

**N:o 166.**

*Herr C. J. Ödman, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om godkännande af förslag till öfverenskommelse mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, å andra sidan, angående viss grufegendom m. m.*

Vid skilda tillfällen har från autorativt håll betonats, att svenska redare och skeppsbyggare skulle äga intressen, nära förbundna med järnmalmutförseln från norra Sverige, och när på sin tid 1898 års Riksdag beslöt byggandet af banan från Gellivare till riksgränsen, fattades detta belut, för hvilket tvenne regeringsledamöter gjorde sin ställning till insats, i den lifliga öfvertygelsen, att de löften skulle hållas, som från statsrådsbänken gäfvos angående beständande förmåner för den svenska rederinäringsen.

Banan kom till stånd, malmskeppningen började och det visade sig, att malmfältens ägare nödgats ingå på långa fraktkontrakt, hvilka så godt som systematiskt höllo det svenska tonnaget utanför malmtransporterna. Senare påminnelser från den inhemska rederinäringsens sida ledde icke till något som helst resultat, och icke ens i det förslag till ordnande af förhållandena vid Norrbottens malmfält, som framlades vid 1903 års riksdag, hade Kungl. Maj:t funnit nödigt att beakta rederinäringsens intressen, lika litet som vid ändringar i järnvägsfraktaftalet mellan staten och malmbolagen någon åtgärd vidtogs i nämnda syfte.

Emellertid förnams vid dechargedebatten förlidet år, att inom Riksdagens båda kamrar fanns en stark sympati för att den svenska sjöfarten

verkligen finge löftena af 1898 infriade, och enligt vår mening kan det endast tillskrifvas ett förbiseende af regeringen, att icke denna viktiga synpunkt blifvit vederbörligen beaktad vid uppgörande af det nya kontrakt mellan staten och malmbolagen, hvilket i kungl. propositionen n:o 158 framlagts till godkännande af årets Riksdag. Ett rättande af detta förbiseende synes oss vara af behovet starkt påkalladt. Att någon formell svårighet skulle möta för iakttagande på detta sätt af den svenska rederinärings intressen, förefaller så mycket mera otänkbart, som i kontraktförslaget åtminstone förnimmes en sträfvan att vinna garantier för en annan inhemsk näring, järnhandteringen, och dess behof af malmer från de norrbottniska malmfälten. Utan att vilja yttra mig om värdet af ifrågavarande garanti-bestämmelser, som innehållas i förslagets 8 paragraf, finner jag dem dock, utsträckta att tillämpas äfven på malmtransporten till sjöss, tillräckliga att meddela den svenska sjöfarten en i detta fall önskelig och behöflig trygghet. Det torde endast vara att iakttaga, att den befogenhet att i vissa fall vid tvister angående malmpris mellan bolag och köpare utse skiljemän, som i förslaget pålagts riksbanksfullmäktige, varder i fråga om motsvarande tvister angående fraktsatser mellan bolag och rederi förlagd till kommerskollegium.

Utom det principiellt rättvisa, som ligger i detta mitt förslag, vill jag betona den nationalekonomiska vinsten af att en rederirörelse, hvilken redan 1903 beräknades representera ett fraktbelopp af 15 millioner kronor årligen, till väsentlig del bevaras åt svenskt arbete, svensk företagsamhet och svenskt kapital. Det bör icke heller förbises, att, om staten en gång enligt kungl. propositionen skall öfvertaga malmfälten i Norrland, det för staten, hvilken gifvetvis ej kan anlita utländskt tonnage för sin export, måste vara af stor vikt att till sitt förfogande finna en färdig svensk transportflotta.

Jag hemställer, på grund af hvad ofvan anförts,

att Riksdagen, för den händelse kungl. propositionen n:o 158 i sin helhet eller med modifikationer i öfrigt bifalles, måtte besluta, att i kontrakten mellan svenska staten, å ena sidan, samt trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, aktiebolaget Gellivare malmfält och Loussavaara-Kiirunavaara aktiebolag, å den andra, skall efter kontraktförslagets 8 § införas eu bestämmelse af följande hufvudsakliga innebörd och nedanstående orda-

lydelse, hvilken torde af vederbörande utskott erhålla den förändrade formulering, som möjligen kan tariffas:

»Bolagen förbinda sig att för sin malmexport med andras uteslutande använda fartyg, tillhörande svenska rederier, i den mån sådant möjliggöres genom upphörandet af nu gällande transportkontrakt samt svenska rederier anmäla sig för öfvertagande af transporten eller del däraf.

Bolagen, hvilka icke må undandraga sig nu stadgade skyldighet gentemot svenskt rederi, som för fullgörande af sina förpliktelser lämnar tillfredsställande garanti, äga icke påfordra lägre fraktsatser, än som äro efter det vid fraktaftalets uppgörande i allmänhet gällande prisläge skäliga. Uppstå mellan bolag och rederi olika meningar om huruvida föreslagen fraktsats är skälig, är bolaget pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant påfordrar, underkasta sig afgörande af tre skiljemän, af hvilka bolaget och rederiet välja hvar sin samt kungl. kommerskollegium den tredje.»

Stockholm den 12 maj 1906.

*Carl J. Ödman.*