

**Nr 241.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till överenskommelse med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Norrbottens Järnverks Aktiebolag; given Stockholms slott den 22 mars 1927.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t föreslå riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Norrbottens Järnverks Aktiebolag träffa överenskommelse i enlighet med härmed fogat förslag.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ernst Lyberg.*

Emellan Svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag (nedan kallat LKAB), Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund (nedan kallat TGO), Aktiebolaget Gellivare Malmfält (nedan kallat ABGM) och Norrbottens Järnverks Aktiebolag eller vissa av dessa bolag, å andra sidan, hava träffats avtal:

- 1) den 7 mars och den 29 juni 1907 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO;
- 2) den 9 april och den 26 juni 1908 mellan Svenska staten samt LKAB och TGO;
- 3) den 30 september och den 6 oktober 1911 mellan Svenska staten och LKAB;
- 4) den 4 april och den 18 juli 1913 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO;
- 5) den 1 juli 1918 mellan Svenska staten samt TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag;
- 6) den 1 juli 1918 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO samt
- 7) den 9 mars och den 14 juli 1922 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO.

Med upphävande av bestämmelserna i dessa avtal i vad de avse tiden efter den 30 september 1927 och icke innebära överlåtelse av äganderätt, har nu mellan Svenska staten, å ena, samt LKAB och TGO, å andra sidan, för tiden därefter träffats följande avtal, vilket biträts av ABGM och Norrbottens Järnverks Aktiebolag i den mån det rör deras rätt.

#### § 1.

*Ändringar i LKAB:s bolagsordning.* Staten och TGO utfästa sig att, så fort sådant lagligen kan ske, genomföra de ändringar i LKAB:s bolagsordning, som härvid fogad bilaga nr 1 utvisar, att tillämpas från och med ingången av nästa bokslutsår den 1 oktober 1927.

#### § 2.

*Luossavaara.* Den 1 oktober 1927 återlämna TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag till staten och staten till LKAB utan lösen nyttjanderätten till Luossavaara malmfält för den återstående nyttjanderättstiden; och avstår staten från sin rätt enligt § 6 mom. 4 i 1907 års kontrakt att efter nyttjanderättstidens utgång med full äganderätt behålla sagda malmfält.

LKAB erlägger den 1 oktober 1927 till TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag lösen för alla av bolagen bekostade, för gruvornas tillgodo-

görande och administrerande anordnade anstalter, byggnader och annat likasom maskiner, redskap och material med ett belopp av 2,500,000 kronor.

## § 3.

LKAB berättigas att från och med den 1 oktober 1927 från gruvfälten Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara för varje bokslutsår bortfrakta

Malm-  
kvantiteter.

högst nio miljoner (9,000,000) ton järnmalm, därav

från Kiirunavaara 6.1 miljoner ton,  
 » Gellivare 2.5 » » ,  
 » Luossavaara 0.4 » » .

Fördelningen av ifrågavarande kvantiteter på de särskilda malmfälten må förskjutas i så måtto, att bortfraktningen från ett eller två av gruvfälten ökas med högst 10 procent av ovan angivna myckenhet, varvid nedsättning med samma kvantitet skall ske i bortfraktningen från det eller de övriga gruvfälten.

Därest det finnes ur brytnings- eller försäljningssynpunkt lämpligt och för statens järnvägar möjligt, må de sålunda fastställda årskvantiteterna överskridas med intill 10 procent, varvid dock skall iakttagas att de under en period av tre på varandra följande bokslutsår bortfraktade kvantiteterna icke må sammanlagt överstiga tjugusju miljoner (27,000,000) ton eller för varje malmfält utgöra mer än tre gånger den enligt andra stycket ovan tillåtna årliga maximikvantiteten.

## § 4.

För varje ton järnmalm, som LKAB enligt bestämmelserna i § 3 här ovan bortfraktar, skall LKAB erlægga royalty dels till staten med en krona femtio öre för under tiden 1 oktober 1927—30 september 1947 bortfraktad malm dels till TGO med en krona för under tiden 1 oktober 1927—30 september 1931 bortfraktad malm och med femtio öre för malm, som bortfraktas under tiden 1 oktober 1931—30 september 1932.

Royalty.

Den 30 september varje år skall approximativ likvid av ifrågavarande royalty erläggas för den kvantitet malm, som enligt kungl. järnvägsstyrelsens ungefärliga beräkningar under bokslutsåret fraktats på järnvägen Svartön—Riksgränsen på grund av bestämmelserna i detta kontrakt; och skall den slutliga regleringen av likviden äga rum i samband med den fördelning av LKAB:s vinst, som enligt § 5 här nedan skall äga rum.

## § 5.

LKAB:s utdelningsbara nettovinst, efter royalty, skatter och avskrivningar, skall för varje särskilt bokslutsår lika fördelas på antalet ton malm, som under året fraktats å järnvägen Svartön—Riksgränsen enligt bestämmelserna i detta kontrakt. Denna nettovinst per ton skall fördelas mellan preferens- och stamaktier på följande sätt:

Vinstfördel-  
ning.

a) För tiden från och med den 1 oktober 1927 till och med den 30 sep-

tember 1947 tilldelas preferensaktierna ett belopp per ton, som med 75 öre understiger halva nettovinsten per ton. Återstoden av nettovinsten tilldelas stamaktierna.

b) För tiden från och med den 1 oktober 1947 skall nettovinsten per ton i vad den belöper på en under bokslutsåret bortfraktad kvantitet av intill 3,750,000 ton delas lika mellan preferens- och stamaktier, och i vad den belöper på överskjutande kvantiteter fördelas med två tredjedelar till preferensaktierna och en tredjedel till stamaktierna.

#### § 6.

*Brytningens  
anordnande.*

LKAB förbinder sig att sörja för en i allo rationell malmbrytning. Vid brytningen skola tillämpas de brytningsmetoder, som med behörig trygghet för arbetsmanskaper och framtida brytning nu och framdeles lämna bästa ekonomiska resultat.

För upprätthållande av en fullt kontinuerlig brytning skola häng- och liggväggar nedtagas i erforderlig utsträckning och alla förberedande arbeten såsom schaktanläggningar, schaktens avsänkning och utfraktsorter påbörjas och utföras i god tid.

Vid brytningen skola för övrigt följas de i bilaga 2 angivna riktlinjer. Om förändrade förhållanden eller oförutsedda omständigheter så påfordra, må avvikelser likväl ske, därest beslut härom biträdes av minst två av de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i LKAB:s styrelse.

Bolaget förbinder sig att hålla all för rörelsen erforderlig egendom i gott skick.

Staten berättigas att taga del av alla undersökningar, LKAB anställt eller kommer att anställa rörande malmtillgången såväl i Luossavaara och Kiirunavaara som i Gellivare, ävensom att själv låta anställa sådana undersökningar, i den mån det kan ske utan att arbetet i gruvorna därigenom hindras eller uppehålls.

#### § 7.

*Avskriv-  
ningar.*

LKAB är icke skyldigt att på grund av malms bortförande göra avskrivningar å själva malmfyndigheterna, ej heller å markvärde. I övrigt skola avskrivningar företagas enligt de i bilaga 3 angivna riktlinjer. Avvikelse från dessa må likväl ske, därest beslut därom biträdes av samtliga de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i LKAB:s styrelse.

#### § 8.

*Upplåning.*

Staten skall hava rätt att, därest den det påfordrar och erbjuder lika förmånliga villkor, som vid upplåning hos annan kunna erhållas, själv lämna LKAB kredit intill det belopp, av vilket LKAB har mera stadigvarande behov.

## § 9.

*Mom. 1.* De av stamaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse äga att inom styrelsen utse ordförande och verkställande direktör. Vid förfall för den ordinarie ordföranden skall den bland de av stamaktieägarna valda styrelseledamöterna, som dessa härtill utse, inträda i hans ställe såsom ordförande. Därest staten jämlikt § 25 eller § 26 gjort bindande tillsägelse om inlösen av TGO tillhöriga stamaktier i LKAB, äga de av preferensaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse att utse ordförande och ersättare för honom för tiden efter den ordinarie bolagsstämma, som närmast föregår inlösningsdagen, samt verkställande direktör för tiden efter inlösningsdagen. *Organisation.*

I de fall, då hittills enligt bestämmelse i mom. 3, andra stycket, av § 12 i LKAB:s bolagsordning fråga vid lika röstetal inom styrelsen skolat avgöras genom lottning, skall ordföranden äga utslagsröst.

Vid styrelsens för LKAB sammanträden skola anmälas eller behandlas de grupper av ärenden, beträffande vilka de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna må tid efter annan förena sig om att begära, att föredragning inom styrelsen skall äga rum. Denna bestämmelse skall dock icke verka rubbning i fråga om den beslutanderätt, som enligt gängse kutym bör tillkomma verkställande direktören.

Frågor av större betydelse skola, därest minst två av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna så påfordra, behandlas vid två styrelsesammanträden med minst en veckas mellanrum.

*Mom. 2.* De av preferensaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse skola hava rätt att tillsätta en jourhavande revisor jämte erforderliga biträden åt denne. Arvoden åt revisorn och hans biträden bestämmas av nämnda styrelseledamöter samt gäldas av LKAB.

*Mom. 3.* LKAB:s handelsböcker, kontrakt, korrespondens och andra affärshandlingar skola, efter därom hos verkställande direktören framställd begäran, hållas tillgängliga för de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna och den i föregående moment omförmälde revisorn med biträden.

*Mom. 4.* Beslut å bolagsstämma i LKAB rörande arvode eller tantième är icke giltigt, med mindre det biträdes av röstande, som företräda mer än hälften av preferensaktiekapitalet.

*Mom. 5.* All för LKAB:s verksamhet erforderlig personal vid Kiiruna-vaara, Luossavaara och Gellivare malmfält samt i Narvik och Luleå (Svartön) skall, såvida ej minst tre av de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna annat medgiva, vara anställd uteslutande i LKAB:s tjänst. All annan för bolagets verksamhet erforderlig personal skall likaledes vara anställd i LKAB:s tjänst, men utan hinder från statens sida för densamma att jämväl vara anställd hos TGO.

I avseende å tiden för personalens anställning hos LKAB skall iakt-

tagas, att, därest staten enligt § 25 eller § 26 verkställer inlösen av TGO tillhöriga stamaktier i LKAB, tjänsteman må kunna från och med inlösningsdagen uppsägas till frånträdande av sin befattning senast sex månader efter det uppsägningen skett.

*Mom. 6.* Beträffande försäljningen av LKAB:s malm skall gälla följande:

a) Försäljningen skall ledas av LKAB:s personal samt ske i bolagets eget namn och direkt till förbrukarna, såvida ej styrelsen genom beslut, som biträdades av minst två av de av preferensaktieägarna valda ledamöterna, bestämmer, att försäljning skall ske i annan ordning:

b) Försäljning må icke avslutas för längre tidsperiod än fem år från dagen för försäljningsavtalets avslutande, därest minst tre av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna förena sig om att vägra godkännande av dylik försäljning på skäl, som av dem till styrelsens protokoll angivas; dock att vad sålunda stadgats icke innefattar hinder för försäljningar avseende slutlig leverans före utgången av år 1942.

*Mom. 7.* LKAB äger icke utan godkännande av minst två av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna eller den av dem, åt vilken Kungl. Maj:t i sådant avseende givit uppdrag, avsluta försäljningsavtal eller ingå annan rättshandling, som innefattar åtagande för längre tid än intill den närmaste dag därefter, då staten med tillämpning av bestämmelserna i § 25 kan inlösa TGO:s aktier i LKAB.

*Mom. 8.* LKAB må icke utan de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöternas godkännande driva annan verksamhet än som betingas av innehållet i detta avtal.

*Mom. 9.* Fördelning av för LKAB och TGO gemensamma omkostnader skall, därest minst två av de av preferensaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse så påfordra, fastställas genom särskilt avtal, som skall godkännas av Kungl. Maj:t.

#### § 10.

*Inlösen av tonnage.*

LKAB berättigas att ett år efter tillsägelse inlösa högst så stor del av TGO vid tiden för tillsägelsen direkt eller indirekt tillhörigt fartygsrum, att med detsamma kan utskeppas lika stor kvantitet malm, som i medeltal under närmast föregående femårsperiod utskeppats med TGO:s eget tonnage. Det åligger LKAB att utöva denna inlösningsrätt, så snart de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna det påfordra.

Lösesumman skall utgöras av det belopp, vartill fartygens värde fastställs genom värdering av skiljemän enligt skiljemannalagen.

#### § 11.

*Arrende.*

TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag överlåta till LKAB från och med den 1 oktober 1927 nyttjanderätten till de områden inom Jukkasjärvi kronopark vid Luossavaara, till vilka TGO och Norrbottens Järnverks

Aktiebolag äga nyttjanderätt enligt nu gällande arrendekontrakt med staten; och tillförsäkrar staten LKAB att få behålla nyttjanderätten såväl till nämnda områden som ock till de områden vid Gellivare och Kiirunavaara, som nu innehavas av LKAB enligt nu gällande kontrakt med staten, allt så länge bolaget uppehåller gruvdriften inom respektive Gellivare, Kiirunavaara och Luossavaara malmfält och mot arrende- och övriga villkor överensstämmande med dem, som innehållas i förenämnda, nu gällande kontrakt.

## § 12.

LKAB medger, att gränserna på djupet för de bolaget tillhöriga utmål, som må vara lagda enligt 1855 års gruvestadga, beräknas såsom vore samma utmål lagda enligt nu gällande gruvestadga.

Utmål.

## § 13.

Med avseende å LKAB:s malmfraktning å järnvägen Svartön-Riksgränsen skola gälla följande bestämmelser.

Järnvägsfrakter.

*Mom. 1.* Staten tillförsäkrar bolaget att till Riksgränsen respektive Svartön frakta den malm, som bolaget enligt § 3 äger bortfrakta från Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara gruvfält, mot följande avgifter per ton

A) för tiden 1 oktober 1927—31 december 1937.

a) malm från Kirunavaara gruvfält		
Kiruna—Riksgränsen .....	kronor	2: 64
Kiruna—Svartön .....	»	3: 48
b) malm från Luossavaara gruvfält		
Kiruna—Riksgränsen .....	»	3: 21
Kiruna—Svartön .....	»	4: 17
c) malm från Gellivare gruvfält		
Malmberget eller Koskullskulle—Riksgränsen .....	»	3: 43
Malmberget eller Koskullskulle—Svartön .....	»	2: 75

B) för tiden från och med 1 januari 1938

Kiruna—Riksgränsen .....	»	3: 01
Kiruna—Svartön .....	»	3: 85
Malmberget eller Koskullskulle—Riksgränsen .....	»	3: 78
Malmberget eller Koskullskulle—Svartön .....	»	3: 10

*Mom. 2.* Därest efter den 30 september 1937 medelförsäljningspriset fritt ombord (exklusive agentprovision) för under ett bokslutsår från Narvik och Svartön skeppade malmkvantiteter från bolagets gruvfält överskjutit 16 kronor 75 öre per ton, skall bolaget såsom fraktökning för varje under året från ifrågavarande gruvfält bortfraktad ton malm erlægga ett belopp motsvarande en femtedel av angivna överskott. Denna fraktökning skall gäldas senast den 15 december näst efter bokslutsårets utgång.

*Mom. 3.* Det åligger bolaget att före den 1 juli varje år hos järnvägsstyrelsen anmäla den ungefärliga kvantitet, bolaget under närmast följande kalenderår vill frakta å järnvägen Svartön—Riksgränsen med angivande av hur stor del av kvantiteten beräknas skola fraktas från Kiruna respektive Malmberget eller Koskullskulle till Riksgränsen respektive Svartön. Bolaget äger icke påfordra, att fraktningen skall omfatta mer än sammanlagt under år 1928 en kvantitet av 7,500,000 ton, varav högst 6,000,000 ton till Riksgränsen och högst 2,500,000 ton till Svartön, under år 1929 en kvantitet av 8,000,000 ton, varav högst 6,500,000 ton till Riksgränsen och högst 2,500,000 ton till Svartön, under år 1930 en kvantitet av 8,500,000 ton, varav högst 6,500,000 ton till Riksgränsen och högst 3,000,000 ton till Svartön samt under år 1931 och följande år 9,000,000 ton, varav högst 7,000,000 ton till Riksgränsen och högst 3,500,000 ton till Svartön.

Därest bolaget önskar påfordra ökning av fraktkvantiteten utöver 7.5 respektive 8 och 8.5 miljoner ton, skall anmälan härom dock göras före den 1 juli under näst sista året före det, under vilket ökningen skall inträda.

*Mom. 4.* Staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, därest icke bolaget med största möjliga jämnhet fördelar malmavsändningen på årets särskilda månader eller trafiken förhindras genom omständigheter, över vilka förvaltningen av statens järnvägar icke råder.

*Mom. 5.* Så framt ej bolaget självt vill ombestyras å dess spår och dess egen bangård erforderlig vagnflyttning och växling, åtager sig staten att utföra densamma, mot det att bolaget ersätter kostnaden för därvid använda lokomotiv med lokomotivpersonal, vilken kostnad beräknas efter samma grunder, som användas för fastställande av motsvarande kostnader för vagnflyttning å föreningsstationer i och för avräkning mellan statens och enskilda järnvägar, ävensom statens järnvägars självkostnader för den vid nämnda växeltjänst använda trafikpersonalen, allt ökat med 10 procent.

Uppstå mellan staten och bolaget olika meningar om den fordrade ersättningens storlek, skall saken hänskjutas till avgörande av skiljemän enligt skiljemannalagen.

*Mom. 6.* Beträffande vagnarnas omloppstid skall gälla följande:

a) För transporter till Riksgränsen respektive Svartön, tagna var för sig, beräknas omloppstiden månadsvis på det sätt, att medeltal av omloppstid, från det varje vagn på bolagets begäran ställts till bolagets förfogande för lastning, till dess densamma efter skedd lossning återkommit till avsändningsstationen, tages för samtliga under månaden till bolagets förfogande för lastning ställda vagnar. För uppkommet överskott i tid av, för månaderna december, januari, februari och mars fem dagar, för övriga månader fyra dagar, betalar bolaget vagnhyra efter gällande taxa. I omloppstiden inräknas ej uppehåll, orsakat av naturhinder eller olycks-händelse.



b) Vid transporter till Svartön skola lika många vagnar, som under tiden klockan 18 ena dagen till klockan 18 påföljande söckendag ankommit lastade till Svartön, återlämnas tomma successivt senast under loppet av därpå följande söckendag. Försenas återlämnandet utöver denna tid av annan anledning än naturhinder eller olyckshändelse, erlägges av bolaget vagnhyra enligt gällande taxa, dock med avräknande av hyra, som eventuellt under samma månad erlagts för transporter till Svartön jämlikt bestämmelsen i föregående stycke.

För magasinering i vagnar av malm i avvaktan på lossning samt för transporter mellan upplag sinsemellan eller mellan upplag och lastande fartyg tillhandahålla statens järnvägar utan avgift 150 malmvagnar per dag. Erfordras ett större antal vagnar, tillhandahålla statens järnvägar sådana i mån av tillgång mot vagnhyra enligt gällande taxa.

Bolaget tillhandahåller statens järnvägar ett antal av 100 malmvagnar av statens järnvägars typ, vilka vagnar utan någon ersättning till bolaget få disponeras för den allmänna malmtrafiken. Kostnaden för dessa vagnars underhåll bestrides av bolaget.

*Mom. 7.* Bolaget är berättigat att lasta vagn intill fem (5) procent över dess angivna bärighet. Frakt skall erläggas för vad per månad i vagnarna lastats, dock med iakttagande att, om vagnarna i medeltal för månaden icke lastats till sin angivna bärighet, frakt ändock skall erläggas efter den angivna bärigheten.

*Mom. 8.* Bolaget äger rätt att å Svartön disponera dels i och för malmupplag staten tillhörig mark till den utsträckning befintligt utrymme sådant medgiver, dels ock bangård med omlastnings- och utlastningsviadukter samt andra anordningar. I mom. 1 angiven frakt för transporter till Svartön innebär ersättning jämväl för denna rätt.

*Mom. 9.* Eventuella transporter från Malmberget eller Koskullskulle till Riksgränsen skola av bolaget ordnas så, att för desamma kunna användas återgående vagnar, som begagnats för transport Kiruna-Svartön.

#### § 14.

Därest sammanlagda inkomsten av järnvägen Svartön—Riksgränsen med *Frakttillägg.* bibanor till Malmberget och Koskullskulle under något år från och med den 1 januari 1927 räknat skulle understiga kostnaden för järnvägens drift och underhåll, däri inräknad avsättning till förnyelsefond, jämte ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen, innefattande jämväl alla statens upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön, skall LKAB erlagga ett frakttillägg motsvarande underskottet.

Avsättning till förnyelsefond skall ske enligt för Statens järnvägar för vederbörande år fastställda grunder. Fonden skall bokföras särskilt för järnvägen i fråga, och de till densamma avsatta medlen må endast användas till underhåll och ersättning vid samma järnväg.

Räntan å anläggningskostnaden skall under tiden 1927—1937 beräknas

efter fem procent, därest den av bolaget under respektive år bortfraktade malmkvantiteten icke överstigit fem miljoner ton, och i annat fall efter fem procent jämte  $\frac{1}{20}$  procent däröver för varje påbörjat hundratusental ton av bolaget fraktad malm över fem miljoner ton. Från och med den 1 januari 1938 beräknas räntan med utgående från sex i stället för fem procent vid en bortfraktad malmkvantitet av högst fem miljoner ton, men i övrigt på nyss angivet sätt.

Har bolagets utskeppning över Narvik och Luleå till följd av krig eller blockad under något år icke uppgått till 5,000,000 ton, skall bolagets skyldighet att utgiva frakttillägg inskränkas till att avse så stor del av tillägget, som svarar mot förhållandet mellan den verkligen utskeppade kvantiteten och 8,000,000 ton.

Oavsett vad sålunda stadgats, skall LKAB dock icke vara skyldigt vidkännas frakttillägg, därest under fem på varandra följande år, räknade i perioder, varav den första utgöres av åren 1927—1931, de sammanlagda kostnads- och räntebeloppen icke överstigit den sammanlagda inkomsten. I och för tillämpning av denna bestämmelse skall iakttagas, *dels* att bolaget icke skall vara skyldigt gälda på ett år enligt härovan angivna grunder belöpande frakttillägg, i den mån detsamma motsvaras av belopp, varmed inkomsten under det eller de föregående åren i femårsperioden överskjutit summan av kostnaderna och den beräknade räntan för samma år, *dels ock* att Statens järnvägar skola till bolaget återbetala erhållet frakttillägg, i den mån detsamma motsvaras av under något efterföljande år av femårsperioden uppkommet dylikt överskott.

Bolaget förbinder sig att inom en månad efter mottagandet likvidera av järnvägsstyrelsen enligt förestående bestämmelser utställd räkning på frakttillägg för ett förflutet år ävensom gälda sex procents ränta å frakttillägget från den dag, räkning blivit bolaget tillställd, till dess betalning sker.

Bolaget äger emellertid i vederbörlig ordning föra talan om återbekommande av vad bolaget anser sig hava fått betala för mycket samt att tillgodonjuta ränta å eventuellt restituerat belopp, från den dag det till järnvägsstyrelsen erlagts, efter den procent, som bolaget skulle fått vidkännas, om beloppet för tiden till återbetalningen behöft upplånas.

Vid dylik tvists avgörande skall parternas ställning i bevisningshänseende icke vara annan än den, parterna skulle innehaft i en rättegång, där det gällt för staten att utkräva beräknat frakttillägg; och åligger det alltså staten att återbetala vad som icke å statens sida styrkes hava varit bolagets skyldighet att enligt gällande avtal erlægga i frakttillägg.

LKAB tillerkännes befogenhet att genom särskild representant taga del av räkenskaperna för statens järnvägar i den mån det erfordras för att följa beräkningarna av frakttilläggen.

## § 15.

Staten förbinder sig att icke, innan staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt enligt detta avtal till TGO tillhöriga stamaktier i LKAB, låta annan frakta för export avsedd järnmalm å järnvägen Svartön - Riksgränsen mot billigare avgifter än dem, som medgivits LKAB.

*Andra malm-  
befraktare.*

## § 16.

LKAB förbinder sig att av den malm, som bolaget enligt detta kontrakt äger att bortfrakta från malmfälten i Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara, i främsta rummet leverera vad som, utav de malmsorter bolaget bryter, åstundas för järn- eller ståltillverkning inom Sverige, till de priser, som, efter hänsyn tagen till fraktkostnader och övriga på saken inverkan omständigheter, kunna anses överensstämma med det vid köpet i allmänhet gällande prisläge. Denna förpliktelse gäller dock endast intill 20 procent av den kvantitet styckmalm med högst 0.03 procent fosfor och eljest intill 10 procent av den kvantitet av varje särskild malmsort, som bolaget bryter på grund av detta avtal.

*Leveranser  
till svenska  
malmköpare.*

Nu stadgade skyldighet gäller endast gentemot köpare, som för fullgörande av sina förpliktelser lämnar fullt tillfredsställande garanti, och skall i övrigt i avseende å bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf gälla följande.

a) Bolagets leveransskyldighet omfattar under första året, då leverans av malm enligt denna paragraf äger rum, högst tvåhundra tusen (200,000) ton och under nästpåföljande år högst fyrahundra tusen (400,000) ton, varefter leveransskyldigheten småningom stiger, under iakttagande att därefter sammanlagda leveransskyldigheten under ett år i intet fall stiger med mer än etthundra femtiotusen (150,000) ton utöver vad bolaget under nästföregående år enligt denna paragraf levererat.

b) Ifråga om tiden för rekvisition skall gälla

1) beträffande styckmalm med högst 0.03 procent fosfor, att bolaget oberoende av tiden för rekvisitionen är skyldigt leverera intill tjugufemtusen (25,000) ton sammanlagt under ett år, men i övrigt icke är skyldigt leverera med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf försålda malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt femtiotusen (50,000) ton, minst två år och,

där den skulle överstiga femtiotusen (50,000) ton, minst tre år före det år, då leverans skall äga rum, samt

2) beträffande övriga malmsorter, att bolaget oberoende av tiden för rekvisitionen är skyldigt leverera intill etthundra tusen (100,000) ton sammanlagt under ett år, men icke är skyldigt leverera, med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf försålda malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt tvåhundra tusen (200,000) ton, minst ett år,

där den skulle uppgå till sammanlagt fyrahundratusen (400,000) ton, mins två år,

där den skulle uppgå till sammanlagt femhundrafemtiotusen (550,000) ton, minst tre år,

allt före det år, då leverans skall äga rum o. s. v., med ett års höjning i rekvisitionstiden för varje ytterligare kvantitet av etthundrafemtiotusen (150,000) ton.

c) Där så utan väsentlig olägenhet eller kostnad för LKAB kan ske, skall, om mottagaren så önskar, bolaget leverera den malm, som håller högst 0.015 procent fosfor, frånskild från övrig fosforfattig malm (med högst 0.03 procent fosfor).

d) Uppstå mellan bolaget och köpare olika meningar om, huruvida det av bolaget fordrade pris är skäligt, är bolaget pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant fordrar, underkasta sig avgörande av skiljemän enligt skiljemannalagen.

