Neufahrwasser	127,498 »	Grangemouth	31,923 »
Lübeck	10,241 »	Jarrow	6,990 »
Kratzwieck	11,669 »	Ardrossan.....	85,086 »
Bremen	16,402 »	Philadelphia.....	256,776 »
Antwerpen	163,113 »	North Sydney	11,486 »
Dunkirk	23,766 »	Ljusne	1,760 »
S:t Nazaire	17,601 »		
		Summa	4,001,246 ton

Tonnage.

Ångare:	Nationalitet:	Kvantitet:	
443	Svenska	2,224,990 ton	55,6 %
128	Norska	621,762 »	15,5 »
145	Tyska	671,605 »	16,8 »
33	Engelska	205,980 »	5,2 »
2	Grekiska	8,223 »	0,2 »
4	Danska	12,886 »	0,3 »
29	Holländska	255,800 »	6,4 »
784		Summa 4,001,246 ton	100 %

Bolagets egna ångare ha med 134 resor utdragit 739,176 ton (utgörande 18,47 % å hela skeppningssiffran).

Export af främmande malm öfver *Narvik*: summa 64,596.10 ton.

Tonnage.

Ångare:	Nationalitet:	Kvantitet:	
20	Svenska	57,000.2 ton	
2	Norska	6,081.9 »	
1	Tysk	1,514.0 »	
		Summa 64,596.1 ton	

Export af främmande malm öfver *Luleå*: summa 249,826.3 ton.

Tonnage.

Angare :	Nationalitet:	Kvantitet:
32	Svenska	122,815.3 ton
28	Tyska	117,885.0 »
2	Norska	9,126.0 »
		<hr/>
		Summa 249,826.3 ton

Export af främmande malm öfver *Oxelösund*: summa 243,380.9 ton.