### § 17.

LKAB åtager sig att, därest staten så påfordrar, utöver den kvantitet, som i § 3 omförmäles, årligen bryta och till ett pris, motsvarande självkostnaden, ökad med 10 procent, tillhandahålla staten eller den eller dem, till vilka staten överlåter sin rättighet, intill etthundratusen (100,000) ton malm från Luossavaara av olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet.

Rörande bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf skall gälla följande.

a) Bolagets leveransskyldighet omfattar under första året, då leverans av malm enligt denna paragraf äger rum, högst femtiotusen (50,000) ton.

b) Ifråga om tiden för rekvisition skall gälla, att bolaget, oberoende av tiden för rekvisitionen, är skyldigt att leverera intill tjugutusen (20,000) ton sammanlagt om året, men i övrigt icke är skyldigt att leverera, med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf rekvirerade malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt femtiotusen (50,000) ton, minst ett år samt,

där den skulle överstiga femtiotusen (50,000) ton, minst två år före det år, då leverans skall äga rum.

c) Bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf inträder icke förrän två år efter dagen för detta kontrakts undertecknande.

d) I självkostnaden skall inräknas dels de direkta utläggerna för arbetslöner, material och transporter, dels andel i kontorskostnader och övriga allmänna omkostnader, dels ock andel i amortering och ränta å anläggningskostnaderna.

Självkostnaden må icke beräknas högre än den i bolagets räkenskaper beräknas för annan under året i Luossavaara bruten malm.

e) Om staten påfordrar granskning av beräkningen över självkostnaden,

skall granskningen utföras av statens jourhavande revisor i LKAB, med rätt för honom att anlita av honom i samförstånd med bolaget utsett sakkunnigt biträde.

f) Staten må icke begagna sin rätt till malm enligt denna paragraf annat än för järn- eller ståltillverkning i landet.

g) Därest naturhinder, krig, strejk, lockout, arbetarbrist eller annan driftstörning, varöver bolaget icke kan råda, vållar inskränkning i bolagets brytningsförmåga, upphör bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf, så länge hindret varar och i den mån hindret vållar inskränkning i brytningen; dock må staten icke vidkännas minskning i leveransen i vidare mån än som svarar mot statsleveransens storlek i förhållande till bolagets samtliga avtalade leveranser från Luossavaara ifrågavarande år.

### § 18.

*Mom. 1.* Därest Mertainens Gruvaktiebolag vill upptaga driften vid det bolaget tillhöriga gruvfältet Mertainen, åtager sig LKAB, om Mertainens Gruvaktiebolag så önskar, att ombesörja driften och den därmed förenade försäljningsrörelsen utan annan gottgörelse än ersättning för därmed förenade kostnader, under förutsättning att rörelsen drives uteslutande för Mertainens Gruvaktiebolags räkning och Mertainens Gruvaktiebolag anskaffar allt för rörelsen erforderligt kapital.

*Mertainen.*

*Mom. 2.* Vidare medgiva TGO och LKAB, att Mertainens Gruvaktiebolag må från Mertainens gruvfält exportera järnmalm under förutsättning

a) att den exporterade kvantiteten icke må överstiga vad under året brutits för järn- eller ståltillverkning i Sverige, dock att, vid en sammanlagd årsbrytning av intill etthundrafemtio tusen (150,000) ton, av den brutna malmen må exporteras intill sjuttiofemtusen (75,000) ton,

b) att försäljningen för export sker genom LKAB eller TGO mot skälig försäljningsprovision,

c) att all Mertainens Gruvaktiebolags vinst, som överstiger lagstadgad avsättning till reservfond och sex procent ränta å av bolaget självt i rörelsen nedlagt kapital, användes till att nedsätta priset å den järnmalm, som levereras för järn- eller ståltillverkning inom Sverige.

### § 19.

*Mom. 1.* TGO förbinder sig att begränsa exporten av malm från de Grängesbergs Gruvaktiebolag tillhöriga gruvor i Grängesberg, så att den samma efter år 1927 ej överstiger en miljon (1,000,000) ton årligen.

*Grängesberg.*

Denna förbindelse gäller även för det fall, att Grängesbergs Gruvaktiebolags gruvor skulle komma i annan ägares hand. Varder denna förbindelse under något år överträdd, skall TGO under påföljande år till staten erlægga ett vite, beräknat efter fem (5) kronor per ton — dock minst 25 procent av exportpriset fob Oxelösund — för varje ton malm, som utöver den stadgade maximikvantiteten blivit exporterad.

*Mom. 2.* TGO utfäster sig, att av den kvantitet, som TGO enligt mom. 1 eljest ägt exportera, till staten eller den eller dem, till vilka staten överlåter sin rättighet, leverera intill etthundrafemtiotusen (150,000) ton årligen att levereras i olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet.

Nu stadgade skyldighet gäller endast gentemot staten eller sådan köpare, som för fullgörande av sina förpliktelser lämnar fullt tillfredsställande garanti, och skall i övrigt i avseende å bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf gälla följande.

a) Ifråga om tiden för rekvisition skall gälla, att TGO, oberoende av tiden för rekvisitionen, är skyldigt att leverera intill femtiotusen (50,000) ton sammanlagt under ett år, men i övrigt icke är skyldigt att leverera med mindre rekvisition göres,

där den enligt detta moment rekvirerade malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt etthundratusen (100,000) ton, minst ett år samt,

där den skulle överstiga etthundratusen (100,000) ton, minst två år före det år, då leverans skall äga rum.

b) Malmen skall levereras till ett pris, som fritt banvagn Grängesberg med tio procent understiger TGO:s exportpris fob Oxelösund under föregående år minskat med bolagets kostnad för järnvägsfrakt och ombordbringning.

c) Uppstå mellan TGO och köpare olika meningar om, huruvida det av TGO fordrade pris är skäligt, är TGO pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant fordrar, underkasta sig avgörande av skiljemän enligt skiljemannalagen.

d) Staten må icke begagna sig av sin rätt till malm enligt denna paragraf annat än för tillgodoseende av malmbehov vid efter den 1 juli 1918 tillkommet företag för järn eller ståltillverkning inom landet eller för efter samma tidpunkt verkställd utvidgning av redan förefintligt sådant företag

e) Därest naturhinder, krig, strejk, lockout, arbetarbrist eller annan driftstörning, varöver TGO icke kan råda, vållar inskränkning i bolagets brytningsförmåga, upphör bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf, så länge hindret varar och i den mån hindret vållar inskränkning i brytningen; dock må staten icke vidkännas minskning i leveransen i vidare mån, än som svarar mot statsleveransens storlek i förhållande till bolagets samtliga avtalade leveranser från Grängesberg ifrågavarande år.

*Mom. 3.* Därest staten för järn- eller ståltillverkning i Sverige skulle önska ytterligare kvantiteter malm från gruvorna i Grängesberg utöver den i mom. 2 omförmälda kvantiteten, utfäster sig TGO att utöver den i mom. 1 angivna kvantiteten i nämnda gruvor bryta och tillhandahålla staten eller den eller dem, till vilka staten överlåter sin rättighet, intill tvåhundra-tusen (200,000) ton årligen att levereras i olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet. Rörande leveransen av denna malm skola gälla samma bestämmelser, som i mom. 2 sägs.

*Mom. 4.* TGO:s förpliktelser enligt denna paragraf upphöra att gälla från den dag staten begagnar sin rätt till inlösen av de TGO tillhöriga aktierna i LKAB.

## § 20.

Staten ansvarar för dels att den malm, som utom nu lagligen gällande utmål må finnas inom de i § 11 avsedda områden, icke, så länge staten ej begagnat sig av sin inlösningsrätt till stamaktierna, vare sig inmutas för annans räkning eller brytes, dels ock att under tiden till den 1 oktober 1947 den järnmalm, som finnes i staten nu tillhöriga gruvor och inmutade områden inom Syväjärvi, Nokutusvaara, Haukivaara, Svappavaara, Leveäniemi, Tansari eller Salmivaara malmfält eller i Mertainens gruvaktiebolag nu tillhöriga gruvor och inmutade områden, icke brytes annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige, dock med det undantag, varom finnes stadgat i § 18 här ovan.

*Statens övriga järnmalmfyndigheter i Norrbotten.*

## § 21.

TGO ansvarar för att under tiden till den 1 oktober 1947 den järnmalm, som finnes inom Aktiebolaget Nordsvenska Malmfält nu tillhöriga fyndigheter, icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd brytes annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige.

*A.B. Nordsvenska Malmfälts malmfyndigheter.*

## § 22.

LKAB förbinder sig att till G. E. Broms' rättsinnehavare utbetala den royalty, som enligt avtal den 11 februari och den 20 maj 1903 häftar vid bolagets egendom.

*Broms' royalty.*

Staten ikläder sig betalningsskyldighet för den i omförmälda avtal bestämda royalty, i vad den vilar på Mertainens Gruvaktiebolags nuvarande egendom.

## § 23.

*Mom. 1.* Skulle den kvantitet järnmalm, som LKAB under tiden intill 1937 års utgång utskeppar över Svartön, något år understiga en myckenhet av en miljon tvåhundredratusen ton eller varder något år utskeppningen helt inställd, åligger det bolaget att, såframt Kungl. Maj:t ej annat medgiver, till hamndirektionen i Luleå senast inom två månader efter årets utgång utgiva i förra fallet ett belopp motsvarande  $16\frac{2}{3}$  öre för varje ton, varmed den under året utskeppade järnmalmskvantiteten understigit nyss angivna myckenhet, och i senare fallet tvåhundredratusen kronor.

*Ersättning åt Luleå vid minskad malmskeppning.*

*Mom. 2.* Varder bolagets utskeppning av malm över Svartön väsentligen minskad eller helt inställd under mera än ett år i följd, skall ovannämnda ersättningsbelopp av  $16\frac{2}{3}$  öre för ton nedsättas andra året med en tiondedel, tredje året med två tiondedelar o. s. v., dock med iakttagande därav, att

dylik nedsättning endast får beräknas i fråga om sådan del av bristen i den utskeppade malmkvantiteten, som motsvarar den kvantitet, för vilken närmast föregående år lämnats ersättning, samt att ersättningen för varje bristande tontal icke heller får bestämmas mera än  $1\frac{2}{3}$  öre lägre än föregående års ersättning för motsvarande tontal.

## § 24.

Upprätt-  
hållande av  
malmbryt-  
ningen i  
Gellivare.

LKAB förbinder sig att, därest Kungl. Maj:t ej annat medgiver, uppehålla brytningen inom Gellivare malmfält i sådan omfattning, att den därstädes varje år brutna malmen skall utgöra minst en fjärdedel av den under samma år vid Kiirunavaara malmfält brutna malmen; dock att bolaget, på grund av vad sålunda stadgats, i varje fall icke är skyldigt att inom Gellivare malmfält bryta mera än en miljon (1,000,000) ton malm om året. Bolagets förpliktelse att uppehålla brytningen i Gellivare gäller icke, i den mån arbetet därstädes inställts till följd av strejk eller lockout.

## § 25.

Rätt till in-  
lösen å vissa  
bestämda tid-  
punkter.

*Mom. 1.* Staten äger den 30 september 1947 och sedermera vart tionde år den 30 september (således den 30 september 1957 etc.) rätt att inlösa de aktier i LKAB, vilka nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av TGO.

Vill staten begagna denna rätt, göre därom för staten bindande tillsägelse hos TGO senast två år före inlösningsdagen.

*Mom. 2.* Lösesumman skall, med avdrag för vad av densamma proportionellt må kunna belöpa på stamaktier som ej ägas av TGO, uppgå till ett belopp lika med hälften av vinsten å 25 gånger 4,250,000 ton.

Med vinsten förstås i detta avseende LKAB:s medelnettovinst per ton enligt § 5 under den tioårsperiod, vars sista dag infaller två år före inlösningsdagen, ökad med den royalty av 1 krona 50 öre per ton, som under perioden må hava utgått till staten.

Har under tioårsperioden sammanlagda fraktade kvantiteten icke uppgått till 42,500,000 ton, skall till grund för lösesummans beräkning i stället läggas en tiondel av den verkliga fraktade kvantiteten.

Har bolagets utskeppning över Narvik och Luleå till följd av krig eller blockad under ett eller flera bokslutsår under tioårsperioden icke uppgått till 6,000,000 ton per år, skall vid beräkning av medelnettovinsten per ton i stället för sagda år medtagas motsvarande antal närmast före tioårsperioden liggande år, under vilka utskeppningen icke på angivet sätt påverkats.

*Mom. 3.* Den å de inlösta stamaktierna fallande delen av nettovinsten för det bokslutsår, vid vars slut inlösen ägt rum, skall tillfalla TGO.

*Mom. 4.* Begagnar staten sig av denna inlösningsrätt, skall lösesumman erläggas efter statens val enligt ettdera av följande tre alternativ:



1) kontant å inlösningsdagen; dock med rätt för staten att dröja med erläggande av lösesumman eller någon del därav intill den 30 september nästföljande år, mot skyldighet för staten att meddela TGO dagen för inbetalningen en månad förut samt att erlägga fyra procent ränta å det resterande beloppet från inlösningsdagen till dess betalning sker;

2) med en femtedel å inlösningsdagen samt en femtedel jämte upplupna räntor den 30 september ett vart av de fyra närmast följande åren; skolandeguldna delar av lösesumman från inlösningsdagen förräntas efter fyra procent om året till och med den 30 september nästföljande år samt därefter med sex procent om året;

3) med en tiondel å inlösningsdagen samt en tiondel jämte upplupna räntor den 30 september ett vart av de nio närmast följande åren; skolandeguldna delar av lösesumman förräntas på sätt under 2) sägs.

Det åligger staten att senast inom två år före inlösningsdagen meddela bolaget, enligt vilket av dessa tre alternativ lösesumman kommer att erläggas.

*Mom. 5.* Från och med dagen efter den, då tillsägelse om inlösen skett, skall ifråga om 1) försäljning för export, 2) anställande av och anställningsvillkor för personal, 3) upprättande av agenturkontrakt och vidtagande av liknande anordningar för försäljning, 4) uppgörande av befraktningsavtal, allt i den mån sådana beslut avse tiden efter inlösningsdagen, såsom styrelsens beslut gälla den mening, som omfattas av flertalet av de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna av styrelsen. I händelse av lika röstetal skilje lotten.

## § 26.

*Mom. 1.* Skulle staten av en eller annan anledning finna det nödvändigt att företaga inlösen av stamaktierna i LKAB å annan tid än den, som angives i § 25, äger staten vid utgången av bokslutsåret efter det, då för staten bindande tillsägelse sker, dock tidigast den 30 september 1937, inlösa de aktier i LKAB, vilka nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av TGO.

*Inlösen å annan tid än i § 25 stadgas.*

Lösesumman skall i så fall, med avdrag för vad av densamma proportionellt må kunna belöpa på stamaktier, som ej ägas av TGO, uppgå till ett belopp lika med 20 gånger halva LKAB:s årliga medelnettovinst enligt § 5, ökad med hela royaltyn enligt § 4, allt under den tioårsperiod eller, om inlösen sker före den 30 september 1940, den kortare tidsperiod efter den 30 september 1929, vars sista dag infaller ett år före inlösningsdagen.

*Mom. 2.* De i § 25 mom. 2 sista stycket, samt mom. 3, 4 och 5 intagna bestämmelserna skola även gälla vid inlösen enligt denna paragraf, dock att meddelande om sättet för betalningen ej behöver ske förrän ett år före inlösningsdagen.

## § 27.

*Pensioner.*

Staten utfäster sig att, om staten begagnar sig av inlösningsrätt enligt § 25 eller § 26, i den mån sådant lämpligen kan ske, bibehålla den hos LKAB anställda personal ävensom att svara för fortsatt utbetalning av då utgående, till beloppet rimliga pensioner och understöd åt tjänstemän och arbetare, som varit anställda vid nämnda bolag.

## § 28.

*Skatte- och exporttullgaranti.*

Skulle under den tid, detta avtal äger bestånd, exporttull eller annan på-laga eller avgift, av vad slag det vara må, av svenska staten påläggas järnmalm, som brytes eller exporteras, förbinder sig staten att under förra hälften av nästpåföljande kalenderår gottgöra TGO och LKAB vad de av sagda grund måst slutligen vidkännas för malm, som brutits i någon uti denna överenskommelse avsedd fyndighet.

Därest under sagda tid något av nämnda två bolag eller ABGM måst vidkännas direkt beskattning, av vad slag det vara må, efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med årlig inkomst uppgående till beloppet av nettovinsten för det svenska bankbolag, som under samma år haft den största nettovinsten, eller med förmögenhet uppgående till beloppet av förmögenheten hos det svenska bankbolag, som vid slutet av samma år ägt den största förmögenheten, skall staten under loppet av nästpåföljande kalenderår gottgöra detta bolag ej mindre vad bolaget nödgats utgiva utöver vad det bort utgiva, därest beskattning utgått efter samma grunder som för bolag med ovan sagda inkomst eller förmögenhet, än även ränta å skillnadsbeloppet efter fyra procent om året; dock att, där beskattningen icke utgått efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med en årsinkomst av en miljon femhundredratusen kronor eller med en förmögenhet av trettio miljoner kronor, gottgörelse, varom här är fråga, i intet fall skall äga rum.

## § 29.

*Deposition av handlingar.*

LKAB:s fånges- och åtkomsthandlingar till fastigheter samt inteckningar, som jämlikt förut träffade överenskommelser äro satta i förvar hos Sveriges riksbank, skola kvarligga hos riksbanken såsom i taka händer mot åtagande av riksbanken att för LKAB:s räkning hålla handlingarna i förvar, intill dess staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt enligt detta kontrakt till stamaktier i LKAB, då handlingarna skola utlämnas till LKAB.

De handlingar, som för LKAB grunda åtkomst till gruvor och inmutade områden och vilka blivit i sammanhang med upptagande av lån för bolaget i bank nedsatta, så ock de inteckningar, som blivit fastställda i LKAB:s förlagsinteckningsbara egendom eller i bolagets fastigheter, skola, så snart och i den mån de frigöras från å dem nu vilande pantförbindelser, överlämnas

till förvar åt Sveriges riksbank, med åtagande av riksbanken att för LKAB:s räkning hålla handlingarna i förvar, intill dess staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt enligt detta kontrakt till stamaktier i LKAB, då handlingarna skola utlämnas till LKAB.

## § 30.

*Mom. 1.* TGO förbinder sig att icke utan Kungl. Maj:ts medgivande över- *Deposition av aktier.*  
låta de aktier i LKAB, som TGO nu äger eller förvärvar, intill dess staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt till samma aktier; dock skall denna bestämmelse icke utgöra hinder för överlåtelse av aktier, i den mån sådan erfordras för uppehållande av aktieägarnas antal vid lagstadgat minimum.

*Mom. 2.* TGO medger att, till säkerhet för samtliga dess förbindelser enligt detta kontrakt med undantag av det i § 19 gjorda åtagande, de uti mom. 1 omförmälda aktier må utgöra pant; skolande i fråga om pantsättningen gälla vad i mom. 3 stadgas.

*Mom. 3.* För att trygga statens rätt till inlösen enligt §§ 25 och 26, så ock till fullgörandet av den i nästföregående mom. omförmälda pantsättning, skola i sammanhang med detta kontrakts undertecknande å statens vägnar samtliga 40,000 stamaktier i LKAB, försedda med överlåtelser in blanko, nedsättas såsom i taka händer hos Sveriges riksbank, med fullmakt för riksbanken att, sedan staten visat sig hava erlagt stadgad lösen för aktierna eller, i händelse staten tager i anspråk sådant betalningsansånd som i § 25 mom. 4 medgivits, efter inlösningsdagen tillställt TGO förbindelser å lösesummans belopp eller resterande del därav, allt jämte föreskriven ränta, överlämna aktierna med ifyllt överlåtelse till staten samt mot åtagande av riksbanken

*att*, så länge statens rätt till inlösen består, hålla aktierna i förvar och icke till annan utlämna desamma, samt

*att* varje år, sedan ordinarie bolagsstämma med LKAB hållits, till TGO utlämna föregående års vinstkuponger, dock att, om staten med laga kraft ägande dom visar, att staten på grund av detta kontrakt äger fordran, för vilken aktierna jämlikt mom. 2 häfta såsom pant, staten är berättigad att utbekomma vinstkuponger till så stort antal, som fordras till täckande av dess fordran.

## § 31.

Denna överenskommelse utgör icke hinder för upplösning av ABGM, så *AB. Gellivare  
mafält.*  
snart bolaget anser sådant lämpligt, dock att detta icke verkar någon in-  
skränkning i TGO:s förbindelser enligt detta kontrakt.

## § 32.

*Ansvars-  
förbindelse.*

TGO ikläder sig ansvarighet såsom för egen skuld för alla de förbindelser, som LKAB genom detta kontrakt åtagit sig, dock ej för LKAB:s skyldighet att utgiva fraktersättning för malm, som fraktas å järnvägen Svartön—Riksgränsen. Skulle staten inlösa TGO tillhöriga aktier i LKAB, upphör TGO:s ansvarighet för tiden efter inlösningsdagen.

## § 33.

*Kontrakt-  
överlåtelse.*

De rättigheter, som på grund av detta kontrakt tillkomma LKAB, må icke utan statens samtycke å annan överlätas.

**Särskilda bestämmelser.**

## § 34.

*LKAB:s skuld  
till TGO.*

*Mom. 1.* Med föranledande av att den TGO enligt § 4 i 1907 års kontrakt åliggande skyldigheten att utan rätt till regress gälda LKAB:s skulder genom detta avtal bortfallit, är överenskommet, att LKAB:s skuld till TGO skall förräntas och likvideras enligt det mellan LKAB och TGO den 5 maj 1911 ingångna kreditavtal.

*Ersättning  
för malmlager.*

*Mom. 2.* Genom värdering, som i brist på åsämjande skall verkställas av skiljemän enligt skiljemannalagen, skall fastställas det belopp, varmed det bokförda värdet av LKAB den 30 september 1927 tillhöriga lager av malm i hamn, vid gruvor (således ej i magasin i berget) och under transport understiger det verkliga värdet, uppskattat i enlighet med gällande priser i allmänna marknaden, omräknade till priser vid respektive lagrings- eller andra platser, där malmen finnes. Det åligger staten att till TGO utgiva en ersättning motsvarande hälften av detta belopp. Å ersättningen skall beräknas 5 procent ränta å oguldet belopp från och med den 1 oktober 1927.

Så vitt möjligt skola LKAB:s malmlager i magasin i berget bibehållas intill den 1 oktober 1927 i ungefär samma omfattning, som de innehade i början av mars månad 1927.

## § 35.

*Betalning av  
frakttillägg.*

Staten avstår från alla krav å LKAB och TGO för oguldna frakttillägg enligt äldre kontrakt och nedlägger de genom Kungl. järnvägsstyrelsen härom anhängiggjorda rättegångarna, mot det att TGO den 1 januari 1928 gottgör järnvägsstyrelsen en ersättning av tjugu miljoner (20,000,000) kronor. Å andra sidan avstå LKAB och TGO från anspråk på återbekommande från staten av de frakttillägg, som LKAB redan guldit och icke återbekommit, mot det att staten den 1 januari 1928 gottgör TGO det belopp, varmed ifrågasvarande frakttillägg utan ränteberekening intill sistnämnda dag överstiga vad de skulle hava uppgått till, därest beräkningen av desamma skett med iakt-

tagande av de principer, som ligga till grund för Stockholms Rådhusrätts den 19 augusti 1925 givna, av Kungl. Svea Hovrätt den 28 januari 1927 fastställda dom i mål mellan LKAB och TGO, å ena, samt Kungl. järnvägsstyrelsen, å andra sidan.

## § 36.

Per den 1 januari 1928 skall avräkning ske beträffande statens och TGO:s mellanhavanden på grund av § 34 mom. 2 och § 35. Av denna avräkning utvisat saldo staten till godo äger TGO likvidera på så sätt, att minst en sjättedel därav erlägges senast den 1 januari 1932 och samma dag efterföljande år, till dess hela beloppet sålunda guldits. TGO:s skuld skall förräntas efter fem procent. Ränta erlägges den 1 januari varje år med början den 1 januari 1929.

Avräkning.

## § 37.

*Mom. 1.* LKAB skall till staten den 1 juli 1927 erlägga 669,325 kronor, utgörande återstoden av sådan vinst, som för under tiden före den 1 oktober 1926 bortfraktad malm tillkommer staten enligt § 3 i 1913 års avtal.

Royalty för tiden till 1/10 1927.

*Mom. 2.* A) Av den malm, som LKAB under tiden 1 oktober 1926—30 september 1927 bortfraktar från Kiruna, skola i första rummet 430,000 ton avräknas på de kvantiteter, bolaget äger bortfrakta på grund av 1908 års avtal.

Därnäst skola intill 3,885,000 ton avräknas å vad bolaget äger bortfrakta på grund av 1907 års avtal.

Vad därutöver bortfraktas avräknas å vad bolaget äger bortfrakta på grund av 1913 års avtal.

B) Av den malm, som LKAB under samma tid bortfraktar från Gellivare (häri ej inbegripet vad bolaget äger bortfrakta på grund av varpmalmsöverenskommelsen) skola i första rummet 170,000 ton avräknas på de kvantiteter, bolaget äger bortfrakta på grund av 1908 års avtal.

Därnäst skola intill 785,000 ton avräknas å vad bolaget äger bortfrakta på grund av 1907 års avtal.

Vad därutöver bortfraktas avräknas å vad bolaget äger bortfrakta på grund av 1913 års avtal.

*Mom. 3.* Den vinst, som för LKAB uppstår under bokslutsåret 1 oktober 1926—30 september 1927, skall fördelas mellan preferens- och stamaktieägare i enlighet med bestämmelserna i nu gällande bolagsordning och statskontrakt.

*Mom. 4.* Den royalty om 2 kronor per ton, som TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag ha att erlägga för under år 1926 från Luossavaara bortfraktad malm, skall i vanlig ordning gäldas under år 1927. Motsvarande royalty för under tiden 1 januari—30 september 1927 från Luossavaara bortfraktad malm skall gäldas så snart efter den 1 oktober 1927, som kungl. järnvägsstyrelsen hinner fastställa den bortfraktade kvantiteten.

*Mom. 5.* Staten förklarar, att staten för tiden före den 1 oktober 1926 icke har något krav på sådan vinst, som tillkommer staten enligt § 3 i 1913 års avtal i annan mån än som framgår av mom. 1 här ovan.

Förestående avtal antages härmed under förutsättning av vederbörande bolagsstämmors godkännande inom nästkommande juli månads utgång, men upphör att vara för bolagen bindande, därest det icke av staten inom samma tid godkännes.

Stockholm den 22 mars 1927.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND.

*Walter Philipson.*

*Gunnar Dillner.*

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*Walter Philipson.*

*Gunnar Dillner.*

Förestående avtal godkännes av Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Norrbottens Järnverks Aktiebolag, i den mån det rör deras rätt.

Stockholm den 22 mars 1927.

AKTIEBOLAGET GELLIVARE MALMFÄLT.

*Walter Philipson.*

*Gunnar Dillner.*

NORRBOTTENS JÄRNVERKS AKTIEBOLAG.

*M. Carlson.*

**Bilaga 1.****Ändringar i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags bolagsordning.**

## § 4.

Bolagets — — — vardera serien.

Den utdelningsbara nettovinsten skall för varje särskilt bokslutsår lika fördelas på antalet ton malm, som från bolaget tillhöriga gruvor under året fraktats å järnvägen Svartön—Riksgränsen. Denna nettovinst per ton skall fördelas mellan preferens- och stamaktier på följande sätt:

a) För tiden från och med den 1 oktober 1927 till och med den 30 september 1947 tilldelas preferensaktierna ett belopp per ton, som med sjuttiofem öre understiger halva nettovinsten per ton. Återstoden av nettovinsten tilldelas stamaktierna.

b) För tiden från och med den 1 oktober 1947 skall nettovinsten per ton i vad den belöper på en under bokslutsåret bortfraktad kvantitet av intill 3,750,000 ton malm, delas lika mellan preferens- och stamaktier och, i vad den belöper på överskjutande kvantiteter, fördelas med två tredjedelar till preferensaktierna och en tredjedel till stamaktierna.

För preferensaktiernas innehavare gälla, med avseende å rätt — — — stadgas.

## § 11.

Bolagets firma tecknas av den eller de styrelseledamöter, som därtill av styrelsen utses; dock att reverser, — — — bemyndigats.

Jämväl andra avtal eller andra handlingar, varom i § 12 mom. 4 sägs, skola — — — styrelseledamöterna.

## § 12.

Mom. 1. De av stamaktieägarna valda styrelseledamöterna äga att inom styrelsen utse ordförande och verkställande direktör. Vid förfall för den ordinarie ordföranden skall den bland de av stamaktieägarna valda styrelseledamöterna, som dessa härtill utse, inträda i hans ställe såsom ordförande. Därest staten, som enligt särskilt avtal äger rätt att, dels på vissa bestämda dagar och dels i viss annan ordning, efter i förväg gjord tillsägelse inlösa TGO tillhöriga stamaktier, behörigen gjort dylik tillsägelse, äga de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna att utse ordförande och ersättare för honom för tiden efter den ordinarie bolagsstämma, som närmast föregår inlösningsdagen, samt verkställande direktör för tiden efter inlösningsdagen.

Vid val av ordinarie ordförande och verkställande direktör skola vara tillstädes minst tre av de styrelseledamöter, vilka äga att i beslutet delta. Beslut fattas genom enkel röstpluralitet.

I händelse av lika röstetal skilje lotten.

*Mom. 2.* Styrelsen — — — påfordras.

*Mom. 3.* Styrelsen — — — närvarande. Frågor av större betydelse skola, därest minst två av sistnämnda ledamöter så påfordra, behandlas vid två styrelsesammanträden med minst en veckas mellanrum.

Vid omröstning inom — — — olika meningar, ordföranden äga utslagsröst.

*Mom. 4.* Beslut om rättshandling, som innefattar åtagande för längre tid än intill den i det i mom. 1 omnämnda särskilda avtalet bestämda, efter beslutet närmast infallande dag, då staten med tillämpning av bestämmelserna i sagda avtal kan inlösa TGO tillhöriga stamaktier, är ej giltigt med mindre det biträdes av minst två av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna eller ock av den bland dem, som erhållit sådant bemyndigande av Kungl. Maj:t, som i § 11 här ovan sägs.

Har i behörig ordning tillsägelse om inlösen av ifrågavarande aktier skett, skall i fråga om försäljning för export, anställande av och anställningsvillkor för personal, upprättande av agenturkontrakt och vidtagande av liknande anordningar för försäljning samt uppgörande av befraktningsavtal, allt i den mån sådana beslut avse tiden efter inlösningsdagen, såsom styrelsens beslut gälla den mening, som omfattas av flertalet av de av preferensaktieägarna valda ledamöterna. I händelse av lika röstetal skilje lotten.

*Mom. 5.* Vid styrelsens — — — ledamot.

#### § 17.

Aktieägares talan vid bolagsstämma må föras antingen av honom själv eller ock av hans befullmäktigade ombud eller annan laga ställföreträdare.

Tillhör aktie svenska staten, föres talan därför av den, som av Kungl. Maj:t därtill förordnas.

Preferensaktier medföra endast en tiondels röst för varje aktie.

#### § 18.

Omröstning — — — emellan.

Beslut å bolagsstämma rörande arvode eller tantième vare icke giltigt, med mindre det biträts av röstande, som företräda mer än hälften av preferensaktiekapitalet.



*Bilaga 2.***Riktlinjer för gruvbrytningens ordnande vid Kiruna, Luossavaara och MalMBERGET.****Kiruna.**

Brytningen skall tills vidare fortgå på samma sätt som för närvarande. Med undantag av den A-malm, vilken brytes under jord, skall sålunda all malm tills vidare uttagas medels brytning i dagen. Dagbrytningen förutsättes skola pågå till 175 meters avvägning norr om »Kapten» och till 160 meters avvägning söder därom.

Vid dagbrytningen iakttages, att hängväggen ävensom genom tidigare eller under brytningens fortgång blottad liggvägg nedtages i sådan utsträckning, att ras från desamma icke behöva befaras. Den härför erforderliga gråbergsbrytningen minskar med ökat djup på dagbrottet. Under senast gångna år har den erhållna malmen utgjort 65 procent av allt lösbrutet berg. Gråbergsbrytningen må icke minskas mer än som motsvarar en höjning av malmprocenten i allt brutet berg med högst 5 å 7 procent för varje ny palletage om 15 meters höjd. Den mindre ökningen om 5 procent avser högst liggande nya etage och den större ökningen om 7 procent lägst liggande dagbrytningsetage. I den mån risken för ras ökas på grund av oförutsedda omständigheter, skall emellertid gråbergsbrytning i motsvarande grad ökas.

Utfrakten av brutet häng- och liggväggsberg skall ske till på betryggande avstånd från fyndigheten anordnade upplag antingen direkt från dagpallarna eller, där så erfordras, genom stollar. Malmens avfrakt från malmpallarna skall såsom hittills ske till störtshakt, vilka på 225 meters avvägning stå i förbindelse med den å denna nivå drivna s. k. järnvägstunneln. Från schaktens mynning i tunneln tappas malmen direkt i statens järnvägsvagnar och utfraktas därefter till malmbangården.

De inom djupbrytningsområdet förefintliga, mer eller mindre regelbundna, i förhållande till fyndigheten i övrigt smärre partierna A-malm må brytas för sig. Dock skall denna brytning, så länge dagbrytningen pågår, begränsas till 1:sta och 2:dra djupbrytningsetagerna. Brytningen av nämnda A-malm förutsättes ske enligt magasineringsmetoden, varvid iakttages, att mellan magasinrummen kvarsätts pelare av för hållfastheten betryggande dimensioner. Den vid ett magasins uppdrivande ackumulerade malmen må utdragas omedelbart efter det magasinet färdigdrivits. Härigenom uppkommande tomrum skola fyllas genom strossning av malm i magasinrummens fortsättning parallellt med pelarna. Denna strossning skall verkställas i så

god tid, att brytning av när- och överliggande delar av fyndigheten icke hindras eller försvåras. Utbrytning av den i pelare kvarsatta malmen sker först sedan på ömse sidor angränsande tomrum fyllts.

Under nivån 175 meter norr om »Kapten» och 160 meter söder där-om skall brytningen ordnas som djupbrytning. Övergången från dagbrytning till djupbrytning får icke ske tvärt utan successivt under ett flertal år, så att djupbrytningen kan växa ut till full omfattning utan fördyrande forcering och med bibehållande av oförminskad malmfångst under övergångsåren. Dagbrytningen skall därför under dessa år gradvis minskas i samma mån som djupbrytningen ökas.

1:sta djupbrytningsetagens sula skall förläggas till 215 meters avvägning och 2:dra etagens sula till 275 meters avvägning. Därunder skola etagera anordnas med en höjd av 40 meter.

Magasinsbrytningsmetoden skall tillämpas för 1:sta och 2:dra etagen med de avvikelser, som kunna bli nödvändiga vid brytning av gränsområdet mellan dagbrott och djupbrytning. Samma brytningsmetod beräknas jämväl vara användbar i 3:dje etagen.

För tillredning av 1:sta etagen skall drivas en ny järnvägstunnel i liggvæggen på en sträcka av c:a 1,500 meter med anslutning såväl norr som söder ut till nu förefintliga järnvägstunnel. Den nu drivna fältorten skall fortsättas vidare längs hela malmen. Från denna fältort skola tvärorter för magasinsbrytning anläggas i mån av brytningens fortgång. Nämnda järnvägstunnel, vars utförande antages kräva en tid av cirka 4 år, skall vara färdig och tillredningsarbetena för 1:sta etagen skola i övrigt påbörjas senast vid den tidpunkt, då den för dagbrytning tillgängliga malmkvantiteten nedgått till 20 miljoner ton.

Som tillredningsarbeten för 2:dra etagen erfordras dels ett schakt för material- och persontransport, vilket schakt även är avsett att tjänstgöra som uppfordringsschakt för berg från tillredningsarbeten, dels erforderliga berguppfordringsschakt och slutligen transportorter längs hela malmen. Person- och materialschaktet skall påbörjas år 1930 och vara fullt färdigt år 1932, varefter utfraktsorten skall påbörjas. Av de egentliga berguppfordringsschakten skall *ett* vara färdigt senast när den för dagbrytning tillgängliga malmkvantiteten nedgått till 6 miljoner ton. Vid denna tidpunkt skall 2:dra etagen jämväl vara i huvudsak tillredd med såväl fältort som tvärorter för magasinerna, så att en tredjedel av den totala malmfångsten kan förläggas till 2:dra etagen. Övriga berguppfordringsschakt skola vara färdiga cirka 3 år före den tid, då 1:sta etagen är utbruten.

Vid tiden för brytningens avslutande i 1:sta etagen bör 3:dje etagen, vars iordningsställande beräknas taga i anspråk en tid av 6 år, vara tillredd medels schakt, transportorter och tvärorter i sådan omfattning, att uppdrivning av magasin kan påbörjas för erhållande av malmfångst.

Sedan på sätt ovan angivits full övergång till djupbrytning skett, skall

för framtiden iakttagas, att malmkvantiteter för 6 års brytning alltid äro tillredda med åtminstone schakt och utfraktsorter.

**Luossavaara.**

Nu pågående dagbrytning i den egentliga Luossavaara-malmen bör i huvudsak fortsätta ned till 100 meter avvägning. Därunder anordnas en etage för underjordsbrytning med utfraktsort å 170 meter avvägning direkt till malmfickan vid järnvägsspåret.

Utfraktsorten å 170 meter avvägning skall påbörjas 4 år innan malmen ovan 100 meter avvägning beräknas vara utbruten.

Utom den egentliga Luossavaara-malmen brytes i detta fält i dagbrott den s. k. Rektorsmalmen. Denna fyndighet befinner sig dock fortfarande på undersökningsstadiet, vadan tills vidare måste lämnas öppet, huru brytningen sedermera skall anordnas.

**Malmberget.**

I Malmberget tillämpas underjordsbrytning i 40 à 50 meter höga etager. Malmen uttages i allmänhet medels magasinbrytning med kvarlämnande av pelare, vilka senare uttagas medels magasinering eller skivrasbrytning. Där magasinsbrytning på grund av malmens större donläge eller andra förhållanden icke kan användas, tillämpas enbart skivbrytning (skivrasbrytning).

Samma brytningsmetoder skola även för framtiden användas. Vad angår tillredningsarbetena som för närvarande äro utförda för avsevärd tid framåt, stadgas att en malmkvantitet motsvarande minst 6 års brytning alltid skall finnas tillgänglig från stoll eller från schakt och utfraktsorter, utan annan åtgärd än att tvärorter (inom områden, där magasinsbrytning äger rum), och skivorter (inom skivbrytningsområdena) anläggas, i den mån brytningen fortgår.

## Bilaga 3.

### Riktlinjer för avskrivningar å Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag tillhörig egendom.

1) LKAB är icke skyldigt att på grund av malms bortförande göra avskrivning å själva malmfyndigheterna, ej heller å markvärden. Å all annan egendom skall för varje bokslutsår verkställas skälig avskrivning enligt följande.

2) Kostnaderna för all drivning av magasin liksom för tvärorter och skiv-orter skola bokföras såsom utgifter för det bokslutsår, under vilket arbetena ske, dock att tvärorter och tappstigar i 1:sta djupbrytningsetagen i Kiruna må, med undantag för tvärorter och tappstigar för A-malmsbrytningen, behandlas på sätt nedan under 3) är angivet.

3) Anläggningar inklusive byggnader och maskiner, vilka utföras huvudsakligen eller uteslutande för visst brytningsområde, skola, i den mån de icke omedelbart bokföras direkt å driften, särskilt bokföras, och vid varje år, till så stor del avskrivnas, som svarar mot under året bruten malmkvantitet i förhållande till hela den malmkvantitet, som kan tillgodogöras inom området i fråga. Skulle någon del av dylik anläggning icke underhållas på sådant sätt, att den utan extra kostnader är brukbar tills malmen inom området blivit tillgodogjord skall särskild avskrivning ske.

Anläggningar av ovannämnda slag äro exempelvis följande: Järnvägstunneln i Kiirunavaara jämte störtchakt och krosshus, vilka skola avskrivnas på dagbrytningen och 1:sta djupbrytningsetagen; stollar och fältorter med spår samt ledningar för luft, vatten och elektricitet.

På varje djupbrytningsetage skall avskrivnas sådan del av uppfordringschakten genom denna etage (med tillhörande inbyggnad) som ligger mellan etagens övre och nedre nivåer. Vad ovan sagts om avskrivning i samband med bristande underhåll av anläggning gäller även för uppfordringschakt.

4) Å övrig bolaget tillhörig egendom inom Sverige skall vid varje års bokslut avskrivning göras med viss nedan angiven kvot av dess värde. Nämnda värde skall beträffande egendom, som förvärvats före bokslutsåret 1 oktober 1926—30 september 1927 utgöras av det i detta bokslutsårs ingående balanskonto uppgivna beloppet, men för senare tillkommen egendom utgöras av anskaffningsvärdet. Avskrivningskvoten skall vara:

för anläggningar	2.5	procent
för maskiner	5	»
för inventarier	8	»

Till anläggningar hänföres vägar och planeringar, vatten- och kloakledningar, husbyggnader, såsom bostadshus, kraftstations-, verkstads- och sågbyggnader samt byggnader för anriknings- och sovringsverk, spårvägar, huvudkraftledningar, normaljärnvägsspår utanför gruvorna o. dyl.

Till maskiner hänföres samtliga *fasta* maskiner, ångpannor och rörledningar, uppställda i någon av ovannämnda byggnader eller anläggningar, ävensom permanenta gruvpumpar och malmkrossar.

Till inventarier hänföres större flyttbara maskiner, malmlastningsskopor, kranar, lokomotiv, vagnar för gruvdriften, arbetsmaskiner och verktyg, möbler m. m. dyl.

Då anläggningar, maskiner och inventarier för framtiden sakna användning eller blivit obrukbara, skola deras eventuellt återstående, bokförda värden samma år avskrivas.

5) Å järnvägsvagnar i trafik skall göras avskrivning, likvärdig med den avsättning till förnyelsefond, som statens järnvägar verkställa för motsvarande materiel.

*Utdrag ur protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 22 mars 1927.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Lyberg:

**Statens del-  
ägarskap i  
Luossavaara-  
Kiirunavaara  
Aktiebolag.**

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (i det följande benämnt malm-bolaget) äger som bekant våra två mest betydande malmfält, de vid Kiruna och Gellivare. Staten äger hälften av aktierna i nämnda bolag, under det att praktiskt taget hela återstående hälften tillhör Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund (i det följande benämnt trafikbolaget). Statens och trafikbolagets ömsesidiga rättigheter och skyldigheter regleras i främsta rummet av bestämmelserna i dels den för malmbolaget gällande bolagsordningen, dels ock åtskilliga mellan staten samt nämnda bolag och trafikbolaget ingångna kontrakt, av vilka det första och viktigaste är daterat den 7 mars —29 juni 1907.

*Malmbolagets  
bolagsordning  
samt 1907 års  
kontrakt.*

Aktierna i malmbolaget äro uppdelade i två lika stora serier, omfattande den ena preferensaktier, som tillhöra staten, och den andra stamaktier, som, på sätt nyss nämnts, tillhöra trafikbolaget. Staten är enligt bolagsordningen för tiden t. o. m. år 1937 endast berättigad till en vinst, motsvarande viss avgift å hälften av den i Kiruna och Gellivare brutna malmen. (Avgiften utgår med växlande belopp, lägst 50 öre per ton för Gellivaremalmen och 1 krona per ton för Kirunamalm, samt stiger småningom till 1 respektive 2 kronor per ton. Högre avgifter lämnas merendels för de kvantiteter malm, som enligt senare kontrakt brytas utöver vad i 1907 års kontrakt är angivet). Nettovinsten i övrigt tillfaller stamaktieägarna. Efter 1937 års utgång skall vinsten delas lika mellan stam- och preferensaktieägarna.

Statens begränsade rätt till utdelning under tiden till och med 1937 motsvaras av en begränsning i dess inflytande över handhavandet av malmbolagets angelägenheter. Sälunda har staten för tiden intill år 1938 för sina aktier en rösträtt, som reducerats till  $\frac{1}{10}$  av den rösträtt, stam-

aktierna medföra. Enligt den bolagsordning, som var gällande vid tiden för 1907 års avtal, ägde staten utse allenast en ledamot av bolagets styrelse jämte suppleant för denne samt allenast en revisor jämte suppleant. Beträffande den av staten utsedde styrelseledamotens befogenhet gällde dock, att intill år 1938 reverser, pantförskrivningar, borgensförbindelser och kreditavtal skulle för att vara gällande vara undertecknade jämväl av honom. Genom ett år 1922 träffat avtal, för vars innehåll i det följande skall redogöras, har statens inflytande på ledningen av bolagets angelägenheter ökats.

Emellertid fick staten utöver de befogenheter, som tillkomma densamma enligt bolagsordningen, genom 1907 års kontrakt sig tillförsäkrad vissa förmåner. Sålunda skulle staten äga rätt att den 31 december 1932 inlösa de aktier i malmbolaget, som då tillhörde trafikbolaget eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält. Enligt 1922 års avtal har tiden för en eventuell inlösen framflyttats till den 31 december 1936.

Statens rätt till inlösen av stamaktierna i malmbolaget.

Till grund för inlösningsen skall enligt 1907 års avtal läggas en värdering av bolagets aktier, grundad å den medelvinst, malmbolaget haft under åren 1920—1929 på en malmkvantitet av 30 miljoner ton Kirunamalm samt 7.3 miljoner ton Gellivarealm. Den årliga medelvinsten under nämnda period kapitaliseras efter 4 procent på sådant sätt, att bolaget för sin hälft av aktiestocken erhåller en lösesumma, som uppgår till  $25 \times$  hälften av medelvinsten. Om till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen ägt rum under nämnda 10-års period, skall i stället för den tid, avbrottet varat, i beräkningen medtagas en lika lång period närmast före år 1920. Lösesumman beräknas av en niomannanämnd och skall erläggas inom loppet av ett år. Har bolaget icke hunnit bryta den malmmängd, som, enligt vad nedan sägs, må brytas intill utgången av år 1932, skall staten utöver lösesumman betala ersättning, i den mån på trafikbolagets aktier belöper för vad av medgivna kvantitet icke utfraktats, dock i intet fall för mera än 5 miljoner ton. Denna myckenhet har sedermera enligt § 6 i kontrakt den 9 april—26 juni 1908 höjts till 7 miljoner ton. Sker ej inlösen 1932, skall dylik ersättning, dock för högst fem miljoner ton, betalas efter 1937 års utgång, men får då, om staten sådant önskar, fördelas på en femårsperiod. Vidare skall staten enligt ett den 4 april—18 juli 1913 dagtecknat kontrakt vid inlösen återbetala bolagets kostnader för undersökning genom djupborrningar rörande malmernas dimensioner intill en kostnad av 500,000 kronor. Däremot skall från lösesumman avräknas, i händelse malmkvantiteterna icke uppgå till vissa angivna myckenheter i Kiruna och Gellivare, vad som svarar mot bristen i dessa kvantitetens sammanlagda belopp, varjämte från lösesumman vidare skall avräknas 3 kronor per ton för hälften av de malmkvantiteter, som må hava brutits enligt 1913 års kontrakt.

Om lösesummans bestämmande och grunderna därför m. m. skall enligt 1922 års avtal i huvudsak gälla detsamma, som tidigare gällt för inlösen vid 1932 års utgång, dock med den olikhet, att till grund för lösesummans beräkning skall läggas medelårsvinsten under 12-årsperioden 1922—1933.

Skyddsbestäm-  
melser för  
statens rättig-  
heter i malm-  
bolagets bo-  
lagsordning  
samt i 1907  
års kontrakt.

Till skydd för de rättigheter, som man velat tillförsäkra staten, hava i bolagsordning och kontrakt inryckts vissa bestämmelser.

Sålunda stadgas i bolagsordningens § 22, att beslut om ändring av bolagsordningen, om utsläppande av aktier utöver minimikapitalet, om försäljning av bolaget tillhörig fast egendom eller gruva eller del därav, om bolagets upplösning eller nedläggande av gruvdriften icke är giltigt med mindre beslutet blivit av Kungl. Maj:t godkänt. Vidare har i § 4 av 1907 års kontrakt inryckts bestämmelser till skydd mot uppskrivning av malmbolagets tillgångar, varjämte bolaget enligt § 16 skall sörja för en i allo rationell malmbrytning samt för sådant ändamål vidtaga erforderliga anstalter och nedlägga erforderliga kostnader. Bolaget skall hålla all för rörelsen erforderlig egendom i gott skick, och får under åren 1928—1937 icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd avyttra sådan egendom. Vidare skall bolaget sörja för beredande av tjänliga bostäder åt arbetarna samt i övrigt, i vad på bolaget ankommer, söka sörja för deras trevnad. För att ej förminska värdet av statens inlösningsrätt är trafikbolaget vidare skyldigt att utan rätt till regress gälda de skulder, som malmbolaget må hava ådragit sig intill 1933, resp. 1938. Slutligen är brytningsrätten begränsad till 75 miljoner ton Kirunamalm och 18,750,000 ton Gellivaremalm under 25-årsperioden 1908—1932 samt, i händelse staten icke begagnar sin rätt att inlösa trafikbolagets aktier vid 1932 års utgång till 15 miljoner ton Kirunamalm och 3,750,000 ton Gellivaremalm under 5-årsperioden 1933—1937 (för tiden efter 1937 finnes intet stadgat angående brytningsrätten). Trafikbolaget samt Aktiebolaget Gellivare Malmfält hava iklätt sig ansvar såsom för egen förbindelse för alla de förpliktelser, som enligt 1907 års kontrakt åligga malmbolaget. Trafikbolagets stamaktier ligga i förvar hos riksbanken och få icke före utgången av år 1942 överlåtas till annan. Därjämte ligga vissa andra handlingar (åtkomsthändingar m. m.) i förvar hos riksbanken.

Garantier till  
förmån för  
det allmänna.

Staten har emellertid tillförsäkrat sig icke blott fördelar av privat-ekonomisk art utan jämväl vissa garantier till förmån för det allmänna. Sålunda är malmbolaget skyldigt att i främsta rummet leverera vad som åstundas för järn- eller stålverkning inom Sverige till priser, som vid tiden för köpet i allmänhet äro skäligen. Jämväl har trafikbolaget förbundit sig att begränsa exporten av malm från sina gruvor i Grängesberg.



Emellertid hava även åt malmbolaget tillförsäkrats vissa garantier i form av skydd mot dels konkurrens, dels förhöjning av produktionskostnaderna genom förhöjda järnvägsfrakter, exporttull eller särskild beskattning. Skyddsbestäm-  
melser för  
trafikbolagets  
rättigheter.

Med avseende å trafikbolagets skydd mot konkurrens är att märka, att enligt § 5 mom. 3 i 1907 års kontrakt inmutning eller malmbrytning å vissa områden icke får äga rum, att enligt § 6 mom. 2, 3 och 4 i samma kontrakt staten intill år 1933 eller, om staten då ej begagnar sin lösningsrätt, intill år 1938 icke äger att inom vissa staten tillhöriga gruvor eller inmutade områden bryta eller låta bryta järnmalm annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige; att denna begränsning av statens rätt att tillgodogöra sig sina gruvfält genom § 2 i 1908 års kontrakt utsträckts till vissa andra gruvfält; samt att staten under tiden intill 1932 års utgång eller, om staten då ej begagnar sin lösningsrätt, intill 1937 års utgång icke får låta annan frakta för export avsedd järnmalm å järnvägen Svartön-Riksgränsen mot billigare avgifter än dem, som medgivas malmbolaget, ävensom att efter år 1932, respektive 1937 års utgång, sistnämnda bolag skall äga utfrakta malm på samma villkor, som angående för export avsedd malm bestämmas för andra malmtrafikanter i Norrbotten.

I § 8 av 1907 års kontrakt hava fastställts vissa fraktsatser, för vilka malmbolaget under tiden t. o. m. 1932 skall äga utfrakta malm. Dock gälla de modifikationerna, att ökning av utfraktningen får ske endast successivt och efter föregången anmälan av bolaget samt att, därest statens självkostnader, däri inberäknat 5 procent å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen, icke täckas av nämnda fraktsatser, bolaget skall betala för bandelen Gellivare—Riksgränsen praktiskt taget hela driftförlusten samt för bandelen Gellivare—Svartön så stor del av totala årskostnaden (inklusive ränta) för denna bana, som belöper på malmbolagets transportkvantiteter i förhållande till hela transportmängden på banan. Skulle bolaget icke frakta så stor malmkvantitet sistnämnda väg, som bolaget anmält till befördran, skall vid beräkning av bolagets andel i nämnda årskostnad bolagets transportmängd i alla fall beräknas hava utgjort de en gång uppgivna kvantiteterna. Har till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen ägt rum, skola bolagets förpliktelser i detta hänseende dock upphöra för den tid, avbrottet varat.

Vidare har i § 18 av 1907 års kontrakt stadgats, att, om »under den tid detta avtal äger bestånd» exporttull eller annan pålaga eller avgift av vad slag det vara må av svenska staten påläggas järnmalm, som brytes eller exporteras, staten skall gottgöra trafikbolaget och malmbolaget vad de av sagda grund må slutligen vidkännas för malm, som brutits i någon i 1907 års kontrakt avsedd fyndighet.

Slutligen har malmbolaget genom § 5 tillerkänts nyttjanderätt till vissa

områden, så länge bolaget uppehåller gruvdriften inom Gellivare, respektive Kiruna malmfält.

1908 års  
kontrakt.

Såsom redan omnämnts, hava senare mellan staten och bolagen träffats åtskilliga överenskommelser. Sålunda medgavs malmbolaget genom kontraktet av år 1908 att för tiden 1915—1932 bryta och tillgodogöra sig ytterligare 9 miljoner ton, varav 2.5 miljoner ton finge tagas inom Gellivare malmfält. För denna ökade brytning skulle staten hava viss konstant ersättning samt därjämte en royalty av 3 kronor per ton å halva den brutna myckenheten; dock att å denna royalty skulle avräknas den avgift, som staten såsom ägare av bolagets preferensaktier på grund av bolagsordningens bestämmelser ägde utbekomma i utdelning för ifrågasvarande 4.5 miljoner ton.

1911 års  
kontrakt.

Genom kontrakt den 30 september—6 oktober 1911, som gäller för tiden till 1932 års utgång, hava bestämmelser träffats rörande malmbolagets rätt att tillgodogöra sig samt bortfrakta så kallad varpmalm.

1913 års  
kontrakt.

Genom kontraktet av år 1913 har malmbolaget medgivits ytterligare brytningsrätt för tiden 1913—1932 med tillsammans 31 miljoner ton, varav högst 21.6 miljoner ton inom Kiruna och högst 9.4 miljoner ton inom Gellivare malmfält. För den enligt sistnämnda kontrakt brutna malmen skall staten uppbära nettovinsten å halva kvantiteten, vilken nettovinst fixerats till 6 kronor per ton. Dock skall härifrån avräknas den avgift, som staten äger bekomma i utdelning å sina preferensaktier för samma malmkvantiteter. Enligt såväl 1908 som 1913 års kontrakt gälla samma bestämmelser om fraktsatser som i 1907 års kontrakt, varjämte trafikbolaget iklätt sig borgen för malmbolagets förbindelser.

1918 års  
»tilläggsav-  
tal» om ut-  
fallna kvan-  
titer.

Genom »tilläggsavtal» av den 1 juli 1918 har vidare bestämts, att de kvantiteter järnmalm, som malmbolaget ägt bryta under då pågående krig, men som därunder icke blivit bortfraktade, skola, därest staten år 1932 begagnar sin lösningsrätt, under åren 1933—1942 levereras till trafikbolaget till självkostnadspris, vari inräknas royalty till G. E. Broms' rättsinnehavare samt den royalty, vinstandel eller utdelning å staten tillhöriga preferensaktier i malmbolaget, som på grund av 1907, 1908 och 1913 års kontrakt skolat utgå till staten, därest malmen bortfraktats det år, den utfallit. Begagnar sig staten icke av sin lösningsrätt 1932 och har malmbolaget vid utgången av år 1937 icke hunnit bortfrakta nu avsedda kvantiteter, skall detsamma till trafikbolaget under åren 1938—1942 leverera dessa kvantiteter med en femtedel årligen.

1918 års  
»statsupp-  
gårelse» om

Genom 1907 års kontrakt blev staten ägare till åtskilliga gruvfält, som då tillhörde Mertainens Gruvaktiebolag, varjämte malmbolaget till staten

upplåt med äganderätt vissa gruvor samt uteslutande nyttjanderätten under 30-årsperioden 1908—1937 till Luossavaara malmfält med rätt för staten att vid utgången av nämnda 30-årsperiod antingen behålla detta malmfält med full äganderätt och utan lösen eller ock att återlämna det samma till malmbolaget mot lösen av alla för gruvornas tillgodogörande eller administrerande anordnade anstalter m. m.

*Luossavaara  
och om ökad  
export från  
Grängesberg.*

Genom ett annat avtal av den 1 juli 1918 har staten till trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag överlåtit uteslutande nyttjanderätten under åren 1919—1930 till Luossavaara malmfält med rätt för bolagen att mot vissa avgifter bryta 350,000 ton om året samt med rätt för trafikbolaget att under åren 1919—1930 från gruvorna i Grängesberg exportera vissa myckenheter utöver förut bestämda kvantiteter.

Vissa jämkningar i de tidigare avtalen hava slutligen, såsom jag redan framhållit, vidtagits år 1922. De viktigaste punkterna i den då träffade överenskommelsen äro följande.

*1922 års av-  
tal.*

Åt staten tillförsäkrades åtskilliga förmåner, som avsågo att underlätta en statsinlösen av stamaktierna i malmbolaget. Sålunda skulle staten äga rätt att vid en inlösen övertaga en del av trafikbolagets tonnage och erforderlig handelsorganisation. Av än större betydelse var, att det tillförsäkrades staten att erhålla en ökad representation i styrelsen samt att garantier skapades mot en sådan ledning av bolagets angelägenheter, att en inlösen därigenom skulle försvåras eller statens intressen eljest eftersättas.

Ett viktigt medgivande var emellertid, att lösesummans erläggande skulle kunna enligt olika alternativ fördelas på längre eller kortare tid efter statens val.

Vidare tryggades ett uppehållande av gruvdriften vid Gellivare, varjämte malmbolaget för det fall, att malmskeppningen över Svartön skulle minskas eller helt inställas, åtog sig vissa ekonomiska förpliktelser gent emot Luleå stad, som nedlagt avsevärda kostnader å sin hamn.

Slutligen upptogos i avtalet vissa bestämmelser för reglering av uppkommen tvist mellan statens järnvägar och malmbolaget, angående bolagets skyldighet att utgiva s. k. tilläggsfrakt för malm, som fraktats å järnvägen Svartön—Riksgränsen. Därjämte tillförsäkrades statens järnvägar förbättrade villkor i vad avsåg garanti för förräntning av det i malmbanan nedlagda kapitalet. Till avtalets innehåll i denna del får jag anledning att närmare återkomma i det följande.

Åt bolagen återigen medgavs såsom redan nämnts en förskjutning av den tidsperiod, efter vars driftresultat lösesumman skulle beräknas, varjämte den tidpunkt, då staten första gången kunde påfordra inlösen av stamaktierna i malmbolaget försköts fyra år.

Med de jämkningar, som år 1922 vidtogos i förut gällande kontraktsbestämmelser, åsyftades huvudsakligen å ena sidan att bereda staten vissa

*Behövligheten  
av en revision  
av malmav-  
talen.*

lättnader, i händelse staten skulle komma att inlösa stamaktierna i malmbolaget, och å andra sidan att genom uppskov med tiden för inlösen och förändring av vinstberäkningsperioden åstadkomma en av billighetshänsyn påkallad lättnad av de menliga verkningar, som de genom världskriget uppkomna abnorma förhållandena medfört för de enskilda aktieägarna i malmbolaget. Redan på den tiden torde man hava haft kännning av en viss intressebetsättning mellan staten och de enskilda aktieägarna i malmbolaget, som sammanhänge med själva det system, efter vilket kontrahenternas inbördes rättigheter och skyldigheter blivit ordnade i de tidigare avtalen, och som därför icke kunde undanröjas utan mera genomgripande förändringar i dessa avtal. Tiden var emellertid icke lämplig för vidtagande av några åtgärder i sådan riktning. Det var alltför oklart, huru den ekonomiska utvecklingen efter världskriget skulle gestalta sig för att det skulle varit möjligt att för någon längre tid framåt uppdraga nya riktlinjer för tillgodoseende av statens och de enskilda aktieägarnas intressen i malmbolaget.

Under de år, som förflutit efter 1922, synes behövligheten av en revision utav de nu gällande avtalen hava gjort sig än mera kännbar. Detta sammanhänger framför allt därmed, att den tid, då staten äger inlösa stamaktierna i malmbolaget, allt mer och mer närmar sig. Även om staten år 1936 icke skulle begagna sig av sin inlösningsrätt, inträder likväl från och med år 1938 en kraftig förskjutning av kontrahenternas rättsställning. Under det att dessförinnan statens rätt till utdelning å de staten tillhöriga preferensaktierna är begränsad till en viss avgift å hälften av den brutna malmen och stamaktieägarna uppbära nettovinsten i övrigt, skall efter 1937 års utgång vinsten delas lika mellan stam- och preferensaktieägarna. I den föreliggande situationen måste det givetvis vara av ett stort ekonomiskt intresse för stamaktieägarna att i möjligaste mån driva upp vinsten å företaget under de år, då denna i huvudsak skall tillfalla dem. Vad som kräves för att tillgodose företagets framtida utveckling kan därvid lätt komma att stå tillbaka. Frestelsen för stamaktieägarna att låta dylika företaget såsom sådant ovidkommande synpunkter inverka på företagets skötsel, är desto större som de ensamma skola ansvara för alla kostnader, som nedläggas å företaget under ifrågavarande tid. Det kan givetvis befaras, att nyanläggningar eller förbättringar, vilka för bolagets framtida verksamhet kunna vara synnerligen önskvärda men som icke äro oundgängligen nödvändiga, få stå tillbaka ju mer man nalkas tiden för en eventuell inlösen, enär ju bolaget icke kan beräkna att amortera dem till nämnda tidpunkt. En särskild olägenhet framträder därvid med hänsyn till en kommande djupbrytning. Så vitt nu kan bedömas torde man i början av 1940-talet nödgas övergå från dagbrytning till djupbrytning. Förberedelserna för en dylik brytning taga en avsevärd tid i anspråk; man torde få räkna med minst tre å fyra år. Emellertid lär det vara av vikt att redan tidigare inrätta sig för en småningom ske-

ende övergång till djupbrytning, icke minst med hänsyn till önskvärdheten att upplära en arbetarstam vid den betydligt mera invecklade djupbrytningen. Under nuvarande förhållanden kan det icke förväntas, att de enskilda skola nedlägga några kostnader för förberedelsearbeten för djupbrytning.

Till de olägenheter, som på sätt nu sagts äro förenade med de nuvarande avtalsbestämmelserna, kan läggas, att dessa bestämmelser visat sig utgöra ett betänkligt hinder för en klok skötsel av malmbolagets malmförsäljningspolitik.

I sådant avseende har den enskilda ledningen för malmbolaget framhållit bland annat följande. Allt sedan malmskeppningen från Lappland började, har Tyskland utgjort den ojämförligt största avnämaren. Världskriget och dess följdverkningar föranledde visserligen en väsentlig nedgång i malmskeppningen till Tyskland. Sedan emellertid järnhanteringen i Tyskland numera kommit i full gång, har det visat sig, att det tyska behovet av lapplandsmalm stigit högst avsevärt. Den väsentligaste orsaken härtill torde ligga däri, att det med järnverkens modernisering visat sig möjligt och ekonomiskt fördelaktigt att vid den uppblandning av olika malmsorter, som äger rum vid järntillverkningen, använda större kvantiteter av den järnrika lapplandsmalmen än förut skett. Under det att före kriget i beskickningarna ingått omkring 30 procent lapplandsmalm, torde ett procenttal av omkring 60 numera vara regel. Detta gäller i fråga om malm med hög fosforhalt. Under senare år har bolaget blivit i tillfälle att öka brytningen av fosforfattigare malmer. Detta har naturligtvis ytterligare bidragit till att öka avsättningsmöjligheterna till Tyskland. Samtidigt med att malmleveranserna till Tyskland sålunda väsentligt stegrats, har bolaget kunnat väl hävda och icke obetydligt öka avsättningen till andra länder framför allt Belgien och England. Bolaget räknar med att behovet av malm för bolagets avnämare kommer att under de närmaste åren uppgå till 8 à 9 miljoner ton om året. Det stegrade malmbehovet har bolaget hittills kunnat täcka endast därigenom, att bolaget under krigsåren och de första åren efter kriget lagt upp högst betydliga malmlager i skeppningshamnarna. Dessa lager kunna emellertid beräknas vara nedbragta till normal storlek vid innevarande års slut. De malmkvantiteter, som på grund av de tidigare statsavtalen återstå för bolaget att bryta i Lapplands-fälten till utgången av år 1937, hava beräknats utgöra omkring 83 miljoner ton. Detta innebär, att något mera än 8 miljoner ton kan disponeras för vart och ett av de återstående åren. De i avtalen fastställda begränsningarna för brytningskvantiteten lägga således icke något hinder i vägen för bolaget att tillgodose det förefintliga malmbehovet. Vissa andra bestämmelser göra emellertid att bolaget icke kommer att bryta och tillgodogöra sig den erforderliga kvantiteten. Bolagets ledning har i sådant avseende framhållit, att de nuvarande anläggningarna vid gruvorna i Kiruna och Gellivare endast medgiva en brytning av något mer än 6 miljoner ton.

För en ökning av brytningen erfordras dyrbara nyanläggningar. Då kostnaderna härför enligt nu gällande avtal måste vara slutamorterade till 1936 års utgång, hava stamaktieägarna under nuvarande förhållanden icke något att vinna genom en ökad brytning. Härvid är bland annat att märka, att bolaget dels enligt 1907 och 1908 års avtal äger rätt till särskild ersättning för den medgivna kvantitet malm intill 7 miljoner ton, som ej brutits eller bortfraktats före kontraktstidens utgång, och dels att enligt 1918 års avtal om utfallna kvantiteter bolaget äger rätt att för självkostnadspris få efter 1937 till sig levererade de avsevärda kvantiteter malm, som under krigsåren icke kunnat bortfraktas. På grund härav anser sig bolaget icke vara i tillfälle utnyttja de försäljningsmöjligheter, som eljest skulle förefinnas.

Även ur en annan synpunkt har det för bolaget mött svårighet att med nu gällande bestämmelser driva en rationell försäljningspolitik. Redan före kriget visade det sig nödvändigt, att bolaget försälde en väsentlig del av sin brytning genom leveransavtal för längre tid. De genom världskrigets utgång inträdda förhållandena hava gjort detta än mera nödvändigt. Bolagets största avnämare, den tyska Ruhrindustrien, som genom Versailles-freden förlorat sina minettegruvor, kan uppenbarligen icke inrätta sin malmförsörjning endast för ett par år. Dessa järnverk måste genom kontrakt på lång tid förskaffa sig en fast basis för tillgodoseende av sitt mycket stora malmbehov. Med stor bestämdhet har från tysk sida framhållits nödvändigheten av att förhandlingar om nya långtidskontrakt med det snaraste upptagas, därest Ruhrindustrien icke skall bliva nödsakad att trygga sin malmförsörjning på annat sätt. Malmbolaget anser sig emellertid icke med nu gällande statsavtal kunna avsluta kontrakt för längre tid. Bortsett från att bolaget som nämnt förmenar sig icke kunna bryta tillräckliga kvantiteter för tillgodoseende av behovet för tiden till 1937, föreligger praktiskt taget icke möjlighet för bolaget att sluta avtal om leverans av malm för tiden efter 1937. För denna tid har nämligen omfattningen av den kvantitet malm bolaget skall äga rätt att bortfrakta å järnvägen Svartön—Riksgränsen icke blivit fastställd, ej heller hava järnvägsfrakterna reglerats.

Ur det allmännas synpunkt är det givetvis av synnerlig vikt, att statens delägarskap i de lappländska malmfälten icke är ordnat på ett sådant sätt, att det lägger hinder i vägen för drivande av en rationell malmförsäljningspolitik. Såsom förhållandena på detta område utvecklats sig har den nu gällande ordningen visat sig vara behäftad med åtskilliga brister. Av vad förut anförts framgår ock, att vissa bestämmelser i de avtal, som staten träffat med de enskilda delägarna i malmfälten, äro ägnade att mellan statens och de enskildas intressen skapa ett motsatsförhållande som inverkar menligt på gruvföretagets skötsel och därigenom länder till skada för kontrahenterna å ömse sidor. Det har därför syntts vara en angelägenhet av vikt

att söka råda bot för de bestående missförhållandena. I sådant syfte hava med representanter för de enskilda delägarna förts förhandlingar om ändring av sådana bestämmelser i de tidigare träffade avtalen, som befunnits vara mindre lämpliga. Under förhandlingarnas gång har enighet uppnåtts om en lösning, som på viktiga punkter innebär ändring av vad nu gäller. I tydlighetens och överskådlighetens intresse har det därvid befunnits nödvändigt att i ett nytt avtal, som skall ersätta samtliga de tidigare avtalen, sammanföra icke blott vad som nu överenskommit utan även sådana nu gällande bestämmelser, vilka äro av beskaffenhet att böra fortfarande tillämpas.

Över ett sålunda upprättat preliminärt förslag till avtal hava statskontoret, järnvägsstyrelsen och kommerskollegium avgivit infordrade utlåtanden, vilka torde få såsom bilagor fogas vid protokollet i ärendet. Så långt det vid fortsatta förhandlingar med de avtalsslutande bolagen visat sig möjligt, har jag sökt att tillgodose i utlåtandena framförda synpunkter. Till vissa av de frågor, som i yttrandena beröras, får jag anledning att i det följande närmare återkomma,

Med åberopande av vad jag sålunda anfört anhåller jag nu att få framlägga ett förslag till nytt avtal, vilket blivit godkänt av styrelserna i de bolag, som därav beröras, och vilket synes mig kunna jämväl för statens räkning antagas.

I det förslag till avtal, som nu framläggas, hava anordningar vidtagits i syfte att i möjligaste mån undanröja de olägenheter, som visat sig vidlåda nu gällande bestämmelser. De önskemål om förändring av vissa punkter i de tidigare avtalen, som å ömse sidor förefunnits, har man sökt tillgodose under skäligt hänsynstagande till båda sidornas berättigade intressen.

Huvudsyftet med det nya avtalet har varit att träffa anstalter, vilka äro ägnade att upphäva den bestående intressesättningen mellan staten såsom ägare av preferensaktierna i malmbolaget och trafikbolaget såsom ägare av stamaktierna. Å ömse sidor har man därvid kommit till den bestämda uppfattningen, att det för vinnande av åsyftat resultat icke gives något verksammare medel än att söka ordna förhållandet mellan preferensaktieägarna och stamaktieägarna på ett sådant sätt, att deras inbördes rättsställning, till skillnad mot vad nu gäller, i stort sett blir densamma under hela kontraktstiden. Med utgångspunkt från detta betraktelsesätt har överenskommit, att staten såsom ägare av halva aktiekapitalet redan från och med den 1 oktober innevarande år principiellt skall behandlas såsom hälftendelägare i malmbolaget d. v. s. komma i åtnjutande av samma rättigheter och vara underkastad samma skyldigheter, som förefinnas för trafikbolaget i egenskap av ägare av den andra hälften av aktiekapitalet.

Överenskommelsen innebär till en början att trafikbolaget avstår från den bolaget nu tillkommande rätten att uppbära huvudsakliga delen av den vinst, som kan uppkomma för malmbolaget, under tiden till och med 1937.

Riktlinjerna  
för det nya  
avtalet.

Till gengäld avstår staten från att den 31 december 1936 begagna sig av sin rätt att inlösa stamaktierna i malmbolaget samt medgiver att den tid, då staten första gången skall äga rätt att företaga sådan inlösen, framflyttas till den 30 september 1947. Sedermera skall staten äga en vart tionde år återkommande ständigt inlösningsrätt. Under tiden från och med den 1 oktober 1927 till och med den 30 september 1947 skall staten i princip vara berättigad att för sina aktier åtnjuta lika stor inkomst från malmbolaget som den vilken tillfaller ägarna av stamaktierna. I kompensation för de ekonomiska eftergifter, som en överenskommelse enbart efter dessa linjer skulle innebära för trafikbolaget, har detta erhållit vissa förmåner. Bland annat har överenskommit, att trafikbolaget, innan vinstfördelning sker, skall äga uppbära en royalty med en krona för varje ton malm, bortfraktad under tiden 1 oktober 1927—30 september 1931, och med 50 öre för varje ton malm, som bortfraktas under det därpå följande bokslutsåret.

Enligt det nya avtalet skall staten intill den 30 september 1947, likasom för närvarande är fallet, uppbära viss royalty å den malm, som bortfraktas från gruvorna. Denna anordning utgör emellertid icke något avsteg från grundsatsen, att staten och trafikbolaget skola åtnjuta lika stor inkomst från malmbolagets rörelse. Vid fördelning av den utdelningsbara vinsten skall nämligen för varje år iakttagas, att vad staten uppbär i utdelning å sina aktier tillhoppa med den staten tillkommande royaltyn uppgår till samma belopp, som utdelas till stamaktieägarna. Storleken av statens royalty har fastställts till 1 krona 50 öre per ton bortfraktad malm, vilket i det närmaste motsvarar det belopp, som i medeltal skulle hava utgått till staten därest malmbolaget kunnat före år 1937 bryta hela den återstående kvantiteten enligt de tidigare avtalen.

Såsom en avsevärd förmån för staten är att anse överskommelsen därom att, i händelse inlösen ej äger rum år 1947, malmbolagets nettovinst allenast i vad den belöper på en under bokslutsåret bortfraktad kvantitet av intill 3,750,000 ton skall delas lika mellan preferens- och stamaktier under det att vad som belöper å överskjutande kvantiteter fördelas med två tredjedelar till preferensaktierna och en tredjedel till stamaktierna.

En konsekvens av statens nya ställning i bolagsförhållandet är, att staten från och med den 1 oktober innevarande år blir ansvarig för malmbolagets därefter uppkommande skulder. Staten kommer sålunda att med sin hälft av aktiekapitalet ikläda sig betalningsansvar för bland annat de utgifter, som komma att åsamkas malmbolaget vid verkställande av erforderliga nyanläggningar. Härigenom undanröjes det hinder av ekonomisk art, vilket, på sätt jag förut anfört, med nu gällande kontraktsbestämmelser uppgivits föreligga för malmbolaget att öka den årliga brytningen i malmfälten utöver den kvantitet, som kan brytas med nu befintliga anläggningar.

Vidare innebär den nu föreslagna överenskommelsen, att trafikbolaget befrias från den bolaget enligt 1907 års kontrakt åliggande skyldigheten



att utan rätt till regress gälda malmbolagets nuvarande skulder, därvid dock, på sätt i det följande skall närmare beröras, undantag gjorts för malmbolagets eventuella skuld till statens järnvägar för oguldna frakttillägg. Dylik befrielse har utgjort en förutsättning för att trafikbolaget kunnat medgiva staten rätt till andel i malmbolagets vinst redan från och med den 1 oktober 1927. Trafikbolaget har därvid gjort gällande, att dess ställning bleve i förhållande till nuvarande läge väsentligt försämrad, om trafikbolaget med den begränsning av inkomsterna från malmbolaget, som nu ifrågasättes, ensamt skulle betala ifrågavarande skulder. Framhållas må slutligen, att ett godkännande av avtalet i denna del icke medför annan verkan än befrielse från betalningsskyldighet för hälften av denna skuld, enär ju trafikbolaget i egenskap av aktieägare i malmbolaget alltjämt kommer att få bära förräntningen och amorteringen av halva skulden.

Mellan statens järnvägar och malmbolaget råder tvist angående malmbolagets skyldighet att jämlikt § 14 i 1907 års kontrakt utgiva s. k. frakttillägg för åren 1915—1924. Rörande denna tvist har ävenledes uppgörelse blivit träffad.

Såsom redan framhållits, har det förefintliga köpbehovet hos malmbolagets avnämare beräknats komma att uppgå till 8 à 9 miljoner ton om året. För att malmbolaget skall kunna tillgodose detta köpbehov kräves, att bolaget blir i tillfälle att öka exporten av malm utöver nu medgivna kvantiteter. Då det gäller att avgöra, huruvida tillstånd till en sådan ökning bör lämnas eller icke, måste naturligtvis noga beaktas vikten av att för framtida behov bevara ifrågavarande nationalrikedom. Utan att åsidosätta tillbörliga hänsyn till denna synpunkt synas statsmakterna kunna medgiva export av en malmkvantitet, som svarar mot angivna köpebehov. I detta sammanhang må ock erinras om att en särskild anledning till begränsning av exporten som hittills förelegat — nämligen att trafikbolaget uppburit den huvudsakliga inkomsten av de till export medgivna kvantiteterna — genom det nya avtalet väsentligen bortfaller.

Vid nu angivna förhållanden har i avtalet föreslagits, att malmbolaget skall erhålla tillstånd att för varje bokslutsår bortfrakta intill 9 miljoner ton. I denna kvantitet skall inräknas den malm, som kommer att brytas i Luossavaara. Detta malmfält, som för närvarande med nyttjanderätt innehas av trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag, skall nämligen enligt det nya avtalet överlämnas till malmbolaget. Till skillnad mot vad nu gäller skall ock medräknas den vid brytningen fallande s. k. varp-malmen. Den medgivna högsta brytningskvantiteten har ansetts böra så fördelas på de olika gruvfälten, att därav falla på Kiruna 6.1 miljoner, på Gellivare 2.5 miljoner och på Luossavaara 0.4 miljoner ton.

Det har redan tidigare framhållits önskvärdheten av att förberedande arbeten för djupbrytning i Kiruna påbörjas relativt snart. Det är vidare av stor betydelse, att övergången från dagbrytning till djupbrytning icke må ske tvärt utan gradvis under ett flertal år, så att djupbrytningen kan växa

ut till full omfattning utan fördyrande forcering och med bibehållande av oförminskad malmfångst under övergångsåren. Med hänsyn till såväl dessa speciella önskemål som även det allmänna kravet på en i allo rationell brytning hava i kontraktet införts bestämmelser om brytningens anordnande samt till kontraktet fogats mera utförliga riktlinjer härutinnan.

I och med övergången i Kiruna från dagbrytning till djupbrytning måste den speciellt för dagbrytning anskaffade materialen avskrivnas. Men även i övrigt är det nödvändigt att anläggningar, maskiner och inventarier avskrivnas med vederbörlig hänsyn till sin brukbarhetstid och till de brytningskvantiteter, som medelst dem tillgodogöras. För staten är det vidare av intresse att vid en eventuell inlösen år 1947 eller senare tillräckliga avskrivningar skett så att företaget icke är belastat med skulder i oskälig omfattning. Med hänsyn därtill hava i kontraktet och i en till kontraktet fogad bilaga intagits detaljerade bestämmelser om storleken av och sättet för avskrivningarna.

En förutsättning för att malmbolaget skall kunna begagna sig av avsättningsmöjligheterna på den tyska marknaden lär vara, att en avsevärd del av malmen försäljes genom kontrakt, som sträcka sig över en större tidrymd. Då försäljningarna ske fritt ombord i fartyg, måste bolaget för att kunna med någon säkerhet bestämma försäljningspriset äga kännedom om de kostnader, som järnvägstransporten av malmen till utskeppningshamnen drager. En viktig angelägenhet har därför varit att reglera fraktsatserna för den malm, som av bolaget fraktas å järnvägen Svartön—Riksgränsen. Bestämmelser härom finnas såsom nämnts i nu gällande avtal för tiden intill 1937 års utgång. Enligt dessa avtal har bolaget förbundit sig att för ifrågavarande malmtransporter betala frakt efter fixa i avtalen närmare bestämda fraktsatser. Därutöver har bolaget åtagit sig betalningsgaranti för den ytterligare ersättning, som kan visa sig nödig för att tillförsäkra statens järnvägar en efter kostnaderna för banans drift, underhåll och förräntning bestämd minimiinkomst av banan. Efter samma grunder har frågan om järnvägsfrakterna reglerats i det nya avtalet.

De nu gällande fasta fraktsatserna hava bibehållits oförändrade intill 1937 års utgång; för tiden därefter har skett en viss höjning. Garanti-bestämmelserna hava förtydligats och kompletterats så att de erbjuda större säkerhet för statens järnvägar.

Den fraktersättning, som enligt det nya avtalet skall utgå till statens järnvägar synes hava blivit avvägd på ett med hänsyn till såväl malm-banans driftkostnader och betryggande underhåll som dess skäliga förräntning tillfredsställande sätt. Det framställda kravet på att genom ännu något högre fraktsatser bereda statens järnvägar ekonomiska förmåner härutöver torde få ses i sammanhang med de övriga fördelar, av vilka staten genom det nya avtalet kommer i åtnjutande. Att genomföra ett sådant krav hade icke varit möjligt utan uppoffrande av andra för staten viktiga förmåner.

Huruvida av de särskilda hänsyn, vilka järnvägsstyrelsen åberopat samt jämväl statskontoret och kommerskollegium ansett förtjäna beaktande, någon del av statens blivande inkomst från malmbolaget bör — utöver de garanterade fraktavgifterna — tillgodoföras statens järnvägar, lärer icke i detta sammanhang böra göras till föremål för prövning, utan om så anses skäligt framdeles tagas under övervägande.

Icke heller lärer med prövningen av det föreliggande avtalsförslaget böra sammankopplas det av statskontoret upptagna jämväl på nu gällande avtal tillämpliga spörsmålet, huruvida sagda inkomst bör med visst belopp nedläggas i andra kapitaltillgångar av räntabel natur.

En av förutsättningarna för det nya avtalet har varit, att de enskilda delägarna i malmbolaget genom sina representanter i styrelsen i huvudsak skola omhänderhava skötseln av bolagets affärer och till följd därav, inom den ram kontraktet angiver, äga det avgörande inflytandet å ledningen av bolaget. Å andra sidan har man sökt att tillförsäkra staten möjlighet att över det sätt, på vilket bolagets affärer skötas, öva större kontroll än som med tillämpning av nu gällande bestämmelser kunnat äga rum.

Med utgångspunkt härifrån har i det nya avtalet överenskommit, att malmbolagets styrelse likasom hittills skall utgöras av åtta ledamöter, av vilka preferensaktieägare och stamaktieägare välja hälften var. De av stamaktieägarna valda ledamöterna skola fortfarande äga att inom styrelsen utse ordförande och verkställande direktör. I de fall, då hittills enligt bestämmelse i bolagsordningen fråga vid lika röstetal inom styrelsen skolat avgöras genom lottning, skall hädanefter ordföranden äga utslagsröst.

För att förhindra slutande av avtal, vilka innebära förpliktelser efter en eventuell statsinlösen och därför kunna komma att påvåla staten utan motsvarande fördelar, är föreskrivet, att malmbolaget icke utan godkännande av minst två av statens styrelseledamöter eller den av dem, åt vilken Kungl. Maj:t i sådant avseende givit uppdrag, äger ingå rättshandling, som innefattar åtagande för längre tid än intill den närmaste dag där- efter, då staten med tillämpning av därom i § 25 givna bestämmelser kan inlösa stamaktierna. Dessutom bibehålles den förutvarande regeln, att reverser, pantförskrivningar, borgensförbindelser och kreditavtal för att vara gällande skola vara undertecknade av styrelseledamot, som utsetts av Kungl. Maj:t. Försäljning av malm för tiden efter utgången av år 1942 får icke avslutas för längre tidsperiod än fem år från dagen för försäljningsavtalets avslutande, därest minst tre av statens styrelseledamöter förena sig om att vägra godkännande av dylik försäljning på skäl, som av dem till styrelsens protokoll angivas.

I syfte att införa en betryggande kontroll över bolagets förvaltning är föreslaget, att statens styrelseledamöter skola äga rätt att tillsätta en jourhavande revisor jämte erforderliga biträden åt denne. Arvodet åt revisorn och hans biträden skola bestämmas av nämnda styrelseledamöter samt gäldas av malmbolaget. Det åligger malmbolaget att hålla bolagets han-

delsböcker, kontrakt, korrespondens och övriga affärshandlingar tillgängliga för statens styrelseledamöter samt omförmälde revisor med biträden. I samband därmed föreskrives, att försäljningen av malmen skall ledas av malmbolagets personal samt ske i bolagets eget namn och direkt till förbrukarna, såvida ej styrelsen genom beslut, som biträdes av minst två av statens styrelseledamöter bestämmer, att försäljning skall ske i annan ordning.

Vid styrelsens för malmbolaget sammanträden skola anmälas eller behandlas de grupper av ärenden, beträffande vilka statens styrelseledamöter begära att föredragning inom styrelsen skall äga rum. Frågor av större betydenhet skola, därest minst två av nämnda styrelseledamöter det påfordra, behandlas vid två styrelsesammanträden med minst en veckas mellanrum.

I huvudsaklig överensstämmelse med vad tidigare gällt hava vidare i kontraktet intagits bestämmelser åsyftande att på ett tillfredsställande sätt tillgodose de anspråk på erhållande av malm från de norrländska gruvfälten och från Grängesberg, som kunna bliva framställda från den inhemska järnhanteringsens sida.

Vad jag i det föregående huvudsakligen berört har varit de delar av det nya avtalet, genom vilka statens delägarskap i malmfälten skulle ordnas, och vad därmed står i samband. Jag har därvid i korthet omnämnt, att den möjlighet, som enligt nu gällande avtal beretts staten att, därest så finnes önskvärt, förvärva full äganderätt till malmtillgångarna i deras helhet genom att inlösa stamaktierna i malmbolaget, alltjämt skall stå staten öppen vart tionde år på i huvudsak samma villkor som nu gälla samt att den tidpunkt, då inlösningsrätten första gången kan utövas, blivit framflyttad till den 30 september 1947. Till grund för lösesummans beräkning skall läggas malmbolagets medelnettovinst per ton under den tioårsperiod, vars sista dag infaller två år före inlösningsdagen, ökad med den royalty, som under perioden kan hava utgått till staten. Lösesumman skall utgöra hälften av den sålunda beräknade vinsten å tjugufem gånger 4,250,000 ton d. v. s. så stor del av bolagets medelvinst å angivna kvantitet, som belöper å halva aktiekapitalet (stamaktierna), kapitaliserad efter fyra procent. Från nu gällande regler rörande lösesummans beräkning avviker denna bestämmelse så till vida som den årliga kvantitet malm, till vilken hänsyn skall tagas, blivit höjd med 500,000 ton. En sådan höjning har ansetts motiverad bland annat av den grund, att i 1907 års kontrakt räknades med en brytning av allenast 3.75 miljoner ton om året, under det att brytningen nu anordnas för en årskvantitet av omkring 9 miljoner ton.

Vid sidan av nu omförmälda vart tionde år återkommande rätt att inlösa stamaktierna i malmbolaget har staten i § 26 betingat sig en extra ordinär inlösningsrätt, som bereder staten en under vissa omständigheter värdefull möjlighet att tidigare än som eljest kunnat ske förvärva trafikbolagets andel i ifrågavarande gruvor. Denna särskilda inlösningsrätt är

i främsta rummet avsedd att utgöra en garanti mot obehörigt utländskt inflytande å bolagets skötsel. Den erbjuder emellertid även i övrigt ett skydd för statens intressen, särskilt för den händelse statens medkontra- henter skulle på viktiga punkter försumma att fullgöra sina åtagna för- bindelser. Till säkerhet för att staten icke skall begagna sig av denna särskilda inlösningsrätt annat än då för staten viktiga intressen stå på spel har lösesumman blivit fastställd efter sådana grunder, att den kommer att uppgå till betydligt högre belopp än vad staten har att erlægga i händelse av inlösen i vanlig ordning. Från stamaktieägarnas sida har emellertid framhållits att det trots de sålunda fastställda grunderna för lösesummans beräkning icke kan anses uteslutet, att en inlösen enligt § 26 skulle med hänsyn till rådande konjunkturläge visa sig så ekonomiskt fördelaktig för staten, att denna enbart av nämnda anledning funne sig böra påkalla tillämpning av paragrafens bestämmelser. Ehuru det knappast är tänkbart, att ett dylikt konjunkturläge skulle inträda, synes det likväl böra från statens sida uttalas, att ett utnyttjande av situationen på angivet sätt icke skulle stå i överensstämmelse med paragrafens syfte.

Innan jag övergår till behandling av detaljerna i det nya avtalet, anser jag mig till sist böra nämna, att underhandlingarna angående avtalet förts i samråd med statens fyra representanter i malmbolagets styrelse och att dessa samtliga tillstyrkt avtalets ingående.

### § 1.

För tillämpning av de grunder, enligt vilka rättsförhållandet mellan staten, såsom ägare av preferensaktierna i malmbolaget, och trafikbolaget, såsom ägare av stamaktierna, för framtiden skall vara ordnat, erfordras vissa ändringar i malmbolagets bolagsordning. I denna paragraf hava staten och trafikbolaget utfäst sig, att, så fort sådant lagligen kan ske, genomföra ifrågavarande ändringar att tillämpas från och med ingången av nästa bokslutsår den 1 oktober 1927. Det blivande innehållet av de bestämmelser i bolagsordningen, som skola ändras, framgår av en vid kontraktet fogad bilaga nr 1.

Vad först angår den preferens- och stamaktierna åtföljande rätt till utdelning skall vad § 4 i bolagsordningen därom innehåller ersättas med de regler rörande fördelning av den utdelningsbara nettovinsten, som upp- tagits i § 5 av det nya avtalet. I fråga om det närmare innehållet av dessa regler tillåter jag mig att hänvisa till vad som kommer att anföras vid sistnämnda paragraf.

Enligt § 11 första stycket i nu gällande bolagsordning skola intill år 1938 reverser, pantförskrivningar, borgensförbindelser och kreditavtal för att vara gällande vara undertecknade av den bland de av preferensaktie- ägarna utsedda ledamöterna, som därtill av Kungl. Maj:t bemyndigats. Den sålunda angivna tidsbegränsningen skall hädanefter utgå. Avfatt- ningen av andra stycket i samma paragraf skall dessutom undergå en

Special-  
motivering.

Ändringar i  
bolagsord-  
ningen.

jämkning föranledd av vissa ändringar i § 12 av bolagsordningen.

De i § 12 ifrågasatta ändringarna äro föranledda av de i det föregående omnämnda nya regler rörande styrelsens sammanträden och beslut, vilka ingå såsom ett led i det nya avtalet.

Den i bolagsordningen § 17 förefintliga bestämmelsen att preferensaktier endast medföra en röst för tio aktier har, såsom stridande mot 79 § i aktiebolagslagen, ansetts böra utbytas mot en föreskrift att preferensaktier endast medföra en tiondels röst för varje aktie. Begränsningen i preferensaktiernas röstvärde skall, till skillnad mot vad nu gäller, äga tillämpning jämväl för tiden efter 1937 års utgång.

Det har slutligen ansetts lämpligt, att i § 18 införes en bestämmelse, att beslut å bolagsstämma rörande arvode eller tantième icke är giltigt, med mindre det biträts av röstande, som företräda mer än hälften av preferensaktiekapitalet.

## § 2.

*Luossavaara.* Genom 1907 års kontrakt (§ 6) upplät malmbolaget till staten uteslutande nyttjanderätt till Luossavaara malmfält under åren 1908—1937, med rätt för staten att vid 1937 års slut antingen behålla malmfältet utan lösen eller återlämna detsamma till bolaget mot lösen för byggnader, maskiner m. m. Sedermera har staten enligt avtal den 1 juli 1918 till trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag för åren 1919—1930 överlåtit nyttjanderätten till samma malmfält, med rätt för staten att förlänga avtalet till utgången av år 1937. Vid arrendetidens slut åligger det staten att till trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag erlægga lösen för byggnader, maskiner o. d. efter samma grunder som fastställts i händelse staten återlämnade gruvfältet till malmbolaget. Undantag har dock gjorts för bostadsbyggnader.

Att nyttjanderätten år 1918 uppläts icke blott till trafikbolaget utan även till Norrbottens Järnverks Aktiebolag berodde därpå, att sistnämnda bolag planerade anläggandet av ett järnverk i Norrbotten. Det föreskrevs därför i avtalet, att malm med högst 0.015 procent fosfor skulle tillfalla Norrbottens Järnverks Aktiebolag och annan malm trafikbolaget. Då man emellertid tänkte sig, att denna fosforfattiga malm jämväl i övrigt skulle kunna komma till användning för järn- och ståltillverkning inom landet, förpliktades Norrbottens Järnverks Aktiebolag att avstå viss del av sin malm till tackjärnstillverkare, som därom gjorde framställning hos bolaget senast den 1 juli 1919. Det visade sig emellertid icke möjligt för Norrbottens Järnverks Aktiebolag att genomföra sina planer på anläggandet av ett järnverk. Erfarenheten från den hittillsvarande brytningen i Luossavaara har vidare givit vid handen, att malm med högst 0.015 procent fosfor förekommer endast i mycket ringa omfattning och endast med stora kostnader skulle kunna skiljas från den övriga malmen.

Av vad sålunda anförts framgår, att de förutsättningar, från vilka

kontrahenterna utgått vid slutande av 1918 års avtal angående Luossavaara, icke gått i uppfyllelse. Vid sådant förhållande torde anledning icke föreligga att låta avtalet längre vara gällande. Den ur ekonomisk synpunkt mest rationella lösningen har synts mig vara, att malmbrytningen vid Luossavaara omhänderhaves av malmbolaget. I sådant syfte föreskrives i § 2 av det nu framlagda avtalet, att trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag skola till staten återlämna nyttjanderätten till malmfältet samt att staten skall låta sin nyttjanderätt återgå till malmbolaget och avstå från rätten att vid 1937 års utgång behålla malmfältet utan lösen. En förutsättning härvid har emellertid varit, att staten skall erhålla vederlag för det staten avstår sin särskilda rätt till detta malmfält. Till den förmån, som härigenom beredes trafikbolaget såsom ägare av stamaktierna i malmbolaget, har därför också hänsyn tagits vid avvägande av de fördelar som preferensaktieägarna genom det nya avtalet vinna i förhållande till stamaktieägarna. Framhållas må ock i detta sammanhang, att staten på grund av 1918 års avtal angående Luossavaara uppburit royalté för malm, som icke kommer att bortfraktas därifrån före den 1 oktober innevarande år.

Lösesumman för de byggnader, maskiner o. d., vilka malmbolaget har att inlösa av trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag, har fastställts till ett nedåt jämkat belopp av 2,500,000 kronor.

### § 3.

Såsom jag förut framhållit, är en av huvudanledningarna till att frågan om revision av gällande kontraktsbestämmelser rörande malmbrytningen i Lappland nu tagits upp till behandling att söka däri, att den malmkvantitet, som malmbolaget under nuvarande förhållanden anser sig vara i tillfälle att bryta, icke är tillräcklig för att tillgodose det behov av malm, som under de kommande åren beräknas föreligga hos bolagets kunder.

*Malmkvantiteter.*

Då det gäller att bestämma omfattningen av malmbrytningen inom de tre lappländska gruvfälten, har man å ena sidan att taga hänsyn till vad som kan anses behöfligt för att tillgodose malmköparnas behov i sådan grad, att malmbolaget, så vitt nu kan bedömas, kan påräkna att behålla sina kunder i nu överskådlig framtid. Å andra sidan måste noga beaktas vikten av att en rationell malmbrytning upprätthålles ävensom att gruvorna icke för tidigt uttömmas.

Skeppningen från Luleå och Narvik av malm bruten vid ifrågavarande gruvfält har utgjort under åren

1924	5,400,131 ton
1925	6,398,423 »
1926	5,811,343 »

Den nedgång, som skeppningen för år 1926 utvisar, kan tillskrivas verkningarna av den engelska kolstrejken och en tillfällig konjunktursvängning i Tyskland på grund av deflationskrisen.

En uppskattning av de större avnämarnas framtida malmbehov har givit vid handen, att för behovets tillgodoseende erfordras en årlig brytning av omkring 9 miljoner ton.

Att märka är att enligt nu gällande statsavtal malmbolaget medgiven brytningsrätt för tiden till den 1 januari 1937 motsvarar ungefär 83 miljoner ton eller alltså 8.3 miljoner ton om året förutom s. k. varpmalm, vadan den nu ifrågasatta ökningen ej är alltför betydande.

En brytning av 9 miljoner ton synes lämpligen kunna fördelas på de olika malmfälten med

6.1	miljoner i Kiruna,
2.5	» » Gellivare,
0.4	» » Luossavaara.

En brytning av 6.1 miljoner ton i Kiruna och 2.5 miljoner ton i Gellivare motsvarar en malmavsänkning av resp. 6 och 4.3 meter per år, vilket torde motsvara en normal brytning i jämförelse med andra gruvor.

Malmstillgången i Kiruna, som i 1913 års proposition beräknades till omkring 740,000,000 ton, anses efter nu utförda djupborrningar enligt malmkommissionens utredning kunna ökas med ytterligare 350,000,000 ton intill 500 meter under Luossajärvis nivå. Även därunder finnas högst avsevärda malmkvantiteter. Det synes mig då med hänsyn till en klok ekonomi fullt försvarbart att medgiva en brytning av angivna kvantitet.

I de tidigare avtalen har staten medgivit malmbolaget att under en viss längre tidsperiod bryta och tillgodogöra sig en bestämd malmkvantitet med rätt för bolaget, att, om bolaget under de första åren icke hunne bryta vad som med en jämn fördelning av kvantiteten å de olika åren under tidsperioden bort falla på dessa år, senare under tidsperioden bryta och tillgodogöra sig dessa restkvantiteter. Då årskvantiteten nu satts så högt som till 9 miljoner ton, har det synts riktigt att icke medgiva någon större förskjutning från år till år. För att giva bolaget möjlighet att något lämpa brytningens storlek med hänsyn till konjunkturförhållandena har det emellertid medgivits bolaget att höja bortfraktingen under ett år med högst 10 procent, dock så att sammanlagda bortfraktingen under en treårsperiod icke får överstiga 27 miljoner ton.

Då det inbördes förhållandet av behoven av de olika malmsorter, som de särskilda malmfälten innehålla, kan växla, har medgivits, att fördelningen av kvantiteterna på de särskilda malmfälten skall kunna förskjutas så att brytningen vid ett eller två malmfält ökas med högst 10 procent under förutsättning att den sammanlagda kvantiteten därigenom ej höjes.

Enligt överenskommelsen skall staten för framtiden erhålla andel jämväl i vinsten på s. k. varpmalm, som faller vid brytningen. Vid sådant förhållande förefinnes ingen anledning att bibehålla särskilda bestämmelser om varp-



malm. Eventuellt bortfraktad varpmalm eller produkt därav skall således ingå i medgivna 9 miljoner ton. Att på sätt kommerskollegium i sitt yttrande ifrågasatt intaga några uttryckliga föreskrifter härom, har jag ansett vara överflödigt. Man torde kunna beräkna, att av den vid brytningen fallande varpmalmen kan produceras omkring 175,000 ton slig årligen.

## § 4.

Då staten såsom preferensaktieägare nu medgiver, att stamaktieägarna till och med den 30 september 1947 få fortsätta med att i huvudsak omhänderhava skötseln av bolagets angelägenheter, har det syntts vara en lämplig anordning, att staten intill nämnda dag, likasom för närvarande är fallet, får, innan vinstfördelning sker, uppbära viss royalty å den malm, som bortfraktas från gruvorna. Storleken av denna royalty har fastställts till 1 krona 50 öre per ton bortfraktad malm, vilket i det närmaste motsvarar det belopp, som i medeltal skulle hava utgått till staten på de återstående kvantiteter, som malmbolaget haft rätt att bryta enligt de tidigare avtalen.

Royalty.

Enligt dessa avtal skulle trafikbolaget såsom stamaktieägare ägt åtnjuta den huvudsakliga delen av vinsten å dessa till cirka 83 miljoner ton uppgående restkvantiteter, under det att det nya avtalet är byggt på principen, att vinsten skall delas lika mellan staten och trafikbolaget. Av skäl, som i den allmänna motiveringen framhållits, har det emellertid vid uppskattandet av de olika medgivanden, som å ömse sidor gjorts, funnits vara befogat, att så till vida jämka på nämnda princip, att trafikbolaget får uppbära en royalty med en krona för varje ton malm, bortfraktad under tiden 1 oktober 1927—30 september 1931, och med 50 öre för varje ton malm, som bortfraktas under det därpå följande bokslutsåret, samt att denna royalty icke medtages vid beräkning av vinstfördelningen. Då trafikbolaget såsom stamaktieägare skall erhålla hälften av malmbolagets vinst, innebär denna rätt till royalty i själva verket endast, att trafikbolaget under angivna tidsperioder erhåller 50 respektive 25 öre mer per ton än bolaget skulle hava fått, om denna undantagsbestämmelse ej funnits.

## § 5.

Grundtanken i det nya avtalet är, såsom i det föregående utvecklats, den att inkomsten av malmbrytningen i de malmbolaget tillhöriga malmfälten för tiden från och med den 1 oktober 1927 till och med den 30 september 1947 skall delas lika mellan preferens- och stamaktieägarna.

Vinstfördelning.

Vid beräkning av preferensaktiernas andel i malmbolagets vinst skall därför tagas hänsyn till statens inkomst av royalty. Detta har för enkelhetens skull uttryckts så, att bolagets utdelningsbara nettovinst per ton för varje särskilt bokslutsår fördelas mellan preferens- och stamaktier på det sätt, att preferensaktierna tilldelas ett belopp per ton, som med 75 öre understiger

halva nettovinsten per ton, under det att återstoden av nettovinsten tilldelas stamaktierna. Med tillämpningen av denna regel erhåller staten sammanlagt i utdelning och royalty lika stort belopp som stamaktieägarna erhålla i utdelning

Däremot skall den royalty, som under vissa år skall utgå till trafikbolaget, utgöra ett särskilt vederlag till trafikbolaget och sålunda icke medtagas vid beräkning av vare sig vinstens storlek eller stamaktieägarnas vinstandel.

För tiden från och med den 1 oktober 1947 innebär den föreslagna överenskommelsen, att nettovinsten i vad den belöper på en under bokslutsåret bortfraktad kvantitet av intill 3,750,000 ton skall delas lika mellan preferens- och stamaktier, och i vad den belöper på överskjutande kvantiteter så fördelas, att två tredjedelar tillfalla preferensaktierna och en tredjedel stamaktierna.

#### § 6.

*Brytningens  
anordnande.*

Enligt § 16 i 1907 års kontrakt har malmbolaget förbundet sig att sörja för en i allo rationell malmbrytning samt att för sådant ändamål vidtaga lämpliga anstalter och nedlägga erforderliga kostnader. De bestämmelser rörande brytningens ordnande, som upptagits i förevarande paragraf, hava blivit något mera i detalj utformade. Då det dessutom befunnits önskvärt, att bestämmelserna kompletterades med en allmän gruvbrytningsplan, har en sådan plan såsom bilaga nr 2 fogats till avtalet. Denna plan angiver dels grunderna för såväl dag- som djupbrytning dels vissa tider för påbörjande av förberedelsearbetena för djupbrytningen. Givet är emellertid, att vunnit erfarenhet under brytningens gång, uppkomsten av nya brytningsmetoder och dylikt kunna påkalla ändringar i den uppgjorda brytningsplanen. Till säkerhet för att statens intresse i sådant fall skall bliva behörigen tillgodosett har stadgats, att ändring i gruvbrytningsplanen icke får vidtagas, med mindre den godkännes av minst två av de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i malmbolagets styrelse.

#### § 7.

*Avskrivningar.*

Såsom i det föregående erinrats, är det av intresse för staten, att malmbolaget tillhöriga anläggningar, maskiner och inventarier avskrivs med vederbörlig hänsyn till brukbarhetstiden och till de malmkvantiteter, som bolaget medelst dem tillgodogör sig. På grund härav har i denna paragraf föreskrivits, att avskrivningar skola verkställas enligt vissa riktlinjer, som angivits i en vid avtalet fogad bilaga nr 3. Där upptagna bestämmelser torde icke erfordra någon närmare motivering. Avvikelse från de fastställda riktlinjerna får icke ske utan medgivande från samtliga av preferensaktieägarna utsedda ledamöter i malmbolagets styrelse.

## § 8.

Om malmbolaget genom upplåning behöver anskaffa förlagskapital, kan enligt min mening staten med fog göra anspråk på att få uppträda såsom kreditgivare under förutsättning, att staten erbjuder lika förmånliga villkor, som kunna erhållas vid upplåning hos annan. En bestämmelse av denna innebörd har upptagits i förevarande paragraf. Vad här stadgas har naturligtvis icke avseende å den kredit av mera rörlig natur, av vilken malmbolaget under vanliga förhållanden alltid är i behov.

*Upplåning.*

## § 9.

I samband med den lämnade redogörelsen för riktlinjerna för det nya avtalet har jag redan behandlat det huvudsakliga innehållet i denna paragraf. Flertalet av här givna bestämmelser skola, på sätt i § 1 anges, jämväl intagas i malmbolagets bolagsordning.

*Organisation.*

Till det förut sagda anser jag mig endast behöva tillägga, att när i mom. 6 föreskrives, att försäljningen av malmbolagets malm skall ske direkt till förbrukarna, därmed naturligtvis icke är avsett att förhindra, att försäljningen förmedlas av agenter. Beträffande försäljningen vill jag vidare framhålla, att densamma givetvis bör ordnas utan onödiga mellanhänder och med minsta möjliga omkostnader ävensom i övrigt på det mest rationella sättet.

## § 10.

För närvarande verkställes utskeppningen av malmbolagets malm i stor utsträckning med fartyg tillhöriga trafikbolaget och särskilt konstruerade för malmtransporter. Enligt § 7 i 1922 års avtal skulle staten, i händelse staten inlöste stamaktierna i malmbolaget, jämväl äga rätt att inlösa en viss del av trafikbolaget tillhörigt fartygsrum. En sådan utveckling av förhållandena är emellertid tänkbar, att staten redan i sin egenskap av hälftendelägare i malmbolaget kan få ett stort intresse av att malmbolaget självt disponerar över lämpligt tonnage för malmtransporterna. Det har därför ansetts önskvärt, att malmbolaget, oavsett om staten inlöser stamaktierna, skall vara berättigat att inlösa en del av trafikbolagets fartyg. I förevarande paragraf har rätt tillerkänts malmbolaget att ett år efter tillsägelse inlösa högst så stor del av trafikbolaget vid tiden för tillsägelsen direkt eller indirekt — t. ex. genom dotterbolag — tillhörigt fartygsrum, att med detsamma kan utskeppas lika stor kvantitet malm, som i medeltal under närmast föregående femårsperiod utskeppats med trafikbolagets tonnage. Denna inlösningsrätt skall utövas, så snart de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i malmbolagets styrelse så påfordra.

*Inlösen av tonnage.*

Lösesumman skall enligt paragrafen utgöras av det belopp, vartill fartygens värde fastställs genom värdering av skiljemän. En lämplig utgångspunkt vid värderingen är givetvis försäljningsvärdet av likartat tonnage

i öppna marknaden med hänsyn tagen till fartygens ålder och beskaffenhet. Att, på sätt kommerskollegium ifrågasatt, uttryckligen föreskriva, att värderingen skall ske efter angivna grund, har icke ansetts erforderligt.

## § 11.

*Arrende.* I samband därmed att Luossavaara malmfält, på sätt i § 2 föreskrives, skall återlämnas till malmbolaget, skall ock å bolaget överlätas nyttjanderätten till vissa områden vid Luossavaara. Dessa områden utgöras huvudsakligen av mark, till vilken domänstyrelsen åt trafikbolaget och Norrbottens Järnverks Aktiebolag upplåtit nyttjanderätt enligt särskilda kontrakt av den 12 oktober 1918, den 22 mars 1919, den 10 maj 1919, den 6 oktober 1923 och den 21 februari 1925. Rörande den nyttjanderätt till vissa områden vid Gellivare och Kiirunavaara, som tillförsäkrats malmbolaget i de föregående statsavtalen, finnas kontrakt mellan domänstyrelsen och malmbolaget av den 7 mars och den 3 juli 1907 samt den 27 februari 1923. Staten tillförsäkrar nu malmbolaget att alltjämt så länge bolaget upphåller gruvdriften få behålla nyttjanderätten till ifrågavarande områden.

## § 12.

*Utmål.* Denna bestämmelse har överflyttats från § 6 sista stycket i 1907 års kontrakt.

## § 13.

*Järnvägsfrakter.* De nuvarande bestämmelserna angående järnvägsfrakter återfinnas i huvudsak i §§ 8 och 14 av 1907 års avtal, § 8 av 1918 års avtal och § 2 mom. 1, 2 och 3 av 1922 års avtal. Enligt dessa bestämmelser utgör frakten för närvarande

1) för Kirunamalm

Kiruna—Riksgränsen 2 kronor 64 öre, Kiruna—Svartön 3 kronor 48 öre,

2) för Luossavaaramalm

Kiruna—Riksgränsen 3 kronor 21 öre, Kiruna—Svartön 4 kronor 17 öre,

3) för Gellivarealm

Gellivare—Svartön 2 kronor 75 öre, Gellivare—Riksgränsen 3 kronor 43 öre. Dessa fraktavgifter gälla till utgången av 1937.

Avtalen innehålla jämväl föreskrifter angående de kvantiteter, vilka må fraktas i olika riktningar, om de tider inom vilka anmälningar om bortfraktnings omfattning skola ske, om vagnarnas omloppstid m. m. Malmbolaget äger rätt att genom särskild representant taga del av räkenskaperna för statens järnvägar i viss utsträckning.

Under förhandlingarna om det nya avtalet har man utgått från att någon höjning av nu betingade fraktsatser icke skulle ifrågakomma för tiden intill 1937 års utgång. Vad angår tiden därefter har överenskommits, att fraktsatserna å samtliga bansträckor skola för såväl Kiruna- som Gellivarealm

höjas med 35 öre per ton. Järnvägsstyrelsen har påyrkat samma höjning jämväl i frakten för Luossavaaramalm. För att vinna enhetlighet har det syns mig lämpligare bestämma samma frakt för Luossavaaramalm som för Kirunamalm, för vilken i stället frakten höjts med ytterligare 2 öre.

Då det emellertid särskilt med hänsyn till penningvärdets fluktuationer är vanskligt att för en längre framtid fastslå fixa fraktsatser, har i mom. 2 till skydd för statens järnvägar intagits en bestämmelse, att fraktsatserna skola höjas i samma mån som priset å malm kan komma att stiga. Där stadgas nämligen, att därest efter den 30 september 1937 medelförsäljningspriset fritt ombord för den malm, som under ett bokslutsår utskleppats från Narvik och Svartön, överskjutit 16 kronor 75 öre per ton, bolaget skall såsom fraktökning för varje under året bortfraktad ton malm från ifrågasvarande gruvfält erlägga ett belopp motsvarande en femtedel av angivna överskott. Denna proportion motsvarar ungefär det nuvarande förhållandet mellan järnvägsfrakten och fobpriset.

Då järnvägen icke är omedelbart rustad att transportera de kvantiteter malmbolaget enligt § 3 är berättigat bortfrakta, har bestämts, att transportmängden skall successivt ökas under de första åren. Bestämmelser hava jämväl givits angående skyldighet för malmbolaget att anmäla viss ökning av transportkvantiteten, därvid hänsyn tagits till järnvägsstyrelsens yrkande.

Slutligen hava föreskrifter lämnats angående vagnsväxling, malmvagnarnas omloppstid, om rätt att disponera mark å Svartön m. m. Dessa föreskrifter hava ändrats i enlighet med järnvägsstyrelsens yrkande.

Med avseende å bestämmelsen i mom. 4 har järnvägsstyrelsen uttalat önskvärdheten av närmare precisering angående fördelningen av malmavsändningen. Järnvägsstyrelsens önskemål synes mig berättigat; det torde emellertid vara lämpligare att särskild överenskommelse härom träffas mellan järnvägsstyrelsen och malmbolaget än att en sådan fördelningsplan bindes genom ett avtal på obegränsad tid.

Järnvägsstyrelsen har vidare erinrat, att transporten av den enligt det nya avtalet för år 1928 beräknade malmkvantiteten av 7.5 miljoner ton kommer att kräva tillökningar av vagn- och lokomotivparken samt vissa anläggningar. Utan i detta sammanhang kunna härför prestera någon exakt beräkning anser dock styrelsen för detta ändamål ett totalbelopp av 6 miljoner kronor erforderligt, av vilket statens järnvägar meddelar sig nu disponera 4.5 miljoner kronor till anskaffning av malmvagnar. Den i avtalet angivna malmkvantiteten av 7.5 miljoner ton överstiger emellertid ej den kvantitet av 8 miljoner ton, som bolaget, enligt vad jag inhämtat, redan jämlikt nu gällande avtal förberedelsevis anmält för år 1928. Därest riksdagen ej häremot uttalar erinran, lärer annan åtgärd härutinnan ej vara erforderlig än att Kungl. Maj:t lämnar järnvägsstyrelsen medgivande att till även andra ändamål än anskaffande av malmvagnar använda det disponibla anslaget av 4.5 miljoner kronor.

## § 14.

*Frakttillägg.*

Förutom de ordinarie fraktagifterna är malmbolaget epligt nu gällande föreskrifter skyldigt erlægga frakttillägg beräknat till det belopp, varmed sammanlagda inkomsten av järnvägen må hava för varje särskilt år understigit kostnaden för järnvägens drift och underhåll jämte ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad, innefattande jämväl vissa statens anordningar på Svartön. Röntan skall beräknas till 5 procent, om den fraktade malmkvantiteten för året icke överstigit 5 miljoner ton, och i annat fall till 5 procent jämte  $\frac{1}{30}$  procent däröver för varje påbörjat hundratusentals ton fraktad malm över 5 miljoner ton.

Har till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen av malm ägt rum, skall förpliktelsen att utgiva frakttillägg upphöra för den tid avbrottet varar.

Ifrågavarande skyldighet för malmbolaget att utgiva frakttillägg har bibehållits i det nu föreliggande avtalet, men avvika de därom givna bestämmelserna i vissa delar från nu gällande.

Från och med år 1938 skall sålunda räntan å anläggningskostnaden beräknas 1 procent högre än enligt nu gällande avtal.

Vidare har bestämts, att i kostnaden får inräknas avsättning till förnyelsefond. Järnvägsstyrelsen har tidigare inräknat sådan avsättning i omkostnaderna. Malmbolaget har protesterat häremot och i rättegång yrkat återbekommande av erlagt frakttillägg, i den mån sådant frakttillägg uppkommit genom avsättning till förnyelsefonden. Till frågan om denna rättegång skall jag återkomma under § 35; här må endast erinras om att Stockholms rådhusrätt i dom, som fastställts av Svea hovrätt, bifallit malmbolagets yrkande. Då det emellertid syntes mig fullt berättigat, att sådan avsättning till förnyelsefond inräknas i underhållet, har bestämmelse härom intagits i avtalet. Emellertid har på bolagets yrkande föreskrivits, att fonden skall bokföras särskilt för ifrågavarande järnväg och att de avsatta medlen endast skola få användas till underhåll och ersättning vid samma järnväg. Bestämmelsen om förnyelsefonden skall gälla redan från och med år 1927.

Avfattningen av den i nu gällande avtal intagna force majeure bestämmelsen har givit anledning till tvist, som föranlett rättegång. För denna rättegång skall jag likaledes redogöra under § 35. I de punkter, där tvist nu råder, har bestämmelsen förtydligats. Det har i samband därmed ansetts lämpligt att åt bestämmelsen giva det innehåll att, därest bolagets malmutskeppning inskränkes på grund av krig eller blockad, bolaget skall befrias från erläggande av frakttillägg i den utsträckning, som svarar mot förhållandet mellan den utskeppade kvantiteten och en normal utskeppning, vilken skäligen ansetts böra beräknas till 8 miljoner ton. Skulle skeppningen icke inskränkas mer än till 5 miljoner ton, inträder emellertid icke någon minskning i bolagets skyldighet att utgiva frakttillägg.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande föreslagit en annan formulering av ifrågavarande bestämmelse, vilken formulering emellertid dels synes mig icke på ett tillfredsställande sätt undanröja den ottydlighet i de nuvarande ordalagen, som i huvudsak utgjort anledningen till den pågående rättegången, dels skulle, vid inträffad force majeure enligt bestämmelsens definition, medföra den i nu gällande avtal icke stadgade och enligt min uppfattning för bestämmelsens egentliga syfte främmande påföljden, att ej allenast malmbolagets skyldighet att vidkännas tilläggsfrakt skulle bortfalla under den tid, respektive hinder varade, utan att jämväl statens förpliktelser beträffande järnvägen samt transportererna av malm å densamma enligt avtalet skulle för samma tid upphöra. De avtalsslutande bolagen hava bestämt vägrat att godkänna den av järnvägsstyrelsen sålunda föreslagna formuleringen; vid sådant förhållande och med hänsyn till ovan framhållna synpunkter har jag för min del icke funnit mig böra kräva dess genomförande.

Enligt gällande avtal har bolaget skyldighet att erlagga frakttillägg, därest brist uppstår under ett visst år, oavsett om närmast föregående eller efterföljande år lämnat överskott utöver den fastställda räntan. Bolaget har yrkat, att bolagets skyldighet att erlagga frakttillägg skulle beräknas icke för särskilt år utan för perioder om fem år. Järnvägsstyrelsen, som icke haft något att erinra mot själva principen, har ansett, att tidsperioden borde kunna begränsas till tre år samt att rätt till reglering borde förekomma endast då behovet av frakttillägg föranletts av nedgång i de beräknade transportmängderna samt denna nedgång förorsakats av driftstörningar över vilka bolaget icke kunnat råda. Frånsett att den av järnvägsstyrelsen föreslagna bestämmelsen lätt torde giva anledning till tvist, synes mig bolagets krav icke obilligt. Med hänsyn till järnvägens intresse, att likviden av eventuella frakttillägg icke mer än nödvändigt fördröjes, har likväl åt bestämmelsen givits den formulering som framgår av kontraktet.

I paragrafen hava vidare intagits i huvudsak enahanda föreskrifter som i nuvarande avtal dels angående sättet för likvidering av utställd räkning å frakttillägg dels ock om rätt för malmbolaget att genom särskild representant taga del av räkenskaperna för statens järnvägar i den mån det erfordras för att följa beräkningarna av frakttilläggen.

#### § 15.

Denna paragraf svarar mot § 19 i 1907 års avtal.

*Andra malm-  
befraktare.*

#### § 16.

I § 15 av 1907 års avtal föreskrevs, att malmbolaget i främsta rummet skulle leverera vad som av de malmsorter bolaget komme att bryta kunde åstundas för järn- och ståltillverkning inom Sverige. Denna föreskrift avsåg hela den medgivna brytningskvantiteten; dock skulle anmälan om malmbehovet lämnas åtskilliga år, innan leveransen skulle äga rum. Ehuru bolaget torde hava utgått från att någon mera betydande malm-

*Leveranser  
till svenska  
malmköpare.*

leverans enligt denna bestämmelse icke skulle kunna komma ifråga, kan dock — med hänsyn till det berättigade kravet på fleråriga leveranskontrakt till bolagets större kunder — en sådan oinskränkt leveransskyldighet utgöra ett större hinder för bolagets försäljningspolitik än som motsvaras av fördelarna för landets järnhantering av en sådan oinskränkt leveransplikt. En av bolaget framställd begäran, att leveransplikten måtte inskränkas till att avse endast 10 procent av bolagets brytning, har därför ansetts mig berättigad i fråga om malmsorter med mer än 0.03 procent fosfor. Beträffande styckmalm med högst 0.03 procent fosfor har bolaget medgivit att leverera intill 20 procent av brytningen. Vidare har bolaget utfäst sig att, där så utan väsentlig olägenhet eller kostnad för bolaget kan ske, leverera den malm, som håller högst 0.015 procent fosfor fränskild från övrig fosforfattig malm. Den kvantitet, som leveransskyldigheten enligt det nya avtalet omfattar, skulle vid fullt utnyttjade brytningsmöjligheter uppgå till över 900,000 ton årligen. Denna kvantitet torde få anses vara tillräcklig för täckande av eventuellt uppkommande inhemska malmbehov, särskilt med hänsyn till avtalets övriga bestämmelser om leveranser till malmförbrukare inom landet.

## § 17.

*Leveranser  
från Luossavaara.*

Enligt § 5 i 1918 års avtal angående Luossavaara åligger det trafikbolaget att, därest staten så påfordrar, utöver medgivna kvantiteter bryta och till självkostnadspris ökat med 10 procent tillhandahålla staten eller den, till vilken staten överlåter sin rättighet, intill 100,000 ton malm från Luossavaara. Enahanda förpliktelser skola enligt det nya avtalet åvila malmbolaget.

## § 18.

*Mertainen.*

Genom 1907 års avtal (§ 6) förvärvade staten samtliga aktier i Mertainens Gruvaktiebolag, vilket äger det tre mil från Kiruna belägna Mertainens malmfält, men förband sig staten samtidigt att intill år 1938 icke inom bolaget tillhöriga gruvor bryta eller låta bryta järnmalm annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige. Malmkommissionen har sedermera verkställt noggranna undersökningar av Mertainens malmfält, vilka visat, att gruvfältet innehåller icke oväsentliga kvantiteter fosforfattig järnmalm. I olikhet med den fosforfattiga järnmalmen i Kiruna och Luossavaara, vilken på grund av sin ojämnhet i fosforhalten icke torde tillfredsställa kraven hos de svenska järnframställarna, torde den fosforfattiga malmen i Mertainen vara av beskaffenhet att lämpligen kunna komma till användning inom svensk järnhantering. Emellertid förekommer denna malm så blandad med malmer, för vilka avsättning icke torde kunna vinnas inom landet, att en ekonomisk brytning inom Mertainen icke kan förekomma, med mindre möjlighet finnes att exportera denna i Sverige ej användbara malm.



Det har därför synt mig vara av vikt att i samband med det nya avtalet träffades överenskommelse, som möjliggjorde sådan export. I anledning härav har med malmbolaget överenskommit, att, om Mertainens Gruvaktiebolag så önskar, malmbolaget skall åtaga sig att ombesörja driften vid Mertainens gruvfält och den därmed förenade försäljningsrörelsen utan annan gottgörelse än ersättning för därmed förenade kostnader, under förutsättning att rörelsen drives uteslutande för Mertainens Gruvaktiebolags räkning och att detta bolag anskaffar allt för rörelsen erforderligt kapital.

Vidare medgiva de avtalslutande gruvbolagen, att från Mertainen må exporteras lika mycket som den kvantitet som kommer till användning för järn- eller ståltillverkning i Sverige — i visst fall intill högre kvantitet — under förutsättning att försäljningen för export sker genom malmbolaget eller trafikbolaget mot skälig försäljningsprovision samt att vinsten på exporten användes att förbilliga den järnmalm, som levereras för järn- eller ståltillverkning i Sverige. Den härom i det till myndigheterna remitterade utkastet intagna bestämmelsen har med anledning av erinran, som kommerskollegium framställt, undergått viss jämkning i det nu framlagda förslaget till avtal.

Med hänsyn till innebörden i hela det nu föreliggande avtalsförslaget synas de av bolagen uppställda villkoren berättigade.

#### § 19.

I 1907 års avtal (§ 22) förband sig trafikbolaget att inskränka exporten från Grängesbergs Gruvaktiebolags gruvor i Grängesberg till 650,000 ton till och med år 1917 och därefter till 450,000 ton årligen. De medgivna exportkvantiteterna hava sedermera höjts. Den år 1918 träffade överenskommelsen angående Luossavaara innehåller i § 10 en bestämmelse, enligt vilken en årlig export från Grängesberg av sammanlagt 800,000 ton är medgiven för tiden till och med år 1930. Enär trafikbolaget på grund av minskning i exporten under krigsåren har rätt att därutöver exportera vissa restkvantiteter, uppgår exporten för närvarande till 1,000,000 ton årligen.

Trafikbolaget har ursprungligen för sin medverkan till föreliggande avtalsförslag uppställt som villkor, att bolaget skulle befrias från begränsning av exporten från Grängesbergs gruvfält eller att bolaget åtminstone skulle berättigas att årligen exportera 1,200,000 ton. Bolaget har som skäl härför framhållit, att ifrågavarande begränsning av exporten från bolaget uteslutande tillhöriga gruvor vore oberättigad, att Grängesbergsfältet icke längre behövdes som reserv för den mellansvenska järnhanteringen samt att någon begränsning icke förefunnes av exporten från andra tillhöriga andelar i Grängesbergsfältet och ej heller från övriga, till stor del i utländska händer befintliga gruvfält i Mellan-Sverige. Jag har emellertid icke funnit mig kunna gå in på ett sådant villkor, utan har

jag ansett det nödvändigt att fortfarande begränsa exporten; den för export medgivna siffran har dock höjts till 1,000,000 ton. Däremot anser jag det berättigat, att begränsningen i bolagets export från Grängesberg skall upphöra, därest staten inlöser de trafikbolaget tillhöriga stamaktierna i malmbolaget.

Enligt 10 § i 1918 års avtal åligger det trafikbolaget att, därest staten så önskar, under avtalstiden för järn- eller ståltillverkning inom landet tillhandahålla årligen högst 350,000 tons järnmalm. Malmen skall levereras från Grängesberg till självkostnadspris, men är bolaget berättigat att för varje levererad ton avdraga tre kronor från den staten tillkommande royaltyn för exporterad Luossavaara-malm. Staten äger icke begagna sin rätt till malm enligt nämnda paragraf annat än för tillgodoseende av malmbehov vid nytt företag för järn- eller ståltillverkning inom landet eller för utvidgning av redan förefintligt sådant företag.

En häremot svarande bestämmelse har intagits i det nya avtalet. I olikhet med vad som gäller enligt 1918 års kontrakt föreskrives emellertid nu, att intill 150,000 ton av den på statens rekquisition levererade malmen skall avräknas å den kvantitet, som bolaget eljest skulle äga exportera. Då efter den nya överenskommelsens genomförande prissättningen ej kan förbindas med avdrag å royaltyn, har bestämts, att malmen skall levereras till ett pris, som fritt banvagn Grängesberg med 10 procent understiger trafikbolagets exportpris fob Oxelösund under föregående år minskat med bolagets kostnad för järnvägsfrakt och ombordbringning.

#### § 20.

*Statens övriga järnmalmfyndigheter i Norrbotten.* Vad här föreskrives svarar mot vissa bestämmelser i §§ 5 och 6 av 1907 års kontrakt samt § 2 i 1908 års kontrakt. Att staten ikläder sig ansvar för att under tiden till första inlösningsdagen den 1 oktober 1947 försäljning av malm för export från staten eller Mertainens Gruvaktiebolag nu tillhöriga fyndigheter i Norrbottens län icke bedrives i konkurrens med malmbolagets försäljningar, har jag ansett vara befogat. De motsvarande bestämmelserna i de äldre kontrakten ansluta sig till samma princip, nämligen att dylik konkurrens ej bör ifrågakomma före den första dag, då inlösen får äga rum.

#### § 21.

*A.-B. Nordsvenska Malmfälts malmfyndigheter.* Likasom staten enligt § 20 åtagit sig ansvar för att under tiden till 1 oktober 1947 den järnmalm, som finnes i där uppräknade, staten eller Mertainens Gruvaktiebolag nu tillhöriga gruvor och inmutade områden, icke brytes annat än för järn- och ståltillverkning i Sverige, har trafikbolaget i denna paragraf iklätt sig enahanda ansvarighet beträffande de järnmalmfyndigheter, som nu tillhöra Aktiebolaget Nordsvenska Malmfält.

A.-B. Nordsvenska Malmfält har ett aktiekapital av 2,500,000 kronor fördelat å 25,000 aktier, vilka samtliga aktier med undantag av 4 stycken

tillhöra trafikbolaget. Enligt balansräkningen den 31 december 1925 hade A.-B. Nordsvenska Malmfält en skuld till trafikbolaget av 1,652,370 kronor 71 öre.

A.-B. Nordsvenska Malmfält är ägare till följande järnmalmfyndigheter:

Kaunisvaara malmfält, som är beläget cirka 2 mil norr om Pajala kyrkoby i Norrbottens län; dess kända malmförekomster äro helt täckta med utmål, och alla jordägarerätter äro överlåtna på bolaget. Den uppskattade malmarean uppgår till cirka 110,000 m<sup>2</sup>, varav omkring hälften utgöres av fosforfattig svartmalm, innehållande cirka 60 procent järn och 0.020 procent fosfor; den andra hälften utgöres av anrikningsmalm, hållande uppemot 40 procent järn, av vilken med lätthet kan framställas en fosforfattig slig. Malmen är dock i väsentlig utsträckning svavelhaltig.

Masugnsbyfältet, beläget 35 km. sydost om Vittangi kyrkoby eller 110 km. sydost om Kiruna. Dess kända fyndigheter äro, där bostadsbyggnader icke hindrat, helt täckta med utmål, och jordägarerätterna med obetydliga undantag överlåtna på bolaget. Den uppskattade malmarean inom fältet uppgår till cirka 60,000 m<sup>2</sup> och innehåller dels järnrik och fosforfattig men svavelhaltig svartmalm, dels lättanrikad svartmalm med cirka 35 procent järn.

På ett flertal platser inom Pajala och Jukkasjärvi socknar har A.-B. Nordsvenska Malmfält dessutom ett antal mindre betydande fyndigheter, å vilka endast delvis blottningar och djupborrningar verkstälts. Med ledning av dessa undersökningar och kompassdragen hava malmareorna uppskattats till

Marjarova .....	6,000 m <sup>2</sup>
Pellivuoma .....	15,000 »
Lannavaara .....	74,000 »
Vittangifälten .....	25,000 »
Altavaara .....	10,000 »
Sautus .....	10,000 »
Vieto (å kronomark) .....	17,000 »

#### § 22.

Här upptagna bestämmelser om royalty till C. E. Broms' rättsinnehavare återfinnas i § 24 av 1907 års kontrakt samt § 11 i den år 1918 träffade överenskommelsen angående Luossavaara.

*Broms' roy-  
alty.*

#### § 23.

Enligt § 4 i 1922 års avtal åligger det malmbolaget att till hamndirektionen i Luleå utgiva viss ersättning för det fall att den över Svartön utskeppade malmkvantiteten understiger 1,200,000 ton om året. Sådan ersättningsskyldighet har ansetts forfarande böra åvila bolaget under samma tid, för vilken bestämmelsen hittills gällt, eller till och med 1937 års utgång.

*Ersättning åt  
Luleå vid  
minskad  
malmskepp-  
ning.*

## § 24.

Upprätthållande av brytningen i Gellivare.

Den i § 5 mom. 1 av 1922 års avtal intagna bestämmelsen om skyldighet för malmbolaget att, därest Kungl. Maj:t ej annat medgiver, i viss utsträckning uppehålla malmbrytningen i Gellivare har ansetts böra bibehållas. Däremot har ur det nya avtalet utgått vad i mom. 2 av samma paragraf stadgats därom att resultatet av driften i Gellivare under vissa förutsättningar skall lämnas ur räkningen vid bestämmande av lösesumman i händelse av statsinlösen.

## § 25.

Rätt till inlösen å vissa bestämda tidpunkter.

I det föregående har redan omnämnts, att det förbehållits staten en lösningsrätt till stamaktierna i malmbolaget enligt de närmare grunder som finnas upptagna i förevarande paragraf och som i stort sett ansluta sig till de nu gällande (1907 års avtal §§ 9 och 12, 1908 års avtal § 7, 1913 års avtal § 5, och 1922 års avtal § 3). För anledningen till att den malmkvantitet, å vilken vinsten skall beräknas, blivit något höjd, har jag likaledes tidigare redogjort.

En viktig fördel, som staten vinner genom de nya inlösningsbestämmelserna och som ej förut berörts, ligger däri, att lösesummans storlek utan vidare kan fastställas på grundval av bolagets faktiska nettovinst per ton enligt § 5 under de år, till vilka hänsyn skall tagas vid beräkning av medelnettovinsten. Vid den tid, då tillsägelse om inlösen skall äga rum, kan staten alltså i det närmaste exakt beräkna lösesummans storlek. Enligt de tidigare avtalen skulle däremot för lösesummans bestämmande värdering av stamaktierna äga rum genom en niomannanämnd. Vid värderingen skulle uppskattas den årliga medelvinst malmbolaget skäligen borde anses hava haft å malmförsäljningen under vissa angivna år, varvid hänsyn skulle tagas ej blott därtill om bolaget under dessa år gjort skäliga avskrivningar utan även till alla andra på bedömandet inverkan omständigheter.

Med anledning av de sålunda vidtagna ändringarna rörande sättet för lösesummans beräkning har staten ansetts kunna avstå från den rätt att återkalla gjord tillsägelse om inlösen, som hittills förefunnits.

I § 9 av 1907 års avtal stadgas att, om till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen av malm ägt rum under den period, som enligt där meddelade bestämmelser skulle ligga till grund för medelvinstens beräkning, i stället för den tid avbrottet varat skall medtagas en lika lång tidrymd närmast före periodens början. En häremot svarande bestämmelse har upptagits i det nya avtalet. Då de i 1907 års kontrakt använda ordalagen givit anledning till olika tolkning, har avfattningen av den nya bestämmelsen i vissa avseenden förtydligats.

Bestämmelserna om sättet för lösesummans erläggande och förräntande äro lika med dem, som återfinnas i 1922 års avtal. Statskontoret, som i sitt yttrande över sistnämnda avtal framfört sina erinringar mot bestäm-

melserna i denna del, har i sitt nu avgivna utlåtande icke funnit anledning att frånga sin sålunda uttalade mening. Härutinnan tillåter jag mig att hänvisa till och instämma i vad föredragande departementschefen år 1922 yttrat vid frågans behandling.

## § 26.

Rörande denna paragraf tillåter jag mig att hänvisa till vad jag anfört vid redogörelsen för det nya avtalets allmänna grunder.

*Inlösen å  
annan tid  
än i § 25  
stadgas.*

## § 27.

I överensstämmelse med vad som stadgats i § 23 av 1907 års kontrakt har staten här utfäst sig att, om staten begagnar sig av sin inlösningsrätt, så vitt möjligt bibehålla den hos malmbolaget anställda personal ävensom att svara för fortsatt utbetalning av utgående till beloppet rimliga pensioner och understöd åt tjänstemän och arbetare. Ehuru de använda ordalagen, vilka helt ansluta sig till den tidigare avfattningen, endast hänföra sig till pensioner, som redan börjat utgå, bör staten givetvis vara skyldig att i den utsträckning, som kan anses skälig, ansvara för utbetalning av rimliga pensioner, som blivit av bolaget utfästa men vid tiden för inlösningsen ännu icke börjat utgå.

*Pensioner.*

## § 28.

De i denna paragraf upptagna bestämmelserna hava i oförändrad formulering hit överflyttats från § 18 i 1907 års kontrakt.

*Exporttull-  
och skatte-  
garanti.*

Med föreskrifterna i andra stycket av paragrafen åsyftas endast att säkerställa de där omförmälda bolagen mot att överenskommelsen med staten ointetgöras därigenom att de i skattehänseende bliva behandlade efter någon för dem oförmånlig sär tariff. Ehuru stadgandets avfattning icke anknyter sig till nu gällande skattelagstiftning utan till vad tidigare gällt, har det ansetts vara överflödigt att vidtaga några jämkningar i avfattningen. Någon tvekan om att stadgandets innebörd endast är den ovan angivna synes nämligen icke kunna uppstå.

## §§ 29 och 30.

Enligt § 20 i 1907 års kontrakt åligger det malmbolaget att hos Sveriges Riksbank nedsätta vissa fångeshandlingar och inteckningar. I fråga om de aktier i malmbolaget, som tillhöra trafikbolaget, har sistnämnda bolag i § 21 av samma kontrakt förbundet sig att icke överlåta dem å annan samt medgivit, att de få utgöra pant till säkerhet för fullgörande av bolagets förpliktelser. Häremot svarande bestämmelser hava upptagits i §§ 29 och 30 av det nya avtalet.

*Deposition  
av handlingar.*

## § 31.

I likhet med vad som gäller enligt § 25 andra stycket i 1907 års kontrakt skall den träffade överenskommelsen icke utgöra hinder för upplösning av Aktiebolaget Gellivare Malmfält.

*A. B. Gelli-  
vare Malm-  
fält.*

## § 32.

*Ansvarsför-  
bindelse.*

I anslutning till vad som skett i de tidigare avtalen (1907 § 21, 1908 § 9, 1913 § 9, 1922 § 10) har trafikbolaget åtagit sig ansvar såsom för egen skuld för de förpliktelser, som jämlikt det nya avtalet åligga malmbolaget gent emot staten såsom delägare i bolaget. Till dessa förpliktelser räknas emellertid icke malmbolagets skyldighet att i enlighet med de grunder, som angivas i det nya avtalet, till statens järnvägar utgiva fraktersättning för malm, som fraktas å järnvägen Svartön—Riksgränsen. En konsekvens av att den trafikbolaget enligt § 4 i 1907 års kontrakt åliggande skyldigheten att utan regress gälda malmbolagets skulder genom det nu träffade avtalet bortfallit har ansetts vara, att trafikbolaget icke skall för framtiden svara för gäldande av ifrågavarande fraktersättning.

## § 33.

*Kontrakt-  
överlåtelse.*

Att malmbolaget icke utan statens samtycke äger att å annan överlåta sina rättigheter på grund av den med staten träffade överenskommelsen har här föreskrivits i anslutning till vad som tidigare gällt.

## § 34.

*Malmbolagets  
skuld till  
trafikbolaget.*

Enligt det nya avtalet skall, såsom i det föregående nämnts, trafikbolaget befrias från skyldigheten att vid slutet av år 1936 eller 1937 betala malmbolagets skulder, bortsett från den i § 35 behandlade betalningsskyldigheten för frakttillägg. Då en sådan befrielse inträder därigenom att bestämmelserna i de tidigare avtalen i vad de avse tiden från den 30 september 1927 bliva upphävda, har någon uttrycklig föreskrift i ämnet icke varit erforderlig. En erinran om det nya avtalets innebörd på denna viktiga punkt har emellertid upptagits i förevarande paragraf. Det i paragrafen omförmälda kreditavtalet omfattar all malmbolagets skuld till trafikbolaget. Enligt avtalet skall skulden förräntas efter fem procent och likvideras efter ett års uppsägning.

Det är naturligtvis icke möjligt att nu exakt fastställa, hur stor malmbolagets skuld kan antagas bliva vid 1937 års slut, men då man torde kunna utgå ifrån, att, därest någon ny överenskommelse icke kommer till stånd, malmbolaget intill 1937 icke kommer att företaga större nybyggnader än som kunna motsvara avskrivningarna, torde malmbolagets balansräkning för den 30 september 1926 lämna tillräcklig grund för beräkning av bolagets skuld vid 1937 års slut. Med ledning härav och efter avdrag av värdet av vissa tillgångar, såsom malmlager m. m., vilka bolaget till sagda tid skulle kunna tillgodogöra sig, kan den malmbolagets skuld, för vilken trafikbolaget skulle hava att svara, uppskattas till omkring 50 miljoner kronor.

I själva verket kommer trafikbolaget att befrias från betalning av endast hälften av denna skuld, då ju trafikbolaget, som skall åtnjuta hälften av

malmbolagets vinst, kommer att få bära förräntningen och amorteringen av halva skulden. Därjämte bör beaktas, att trafikbolaget är skyldigt betala skulden först vid 1936 eller 1937 års slut, varför man för att erhålla en riktig uppskattning av värdet av denna befrielse, bör neddiskontera beloppet till den 30 september 1927.

Malmbolagets lager av malm äro upptagna till väsentligt lägre värde än det, som betingas av priset å malmmarknaden. Då stamaktieägarna åtnjuta vinsten från malmbolaget intill den 30 september 1927, vore stamaktieägarna berättigade att uttaga övervärdet å malmlagren genom försäljning eller uppskrivning av desamma till det verkliga värdet. Det har emellertid synts önskvärdt, att malmlagren vid början av den tid, då staten och trafikbolaget skola dela vinsten i malmbolaget, bibehölles vid ett lägre värde än det, som betingas av priset å malmmarknaden. Det har därför överenskommits, att staten till trafikbolaget erlägger ett belopp motsvarande hälften av det belopp, varmed det verkliga värdet av malmlagren överstiger det bokförda värdet. Därvid har fastställts, att värdet av malmen i Narvik och Luleå skall uppskattas till 14 kronor 25 öre och värdet av malmen vid gruvorna till 8 kronor 50 öre, allt per ton. Med de lagerbestånd, som förefunnos den 30 september 1926 och de då tillämpade bokföringsvärdena, skulle staten hava att erlägga omkring 5,500,000 kronor. Det torde emellertid vara sannolikt, att lagren nedgå till den 30 september 1927, vadan det belopp, som i verkligheten skall tillgodoföras trafikbolaget, torde bliva avsevärt lägre.

*Ersättning  
för malmlager.*

För malm, som finnes i magasin i berget skall ersättning icke utgå. Enligt sista stycket av förevarande paragraf åligger det malmbolaget att så vitt möjligt bibehålla malmlagren i magasinerna intill den 1 oktober 1927 i ungefär samma omfattning som de innehade i början av mars månad samma år.

### § 35.

Genom 1907 års avtal tillförsäkrades malmbolaget rätt att under 25-årsperioden 1908—1932, eller eventuellt längre tid, få å bandelarna Gällivare—Riksgränsen och Gällivare (Malmberget)—Svartön årligen frakta vissa malmkvantiteter. För dessa malmtransporter förband sig bolaget att betala frakt efter fixa, i kontraktets § 8 närmare bestämda fraktsatser och utfäste sig att därutöver betala den ytterligare ersättning, som kunde visa sig nödig för att tillförsäkra staten en efter kostnaderna för bandelarnas drift, underhåll och förräntning bestämd minimiinkomst av bandelarna ifråga. Bestämmelserna i detta sistnämnda hänseende infördes under kontraktets § 14 och fingo för de två bandelarna något olika innehåll. Bolagets skyldighet till betalning utöver de fixa frakterna blev i avseende å bandelen Gällivare—Riksgränsen under mom. 1 fastställd att omfatta det belopp, varmed de fixa frakterna eventuellt kunde underskjuta 5 procent

*Betalning av  
frakttillägg.*

av bandelens anläggningskostnad samt kostnaden för bandelens drift och underhåll, därvid hänsyn likväl icke skulle tagas till den driftkostnad, som föranletts allenast av persontrafik, postbefordran och transport av annat gods än bolagets. I avseende å bandelen Gällivare—Svartön blev den eventuella extra betalningsskyldigheten under mom. 2 fastställd att omfatta skillnaden mellan, å ena sidan, bolagets fixa frakter för transporter å bandelen och, å andra sidan, å bolagets transporter belöpande andel av bandelens drift-, underhålls- och efter fem procent å anläggningskapitalet räknade räntekostnad. — Under § 14 mom. 3 intogs följande stadgande: »Har till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen av malm ägt rum, skola bolagets förpliktelser enligt denna paragraf upphöra för den tid, avbrottet varar.»

För undersökning, huruvida och eventuellt till vilket belopp bolagets betalningsskyldighet jämlikt § 14 mom. 1 och 2 vore att taga i anspråk, har järnvägsstyrelsen alltifrån kontraktets ikraftträdande årligen verkställt avräkningar rörande inkomst- och utgiftsförhållandena å bandelarna ifråga. Bandelarnas totala utgifter för drift och underhåll hava därvid i första hand blivit bestämda (»första fördelningen»). Dessa totala utgifter hava därpå fördelats mellan malm- och övrig trafik å bandelarna (»andra fördelningen»), varefter bolagets andel av utgifterna fastställts i avseende å bandelen Gällivare (Malmberget)—Svartön till viss procent av malmtrafikens drift- och underhållskostnader och beträffande bandelen Gällivare —Riksgränsen till bandelens totala underhållskostnad jämte viss procent av malmtrafikens driftkostnad (»tredje fördelningen»). Till bolagets sålunda bestämda andelar av drift- och underhållskostnaden hava sedermera lagts ifråga om den norra bandelen fem procent av bandelens hela anläggningskostnad och ifråga om den södra bandelen en efter i huvudsak samma grunder som bolagets andel av underhållskostnaden bestämd andel av de fem procenten å bandelens anläggningskostnad. Sedan avdrag härefter gjorts för järnvägens inkomster av bolagets jämlikt 1907 års avtal till fixa fraktsatser utförda malmstransporter, har återstoden av bolaget påförda sammanlagda belopp ansetts omfattat av bolagets betalningsskyldighet enligt § 14 mom. 1 och 2.

Sedan bolagets fixa fraktersättningar fram till och med år 1914 väl täckt de i § 14 mom. 1 och 2 såsom omfattade av bolagets betalningsskyldighet angivna utgifter, gav avräkningen för år 1915 vid handen, att underskott nämnda år uppstått å bandelen Gällivare—Riksgränsen. Järnvägsstyrelsen underrättade bolaget härom i skrivelse av den 17 maj 1917 och hemställde samtidigt om förhandlingar med bolaget i frågan, huruvida bolaget kunde av force majeure klausulen i § 14 mom. 3 vara fritaget från sin skyldighet jämlikt § 14 mom. 1 att betala nämnda underskott. I sålunda inledda underhandlingar gav bolaget uttryck åt uppfattningen, att världskriget genom sitt inflytande å bolagets malmskeppning gjort force majeure bestämmelsen i fråga tillämplig, medan järnvägsstyrelsen intog motsatt



ståndpunkt. Med föranledande härav hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 21 juli 1917, att Kungl. Maj:t täcktes antingen meddela föreskrift om vilken ställning järnvägsstyrelsen borde intaga i fråga om tolkningen av berörda bestämmelse eller ock vidtagna åtgärder för fastställelse av, om och i vad mån bolaget vore skyldigt att gälda de belopp, varmed drift- och underhållskostnader å envar av ifrågavarande bandelar jämte 5 procent å anläggningskostnaden för samma bandelar enligt i 1907 års kontrakt angivna grunder överskjuta upplupna av bolaget erlagda frakter för transport av malm.

Sedan bolaget avgivit yttrande över denna framställning och justitiekanslern efter remiss utlätit sig i ärendet och därvid anslutit sig till järnvägsstyrelsens ståndpunkt ifråga om force majeure klausulens betydelse, anbefalldes Kungl. Maj:t den 21 mars 1919 järnvägsstyrelsen att vid vederbörlig domstol anställa talan mot bolaget om dess förpliktande att gälda de belopp, som järnvägsstyrelsen jämlikt § 14 av 1907 års kontrakt gör anspråk på.

Järnvägsstyrelsen har i anledning härav genom särskilda stämningansökningar åren 1919, 1920 och 1921 vid Stockholms rådhusrätt anhängiggjort talan mot malmbolaget med yrkande att utbetomma nedan specificerade belopp om sammanlagt 48,222,676 kronor jämte ränta, vartill av bolagets betalningsskyldighet omfattade underskott å bandelarna Gällivare—Riksgränsen och Gällivare—Svartön enligt järnvägsstyrelsens avräkningar uppginge åren 1915—1920

År	Underskott å linjen		Summa
	Gällivare—Riksgränsen	Gällivare—Svartön	
1915 .....	46,631: —	—	46,631: —
1916 .....	770,242: —	4,651: —	774,893: —
1917 .....	2,561,148: —	1,667,551: —	4,228,699: —
1918 .....	6,269,801: —	9,912,674: —	16,182,475: —
1919 .....	5,687,347: —	7,831,687: —	13,519,034: —
1920 .....	5,400,604: —	8,070,340: —	13,470,944: —
Summa kronor	20,735,773: —	27,486,903: —	48,222,676: —

Bolaget har bestritt järnvägsstyrelsens krav under hänvisning till den förut berörda force majeure bestämmelsen i 1907 års kontrakt. Under åberopande av den innebörd, man enligt bolagets uppfattning måste i övrigt tillägga det i nämnda kontrakt innefattade fraktavtal, ävensom av force majeure bestämmelsens ordalydelse, jämförd med ordalydelsen främst av kontraktets § 9 mom. 1, har bolaget gjort gällande, att bolaget enligt bestämmelsen ifråga måste anses helt fritaget från betalningsskyldighet jämlikt § 14 mom. 1 och 2 under tid, då bolagets malmskeppning varit till följd av krig eller blockad helt eller till väsentlig del avbruten. Tillika har bolaget förebragt utredning till styrkande därav, att dess malmskeppning under de omstämda åren på grund av världskriget i genomsnitt icke

uppgått till femtio procent av den eljest beräkneliga, varför bolaget ansåge sig under samtliga dessa år vara av nämnda bestämmelse helt befriat från betalningsskyldighet enligt § 14 mom. 1 och 2. För den händelse bolagets tolkning av force majeure klausulen så tillvida icke skulle godtagas, att den i bestämmelsen åsyftade avbrottstiden icke vore att beräkna efter hela den tid, varunder bolagets utskeppning varit i följd av krig eller blockad väsentligen inskränkt, utan vore att till sin varaktighet fastställa efter avbrottets effekt på utskeppningen, har bolaget gjort gällande, att dess betalningsskyldighet under de omstämda åren enligt § 14 mom. 1 och 2 likväl i varje fall vore av force majeure bestämmelsen inskränkt till mindre än hälften av det under samma år uppkomna underskott.

Järnvägsstyrelsen å sin sida har ifråga om force majeure bestämmelsens tolkning och tillämplighet de omstämda åren gjort gällande, att med bestämmelsens uttryck »avbrott i utfraktingen» vore att förstå fullständigt avbrott i malmtransporterna efter banan, samt att, då sådant fullständigt avbrott icke förekommit under de omstämda åren, klausulen icke vore av betydelse för förhållandena under dessa år.

I andra hand har bolaget framställt erinringar mot järnvägsstyrelsens uppskattning av det belopp, varför bolaget skulle häfta, om force majeure bestämmelsen i § 14 mom. 3 icke vore tillämplig. Bolaget har därvid förklarat sig icke kunna godkänna vare sig de grunder, efter vilka ovan nämnda tre fördelningar blivit genomförda, eller de beräkningar, varigenom bandelarnas anläggningskostnad och bolagets andel av räntan därå blivit fastställda. Enligt bolagets beräkningar uppginge bolagets ansvarighet jämlikt § 14 mom. 1 och 2, fränsett force majeure bestämmelsen, under de omstämda åren till sammanlagt högst 28,218,692 kronor, fördelande sig å de särskilda åren och bandelarna sålunda:

År	Gällivare—Riksgränsen	Gällivare—Svartön	Summa
1915	—	—	—
1916	—	—	—
1917	1,492,099: —	472,009: —	1,964,108: —
1918	4,010,295: —	5,481,628: —	9,491,923: —
1919	3,466,438: —	5,124,820: —	8,591,258: —
1920	3,383,176: —	4,788,227: —	8,171,403: —
Summa kronor	12,352,008: —	15,866,684: —	28,218,692: —

Under målets fortgång har bolaget medgivit, att till nämnda belopp finge läggas ytterligare omkring 300,000 kronor, motsvarande kostnader, vilkas egenskap av utgift för drift- och underhåll eller för kapitalökning vore tvistig.

Mot den s. k. första fördelningen har bolaget framställt fyra erinringar av större betydelse: Bolaget bestrede, att bandelarnas avsättningar till förnyelsefond utgjorde en av bolagets ansvarighet omfattad drift- och underhållskostnad; järnvägsstyrelsens beräkning av bandelarnas kolkostnad de

omstämda åren vore väsentligen för hög och kunde icke godtagas; vissa till bandelarnas underhållskostnader hänfödda utgifter hade i verkligheten varit av kapitalöknings natur; järnvägsstyrelsens beräkning av bandelarnas andelar i järnvägsstyrelsens och styrelsekontorens kostnader vore slutligen väsentligt för hög. Av dessa anmärkningar har den förstnämnda i särskild rättegång rörande 1922 års avräkning av Stockholms Rådhusrätt och Svea Hovrätt funnits befogad, och är nu föremål för Högsta Domstolens prövning. Totala summan av bandelarnas avsättningar till förnyelsefond hava åren 1916—1920 uppgått till följande belopp:

År	Gällivare—Riksgränsen	Gällivare—Svartön	Summa
1916 .....	377,369: —	466,615: —	843,984: —
1917 .....	514,095: —	568,380: —	1,082,475: —
1918 .....	496,209: —	663,166: —	1,159,375: —
1919 .....	1,141,867: —	1,144,773: —	2,286,640: —
1920 .....	1,194,570: —	1,234,233: —	2,428,803: —
Summa kronor	3,724,110: —	4,077,167: —	7,801,277: —

I anledning av den andra anmärkningen, som går ut på en minskning i den debiterade kolkostnaden med 1,670,000 kronor å bandelen Gällivare—Riksgränsen och 5,280,000 kronor å bandelen Gällivare—Svartön, har järnvägsstyrelsen medgivit en omräkning av kolkostnaden i av bolaget föreslagen riktning. Det exakta resultatet av en sådan omräkning är ännu icke utrett, men torde komma ganska nära de av bolaget angivna siffror.

Befogenheten av den tredje anmärkningen, som ursprungligen innefattat yrkande om överföring från underhålls- till anläggningskostnaderna av sammanlagt 1,050,000 kronor, har uti ej oväsentlig mån medgivits av järnvägsstyrelsen. Vad slutligen angår anmärkningen i avseende å bestämmandet av bandelarnas andelar av järnvägsstyrelsens och styrelsekontorens kostnader, har dess riktighet i huvudsak medgivits av järnvägsstyrelsen. Ifrågavarande kostnadsandelar hava de omstämda åren i avräkningarna upptagits för den norra bandelen till 950,000 kronor och för den södra till 1,290,000 kronor. Enligt bolagets beräkningar uppgå de till 619,000 kronor respektive 490,000 kronor.

Bolagets erinringar mot andra och tredje fördelningarna samt emot beräkningen av dess andel av räntekostnaden hava i målet ännu icke varit föremål för utförligt bemötande från järnvägsstyrelsens sida. Rättegången är fortfarande beroende på Stockholms Rådhusrätts prövning och parterna hava däri ännu icke gjort sina slutpåståenden.

Beträffande den sålunda pågående tvisten mellan järnvägsstyrelsen och malmbolaget innehåller 1922 års avtal i § 2 mom. 4, att, å ena sidan, malmbolaget erhåller anstånd till 1936 års utgång med erläggandet av större delen utav de frakttillägg, som kan komma att utdömas, samt, å andra sidan, staten tillförsäkras sådan räntegottgörelse å sin fordran, att

något men icke vållas statsverket vare sig genom bolagets underlåtenhet att frivilligt betala någon del av fraktskulden eller genom den bolaget beviljade krediten. För att undvika förnyade dröjsmål från malmbolagets sida med framtida frakttilläggs likviderande har vidare i avtalet (§ 2 mom. 1) inryckts bestämmelse om skyldighet för malmbolaget och trafikbolaget att utan hinder av uppkommande meningsskiljaktigheter förskottsvis betala dylika frakttillägg enligt järnvägsstyrelsens räkningar; bolagen dock obetaget att i vederbörlig ordning föra talan om återbekommande av vad bolagen anse sig hava fått betala för mycket samt att tillgodonjuta ränta å eventuellt restituerat belopp.

För år 1921 har järnvägsstyrelsen enligt utställd räkning av bolaget fordrat frakttillägg med följande belopp, nämligen:

*Beträffande bandelen Gellivare—Riksgränsen.*

		Häraf föranlett av avsättning till förnyelsefond
År 1921 .....	kronor 1,780,507: 27	1,519,162: —

*Beträffande bandelen Gellivare—  
(MalMBERGET)—Svartön.*

År 1921 .....	» 6,998,092: 11	931,475: —
	Summa kronor 8,778,599: 38	2,450,637: —.

Av det fordrade beloppet har bolaget inbetalt 5,000,000 kronor.

För år 1922 har järnvägsstyrelsen debiterat malmbolaget och trafikbolaget frakttillägg för hela bandelen Svartön—Riksgränsen med 3,888,954 kronor 91 öre. I detta belopp ingår ett belopp av 2,156,311 kronor såsom avsättning till förnyelsefond.

Enligt § 2 mom. 1 i 1922 års malmavtal hava bolagen till järnvägsstyrelsen inbetalt det fordrade beloppet jämte å detsamma upplupen ränta.

Därefter hava bolagen i stämning till Stockholms rådhusrätt yrkat åläggande för järnvägsstyrelsen att till bolagen återbetala dels vissa belopp, tillsammans 41,179 kronor 27 öre och dels förenämnda såsom avsättning till förnyelsefond bolagen debiterade belopp 2,156,311 kronor.

Styrelsen har medgivit återbetalning av beloppet 41,179 kronor 27 öre men bestritt bolagets krav i övrigt.

Genom dem den 19 augusti 1925 har rådhusrätten uttalat, att rådhusrätten funne järnvägsstyrelsens åtgärd att vid beräkningen av frakttillägget i kostnaderna för järnvägarnas drift och underhåll inräkna de belopp, som under året avsatts till förnyelsefond, sakna stöd av bestämmelserna i de mellan staten och bolagen upprättade kontrakten; och har rådhusrätten i anslutning därtill förpliktat järnvägsstyrelsen att till bolagen utgiva 2,103,682 kronor 96 öre jämte ränta enligt i domen angivna grunder. I rådhusrättens dom har Svea hovrätt enligt dom den 28 januari

1927 ej funnit skäl att göra ändring. Mot hovrättens dom har järnvägsstyrelsen fullföljt talan hos Kungl. Maj:t.

Det utdömda beloppet jämte ränta, 472,948 kronor 85 öre, eller tillsammans 2,576,631 kronor 79 öre har av styrelsen den 28 februari 1927 inbetalats till bolagen mot av den avgiven förbindelse att i händelse Kungl. Maj:t skulle ändra hovrättens dom verkställa vederbörlig återbetalning.

För åren 1923 och 1924 har järnvägsstyrelsen avfordrat bolagen frakttillägg med följande belopp:

		Härav äro föranledda av avsättning till förnyelsefond
År 1923 .....	kronor 5,623,068: —	2,254,405: —
» 1924 .....	» 24,34,987: —	1,754,345: —

De fordrade beloppen äro av bolagen inbetalda.

Någon stämning om återbetalning har järnvägsstyrelsen icke erhållit. Bolagen hava givetvis ansett sig böra avvakta utgången av rättegången beträffande frakttillägget för år 1922.

För år 1925 har resultatet av driften å malmbanan varit sådan, att något frakttillägg icke behövt avfordras bolagen. Enahanda torde förhållandet bliva även för år 1926.

I samband därmed att man nu sökt finna en sådan form för tillgodo-seende av statens och trafikbolagets intressen i de lappländska gruvorna att hittillsvarande motsättningar mellan kontrahenterna bliva i möjligaste mån för framtiden undanröjda, har det ansetts vara av vikt att få tillstånd en uppgörelse i de pågående rättegångarna angående frakttilläggen och därigenom bringa ur världen det osäkerhetsmoment, som det nuvarande tillståndet innebär för såväl staten som trafikbolaget. Att finna en för parterna å ömse sidor tillfredsställande grundval för en sådan uppgörelse är givetvis förenat med betydande svårigheter. I fråga om åren 1915—1920 råda mellan parterna såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, olika uppfattningar icke blott om grunderna för beräkningen av frakttilläggets storlek utan även beträffande frågan huruvida och i vad mån malmbolaget äger åberopa den i kontraktet intagna force majeure-klausulen till befrielse från skyldigheten att över huvud utgiva något frakttillägg. Vad angår åren 1922—1924 rör tvisten allenast frågan, huru frakttillägget skall för dessa år beräknas. Då denna tvist redan varit föremål för domstols bedömande i två instanser och utgången i båda instanserna blivit densamma, har jag ansett det vara lämpligt, att det av domstolarna fastställda beräkningssättet lägges till grund för en uppgörelse rörande frakttilläggen under åren 1922—1924. Å de fraktbelopp, som skola återbetalas till trafikbolaget, skall ingen ränta beräknas för tiden före den 1 januari 1928. Med hänsyn till innehållet i de meddelade domarna samt till de medgivanden, som gjorts av järnvägsstyrelsen i rättegången, synes fog föreligga för en avsevärd nedsättning jämväl av

de belopp järnvägsstyrelsen fordrat för åren 1915—1920. Då därtill kommer, att några fasta hållpunkter icke finnas för tolkningen av den åberopade force-majeure-klausulen, har jag ansett mig böra tillstyrka en uppgörelse, enligt vilken trafikbolaget såsom gottgörelse för oguldna frakttillägg under åren 1915—1920 i ett för allt utgifter 20 miljoner kronor. Frakttilläggen för år 1921 skola anses guldna genom det redan utbetalade beloppet 5,000,000 kronor.

Härvid bör emellertid särskilt framhållas, att den sålunda träffade förlikningen ingått såsom ett led i det nya avtal, som nu föreligger. Då man mot varandra väger de eftergifter, som å ömse sidor gjorts för förlikningens åstadkommande, bör därför icke lämnas ur sikte vad den ena eller den andra sidan i övriga hänseenden vinner eller förlorar genom det nya avtalet.

De omföringar eller avskrivningar, som för reglering av mellanhavandena mellan statens järnvägar och statskontoret kunna påkallas, torde göras till föremål för särskilt beslut av Kungl. Maj:t.

#### § 36.

*Avräkning.* Beträffande bestämmelserna i denna paragraf torde någon närmare motivering ej vara erforderlig.

#### § 37.

*Royalty för tiden till 1/10 1927.*

Från statens sida har gjorts gällande, att malmbolaget varit skyldigt avräkna en del av de malmkvantiteter, som bolaget bortfraktat före den 1 oktober 1926 å de bolaget genom 1913 års avtal medgivna kvantiteterna. För reglering av denna fråga har i mom. 1 bestämts, att bolaget erlägger en summa av 669,325 kronor, varigenom statens krav i detta hänseende anses tillgodosett.

Då enligt nu gällande avtalsbestämmelser statens inkomst från malmbolaget i hög grad är beroende av å vilka kontraktskvantiteter den bortfraktade kvantiteten malm avräknas, och skilda meningar i detta hänseende gjort sig gällande, har det ansetts lämpligt att bestämma, huru avräkningen skall ske beträffande malm, som bortfraktas under bokslutsåret 1 oktober 1926—30 september 1927. Föreskrifter i sådant avseende hava upptagits i mom. 2 och 4 av denna paragraf.

Det är uppenbart, att vinsten för bokslutsåret 1 oktober 1926—30 september 1927 skall fördelas enligt nu gällande avtal. Av formella skäl har det emellertid ansetts erforderligt att intaga särskild bestämmelse härom, vilken återfinnes i mom. 3.

De mellan staten och bolagen tidigare ingångna avtal ävensom den för malmbolaget fastställda bolagsordning torde få såsom bilagor fogas vid protokollet i ärendet.

Föredragande departementschefen uppläser härefter ifrågavarande förslag till avtal mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Aktiebolaget Gällivare malmfält och Norrbottens Järnverks Aktiebolag, å andra sidan, med tillhörande bilagor samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med bolagen träffa överenskommelse i enlighet med nämnda förslag.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga litt. till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Olga Gjörloff.*

*Bilaga.*

## Till Konungen.

Genom nådig remiss denna dag har Eders Kungl. Maj:ts anbefallt statskontoret att avgiva underdånigt utlåtande över ett förslag till avtal emellan staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag m. fl. bolag; och får statskontoret i detta ärende, med remissaktens återställande, anföra följande.

Av den framlagda utredningen synes otvetydbart framgå önskvärdheten av att få till stånd en överenskommelse mellan staten och bolagen, varigenom den nu förefintliga intresse motsättningen kan till gagn för bägge parterna utjämnas. Vid den granskning av förslaget till överenskommelse, som statskontoret kunnat utföra med den ringa tid, som för yttrandets avgivande varit anslagen, och det knappa material för frågans bedömning, som stått till buds, har ämbetsverket svårligen kunnat bilda sig någon bestämd uppfattning, huruvida förslaget kan anses rättvist fördela fördelar och nackdelar mellan de avtalande parterna. I följande avseenden har statskontoret likväl funnit anledning till uttalanden eller erinringar.

Avtalet skulle tydligen komma att årligen tillföra staten högst betydligt ökade inkomster, beroende dels på den ökade malmbrytningen, dels på statens större delaktighet i bolagets vinst. Inkomsten uppkommer genom en exploatering av landets naturtillgångar, som innebära en konsumtion av själva kapitalet. En sund finanspolitik borde därför kräva, att icke inkomsten i sin helhet tages i anspråk för statens löpande utgifter, utan att en avsevärd del i stället nedlägges i andra kapitaltillgångar av räntabel natur eller sålunda användes till bestridande av sådana statsverkets utgifter för kapitalökning, till vilka eljest lånemedel brukas anlitas. Denna fråga äger givetvis icke direkt sammanhang med den nu föreslagna uppörelsen mellan staten och bolagen. Det synes emellertid statskontoret motiverat, att statmakterna till principiellt övervägande upptaga berörda för statens framtida finanspolitik viktiga fråga redan då de beslut skola fattas, som komma att tillföra staten det ökade inkomstillflödet.

De i § 25 mom. 4 intagna bestämmelserna rörande sättet för statens erläggande och förräntande av lösesumman för stamaktierna äro i sak lika med dem, som återfinnas i 1922 års överenskommelse. I sitt yttrande rörande sistnämnda överenskommelse framförde statskontoret vissa erinringar mot dessa bestämmelser (återgivna i propositionen i ämnet till 1922 års riksdag nr 129, sid. 40). Statskontoret har icke funnit anledning frånga sin i detta avseende uttalade mening.

Enligt § 35 skulle statens järnvägar och bolagens mellanhavanden för den gångna tiden för frakttillägg ordnas så, att å ena sidan staten mot en ersättning av 20 miljoner kronor avstår från ytterligare krav, och å den andra de guldna frakttilläggen regleras enligt vissa principer. Statskontoret vill i anledning härav endast erinra, att oguldna frakttillägg för åren 1919—1921 till ett belopp av cirka 24.5 miljoner kronor, vilka statens järnvägar redovisat såsom inkomst i rikshuvudboken, balanseras såsom statsverkets fordran hos statens järnvägar, samt att följden av nyssberörda bestämmelse i överenskommelsen givetvis även måste bli den, att skillnaden mellan



detta belopp och vad i anledning av det nya avtalet kommer att inflyta måste avskrivnas.

Beträffande malmbolagets framtida garanti för statens järnvägars driftkostnader återfinnes i § 14, fjärde stycket, den bestämmelsen, att om utskieppningen till följd av krig m. m. något är icke uppgått till 5 miljoner ton, bolagets skyldighet att utgiva frakttillägg inskränkes till att avse så stor del av tillägget, som svarar mot förhållandet mellan den verkliga utfraktade kvantiteten och 8 miljoner ton. En väsentlig inskränkning i bolagets skyldighet skulle sålunda oförmedlat inträffa, så snart den utskieppade kvantiteten sjönke under angivna gräns. En dylik tvär övergång synes statskontoret uppenbarligen ur flera synpunkter icke vara lämplig, utan torde bestämmelsen böra modifieras.

Jämlikt § 13 mom. 1 skulle för den första tioårsperioden utgå samma fraktavgifter för malmtransporter å statens järnvägar som enligt nu gällande överenskommelser. För tiden därefter skulle avgifterna något höjas — förutom beträffande Luossavaaramalmen, för vilken i stället en sänkning skulle äga rum — varjämte en ytterligare höjning skulle kunna ifrågakomma i visst förhållande till försäljningspriset på malmen. De fraktavgifter, som bestämdes i tidigare avtal, stodo givetvis i förhållande till då gällande taxor och driftkostnader och torde hava varit avsedda att utöver täckning av driftkostnader, inklusive räntor på investerat kapital, jämväl lämna någon företagarevinst. I själva verket lär även malmbanan hava före kristiden lämnat ett betydande överskott till driften å det övriga järnvägsnätet. Det synes statskontoret sjävfallet hava ur järnvägsekonomisk synpunkt varit det riktiga, att de fraktavgifter, varom nu skall avtalas, anslöte sig till den numera väsentligt höjda driftkostnadsnivån och likaledes till det förslag till ny allmän taxa, som är framlagt. I motsatt fall torde följden bliva den, att även om fraktavgifterna för bolagets malmtransporter förslås till täckande av driftkostnaderna i vidsträckt mening, statens järnvägar dock gå förlustiga en för en trafik av den art, varom här är fråga, befogad verklig vinst. Detta i sin ordning kommer, därest staten icke sänker sina krav på förräntning av det i statsbanorna investerade kapitalet, att föranleda, att den allmänna taxan måste hållas på en högre nivå än om statens järnvägar erhöle ett avsevärt inkomstöverskott från malmbanan. Därest någon ändring i avtalsförslaget i denna del icke kan ävägbringas och ökade fraktinkomster sålunda icke kunna erhållas direkt från malmbolaget, men avtalet anses vara fördelaktigt för statsverket, betraktat såsom helhet, synes på grund av vad nyss anförts statsverket böra av sina inkomster från bolaget lämna anslag till ett lämpligt beräknat frakttillägg till statens järnvägar. För statsverket skulle detta såtillvida endast bliva en bokföringsåtgärd, att beloppet komme att i budgeten ingå, i stället för under rubriken inkomster av statens aktier, i form av överskott av statens järnvägar. Realiter skulle anordningen medföra, att statens järnvägars taxa kunde hållas på den nivå, som varit möjligt, därest fraktavgifterna för transporterna å malmbanan kunnat bestämmas utan hänsyn till taxesättningen ovidkommande omständigheter. Stockholm den 22 mars 1927.

Underdånigst:  
PER SÖDERMARK.

C. F. OUCHTERLONY.

*Carl Peyron.*

Stockholm den 22 mars 1927.

## Till Konungen.

Genom nådig remiss den 22 mars 1927 har kommerskollegium anbefallts att avgiva utlåtande över ett förslag till överenskommelse angående dels ändring av de med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält, trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Norrbottens järnverks aktiebolag tidigare ingångna avtal dels ock vissa ändringar i den för förstnämnda bolag fastställda bolagsordning, och får kollegium med anledning därav anföra följande.

Att en ändring av förhållandet mellan preferensaktieägarna och stamaktieägarna på sådant sätt att deras rättsställning, till skillnad mot vad nu gäller, i stort sett blir densamma under hela kontraktstiden och att de båda sorternas aktier bliva i huvudsak likaberättigade, bör enligt kollegii mening verksamt bidra till att undanröja de olägenheter, som vidlåda nu gällande överenskommelser. Ett sammanförande av samtliga gällande bestämmelser i ett avtal synes även vara välbetänkt.

Kollegium har, under den korta tid som stått till buds för avgivande av kollegii utlåtande, icke varit i tillfälle att verkställa någon mera fullständig beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av det föreliggande förslaget. I huvudsak torde kollegium därför få inskränka sitt yttrande till de delar av förslaget, som närmast beröra kollegii förvaltningsområde eller de näringslivets allmänna intressen, som kollegium i detta sammanhang läser hava att beakta.

Inrymmandet (i § 2) av Luossavaara i avtalet synes vara en naturlig följd av de faktiska förhållandena, sådana dessa utvecklats efter 1918. Om Norrbottens järnverk eller annat likartat företag i framtiden kommer att upptaga järntillverkning grundad på malm från Lappland, torde behovet av för inhemsk förädling lämplig malm numera lättare kunna fyllas från Kiirunavaara än från Luossavaara.

Den i det nya avtalet medgivna höjningen av den kvantitet järnmalm, som malmbolaget enligt § 3 berättigas bortfrakta, synes med hänsyn till numera kända järnmalmstillgångar inom landet utan fara för gruvbrytningens forbestånd kunna medgivas. I detta sammanhang torde det böra erinras därom, att malmkommissionen i sitt den 31 mars 1923 dagtecknade slutbetänkande sammanfattat resultatet av sina utredningar beträffande järnmalmstillgångarna i Norrbottens län så, att dessa tillgångar befunnits vara av avsevärt större omfattning än som dittills i allmänhet antagits samt att tillgångar på över 1.5 miljarder ton malm torde vara att påräkna. Av denna kvantitet finnes över 1 miljard ton i Kiirunavaara och över 200 miljoner ton i nu ifrågavarande del av Gellivare malmberg samt över 20 miljoner ton i Luossavaara. Fördelningen av den medgivna brytningskvantiteten på de särskilda malmfälten synes sålunda vara väl avpassad efter deras nu kända tillgångar.

I denna paragraf borde måhända i likhet med vad som finnes i § 13 intagas en bestämmelse om omfattningen av begreppet järnmalm enligt avtalet, så att därav tydligt framginge, att i malm även inbegripes slig eller därav möjligen framställda produkter.

Beträffande i § 6 givna bestämmelser angående brytningens anordnande har kollegium icke annat att erinra än att det synes vara väl tidigt att, innan någon egentlig erfarenhet om det i bilagan 2 för djupbrytning i Kiirunavaara angivna brytningssättets lämplighet erhållits, fastställa det samma för tiotal år framåt. Teknikens utveckling kan ock komma att påkalla ändringar häruti, vilka kanske ej lämpligen kunna rubriceras som avvikelser.

Vid den i § 10 omnämnda värdering av tonnage, som skall av malm-bolaget inlösas, finnes endast angivet, att värdet skall fastställas av skiljemän, men några riktlinjer för värderingen äro icke angivna, vilket dock måhända kan vara erforderligt. Lämplig utgångspunkt synes vara försäljningsvärdet av likartat tonnage i öppna marknaden med hänsyn tagen till fartygens ålder och beskaffenhet.

Medgivandet i § 12, att gränserna för samtliga utmål fortfarande skola på djupet räknas lodräta, synes alltjämt erforderligt.

Avtalsförslagets § 13 innehåller de nya bestämmelser, som skulle komma att tillämpas i fråga om malmfrakterna.

Då kollegium, som i anledning av remiss har att avgiva yttrande över järnvägsstyrelsens förslag till taxor å statens järnvägar, för närvarande efter inhämtande av yttranden från olika näringskorporationer har taxefrågan under utredning, torde viss anledning föreligga att något ingå på innebörden och betydelsen av dessa bestämmelser ur allmän synpunkt.

En jämförelse mellan de fraktsatser, som gälla enligt 1907 års avtal, och dem, som skulle komma att tillämpas enligt det nya fraktavtalet, utvisa följande siffror:

För <i>malm från Kiruna</i> från            till	Enligt 1907 års avtal	Enligt nytt avtal	
		$\frac{1}{10}$ 27— $\frac{31}{12}$ 37	efter $\frac{1}{1}$ 38*
Kiruna—Riksgränsen	2.64	2.64	2.99
» —Svartön	3.48	3.48	3.83
<i>malm från Luossavara</i>			
Kiruna—Riksgränsen	—	3.21	2.99
» —Svartön	—	4.17	3.83
<i>malm från Gellivare</i>			
Malmberget—Riksgränsen	3.43	3.43	3.78
eller			
Koskullskulle—Svartön	2.75	2.75	3.10

Säsom härav framgår, innebär avtalsförslaget bibehållande av nuvarande fraktsatser för malm från Kiruna och Gellivara under 10-årsperioden 1 oktober 1927—31 december 1937 och därefter en förhöjning med 35 öre per ton fraktad malm, jämte utsikt till ytterligare förhöjning, därest malmpriset skulle komma att överstiga kronor 16.75 per ton, med en femtedel av överskottet.

\*) Hårtill skulle komma tillägg motsvarande en femtedel av eventuellt överskott i malmpriset för Narvik eller Svartön utöver 16.75 per ton.

I betraktande av, att malmfrakterna eljest enligt järnvägsstyrelsens förslag till taxa för transporter å Statens järnvägar skulle komma att för övriga trafikanter komma att stegras med 50—60 % på de distanser, varom här är fråga, innebär avtalet i denna punkt uppenbarligen ett betydande medgivande, betingat av de ekonomiska fördelar, statsverket på annat sätt skulle tillförsäkras.

Då den ekonomiska och tekniska medverkan från statens sida i hela företaget, vilka egentligen utgöra betingelsen för vinnandet av förutnämnda ekonomiska förmåner, huvudsakligen äro förbundna med statens ställning såsom ensam innehavare av möjligheten att omhänderhava och sköta transporter, skulle givetvis kunna ifrågasättas, huruvida icke denna omständighet skäligen borde få sitt uttryck i en starkare förhöjning åtminstone efter utgången av nu gällande avtalsperiod av de hittillsvarande järnvägsfrakterna, vilka ursprungligen äro baserade på ett helt annat prisläge. Såsom ytterligare skäl härför skulle kunna anföras, att då inrättandet och driften av stora delar av det norrländska järnvägsnätet — särskilt de s. k. kulturbanorna — medfört och alltjämt innebära en betydande ekonomisk belastning på statens järnbaneföretag i dess helhet och därigenom även indirekt på trafikanterna i andra delar av landet, ett visst fog kunde förefinnas för att den verkliga vinst, som tillföres staten genom en viss del av Norrlandsnätet, i större utsträckning komme järnvägen tillgodo. Därest genom en sådan omläggning av sättet för uttagande av statsverkets vinstandel i företaget ökade möjligheter bereddes för tillmötesgående av det övriga näringslivets och industriens krav på fraktnedsättningar, skulle kollegium icke för sin del hava något att erinra häremot.

Skulle emellertid en dylik omläggning av själva grunderna för avtalet möta svårigheter, kunde uppenbarligen teoretiskt sett enahanda syfte vinnas genom att statens järnvägar tillgodoräknades viss anpart av den för statsverket uppkommande mervinsten å delägareskapet i malmbolaget. Detta skulle dock måhända lämpligare kunna ske genom ändring av utfärdade direktiv för förräntningskravet å statsbanenätet, innebärande undantagande i ökad utsträckning av fordran på att driftsöverskottet skall täcka förräntningen av det s. k. kulturbanenätet.

De i §§ 16 och 17 intagna bestämmelserna om företrädesrätt för köpare att för järn- eller stältillverkning inom landet köpa malm av bolagets produktion hava i jämförelse med tidigare liknande bestämmelser undergått den förändringen att leverans av A-malm särskilt omnämnts och har samtidigt fordran på rekvisition av sådan malm långt före påräknelig leverans gjorts betydligt strängare än för annan malm. Hittillsvarande bestämmelser i detta ämne hava visserligen icke visat sig vara av större betydelse för den svenska järnhanteringen, men förhållandena kunna i detta avseende bliva ändrade, varvid A-malmen sannolikt närmast skulle bliva föremål för efterfrågan. Med tillfredsställelse hälsar kollegium malmbolagets åtagande att i möjligaste mån leverera malm med under 0.015 % fosfor skild från annan malm.

Mot överenskommelsen angående Mertainen i § 18 synes böra erinras, att bestämmelsen om exportmedgivande icke är lyckligt formulerad. Vid ökning av brytningskvantiteten från 100,000 till 101,000 ton skulle nämligen den medgivna exportkvantiteten sjunka från 75,000 till 50,500 ton. Ett sådant förhållande måste för Mertainens gruvaktiebolag vara synnerligen ofördelaktigt utan att vara av nämnvärd fördel för motparten. Då export av 75,000 ton årligen synes vara principiellt medgiven, vore en bestämmelse

av innebörd, att vid en årsbrytning av intill 150,000 ton exporten må uppgå till 75,000 ton, att föredraga.

Malmleveranser från Grängesberg till staten eller av staten anvisad köpare hava i § 19 i olikhet med vad fallet varit i tidigare avtal begränsats till att avse endast tillgodoseende av malmbehov vid *nytt företag* för järn- eller ståltillverkning inom landet eller för *utvidgning* av redan förefintligt sådant företag. Denna ändring förefaller kollegium opåkallad. Mot fastställande av exportmaximum till 1 miljon ton har kollegium, med hänsyn till numera kända stora tillgångar i Grängesberg, icke något att erinra.

Med avseende å vad kollegium sålunda anfört, får kollegium tillstyrka, att en ny överenskommelse i ämnet träffas mellan staten och bolagen i huvudsaklig överensstämmelse med det föreliggande förslaget.

I behandlingen av detta ärende har jämte undertecknade deltagit kommerserådet Sohlman.

Underdånigst

K. A. FRYXELL.

KARL SIDENVALL.

C. G. Hindbeck.

## Till Konungen.

Genom remiss den 22 mars 1927 har järnvägsstyrelsen anbefallts avgiva utlåtande över förslag till nytt avtal mellan å ena sidan svenska staten samt å andra sidan Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, här kallat LKAB m. fl. bolag, och får styrelsen till åtlydnad därav anföra följande.

Ehuru med den avfattning avtalet erhållit ett flertal av detsamma stadganden kunna bliva av betydelse för mellanhavandet mellan LKAB och statens järnvägar skall styrelsen här väsentligen inskränka sig till att behandla de bestämmelser, som speciellt avse järnvägstransporterna, vilken inskränkning för övrigt nödvändiggjorts redan av den ytterst knappa tid, som stått till järnvägsstyrelsens förfogande för besvarande av föreliggande remiss. Sagda bestämmelser äro intagna i avtalets paragrafer 13 och 14, av vilka den förstnämnda kan sägas avse de normala transportförhållandena, den senare vissa garantier för konsekvenserna av oförutsedda händelser. Mot de bestämmelser i den förra paragrafen, som avse att reglera statens järnvägars prestationer, d. v. s. i huvudsak mom. 3 har järnvägsstyrelsen icke funnit skäl till någon mera väsentlig erinran, då järnvägens transportkapacitet, vilken — under förutsättning av god vagnsomsättning, en fråga, vartill styrelsen nedan återkommer — för närvarande är tillräcklig för nuvarande planemässiga transportmängd, omkring 7 miljoner ton årligen, utan tekniska svårigheter — fortfarande under samma förutsättning beträffande vagnomloppet — torde kunna höjas så mycket, som erfordras för avveckling av den nu avsedda trafiken. Det måste dock framhållas, att den föreslagna anmälningstiden av 6 månader är för kort, då det gäller ökning av transportmängden från ett år till ett annat med mer än 200,000 ton. För sådan ökning bör alltid fordras anmälan enligt momentets sista stycke. Enligt 1907 års kontrakt är fristen i sådant fall två år.

Mot § 13 mom. 4 måste styrelsen erinra, att en precisering av densamma vore önskvärd, enär eljest tvist lätt kan uppstå, vad skall förstås med största möjliga jämnhet. Man synes kunna utgå från den normalfördelning, som angives i följande sammanställning:

*i fallet 8 miljoner ton per år*

under januari och februari	566,665 ton	(15 % under $\frac{1}{12}$ )	1,130,000
» mars och april	600,000	» (10 % » $\frac{1}{12}$ )	1,200,000
» maj—november	723,810	» (9.21 % över $\frac{1}{12}$ )	5,070,000
» december	600,000	» 10 % under	600,000
			8,000,000

*och i fallet 9 miljoner ton per år*

under januari och februari	637,500 ton	(15 % under $\frac{1}{12}$ )	1,275,000
» mars och april	675,000	» (10 % » $\frac{1}{12}$ )	1,350,000
» maj—november	814,280	» (8.5 % över $\frac{1}{12}$ )	5,700,000
» december	675,000	» 10 % under	675,000
			9,000,000

samt föreskriva att, om för någon månad de verkliga transportererna understigit de sålunda beräknade med mer än tio procent, statens järnvägar skola vara fritagna från ansvar för därigenom inträdd minskning i årstransporterna.

Med anförda mindre ändringar kan järnvägsstyrelsen tillstyrka överenskommelsen i vad den avser att reglera järnvägens transportskyldighet. Till frågan, i vad mån sagda kapacitetshöjning kan komma att kräva insats av nytt statskapital återkommer styrelsen i det följande. — I detta sammanhang vill styrelsen också framhålla, att det vid den betydligt utvidgade arbetsuppgiften för malmbanan lär bli nödvändigt att skrida till realiserandet av ett önskemål, som länge varit för handen, att få skilja malmbanan från den nuvarande V distriktsförvaltningen samt för dess skötsel inrätta en särskild under styrelsen sorterande banförvaltning.

Däremot har järnvägsstyrelsen icke kunnat undgå att finna de i mom. 1 och 2 intagna bestämmelserna angående den ersättning järnvägen skall erhålla för berörda prestationer vara för statens järnvägar särdeles oförmånliga, i det att nu gällande, men på sin tid efter helt andra driftkostnadsförhållanden och allmänna priskonjunkturer avpassade fraktsatser helt behållas för tio år framåt och därefter garanteras endast en mycket obetydlig och från järnvägens affärssynpunkt sett alldeles otillräcklig höjning av dessa satser, varjämte bör framhållas, att icke någon ändring kan inträda i de sålunda fastställda fraktsatserna annat än i och med viss ökning av malmpriset.

Såsom förvaltare av ett statens affärsföretag måste järnvägsstyrelsen nämligen bestämt hävda, att uppgörelsen med LKAB bort göras affärsmässig icke blott från samlad statssynpunkt, — beträffande vilket styrelsen saknar varje anledning tvivla på att det skulle hava skett — utan därvid jämväl för statens järnvägar tagna för sig. Såsom uppgörelsen nu utformats, kan järnvägsstyrelsen icke finna annat än, att man vid densannas träffande nästan helt åsidosatt den särskilt under de senare åren allt starkare framhävda grundprincipen om statens järnvägars affärsmässiga avgränsning från statens övriga affärsverksamhet och statsförvaltningen i allmänhet. Det torde vara alldeles uppenbart, att fraktsatserna blivit helt andra, om uppgörelsen i den del avtalet berör järnvägstransporterna ordnats självständigt.

Det kan göras gällande, att även med de avtalade fraktsatserna sannolikt erhålles full förräntning och en långsam amortering av det i järnvägen Svartön—Riksgränsen, i allmänhet benämnd malmbanan, investerade statskapitalet. Detta är emellertid enligt järnvägsstyrelsens uppfattning långt ifrån tillräckligt. Från vanlig affärssynpunkt sett bör nämligen en järnväg ovillkorligen kunna, utöver de inkomster, som erfordras för förräntning och konsolidering fram till amortering göra sig en högst betydande direkt vinst på ett trafikarbete av den storleksordning och intensitet, varom här är fråga. Vilken betydande trafik uppgörelsen gäller torde framgå redan av det förhållandet, att under sistförflutna år tontalet lapplandsmalm utgjorde 6.4 miljoner av en total godstransport på statens järnvägars av 16.4 miljoner ton eller nära 40 procent av statsbanans hela godstransportarbete. Med de förräntningskrav på de statliga affärsverken, som under de senare åren vid upprepade tillfällen framförts från såväl Kungl. Maj:t som riksdagen, är det också för statens järnvägars trafikanter och näringslivet av största vikt, att förevarande mycket stora transport icke för en lång framtid bindes vid en från affärssynpunkt sett mycket för låg tariff. Gentemot övriga trafikanter måste det vara järnvägsstyrelsens skyldighet att inom skäligen

gränser söka tillvarataga förefintliga möjligheter till vinst å sådana transporter, som kunna bära för järnvägen vinstgivande frakter. Däri ligger nämligen en hjälp i styrelsens strävanden att för näringslivets räkning hålla det allmänna taxeläget så lågt som möjligt. Järnvägsstyrelsen kan följaktligen ej anse försvarbart att med bortseende från statsbanornas inkomstbehov och med ett förbiseende av trafikanternas och näringslivets intressen i det nästan alltid aktuella och för närvarande särskilt brännande taxespörsmålet medverka till att den för hela statens järnvägars ekonomi så betydelsefulla malmbanan endast lämnar statsbaneföretaget inkomster, som äro föga mer än tillräckliga för förräntning och skäligen långsam amortering av kapitalet.

Det är ju i här föreliggande fall ej heller fråga om något behov att stödja en betryckt och i sitt bestånd hotad näring, vilket kunde motivera särskilt låga undantagsfrakter. Gruvbrytningen vid de lappländska malmfälten skulle uppenbarligen vara fullt bärig och lönande, även om inga som helst fraktnedsättningar medgäves, åtminstone för transporter över Riksgränsen. Enda skillnaden vore blott, att gruvvägarens vinst bleve mindre.

Det är å ena sidan väl känt, att statens järnvägar för närvarande särdeles väl behöva alla de inkomster, som kunna erhållas från trafikslag, vilka utan olägenhet kunna bära i förhållande till självkostnaderna relativt höga frakter, detta som sagt för att det allmänna taxeläget ej skall behöva hållas allt för högt, vilket som bekant alltid påtalas av näringslivets män, å andra sidan torde något tvivel icke behöva råda om, att LKAB hör till de företag, vilka kunna betala högre frakter än andra sämre ställda trafikanter, dessa till indirekt hjälp.

Även från en annan synpunkt synes det järnvägsstyrelsen mycket rimligt, att, om staten vid en ny uppgörelse med LKAB kunnat parallellt med fördelar erbjudna gruvbolaget, betinga sig större andel av det ekonomiska utbytet av malm-brytningen än staten hittills haft, en väsentlig anpart av detta ökade utbyte tillföres statens järnvägsrörelse. Styrelsen syftar på omständigheten, att de ekonomiska insatser, som staten gjort i gruvaffären, i huvudsak skett å statens järnvägars fond, samt att det just är genom ägandet av järnvägen, som det varit möjligt för statsmakterna att vid de uppgörelser, som vid olika tider med bolaget träffats, uppnå för staten önskliga och lämpliga villkor.

De nu föreslagna fraktsatserna synas järnvägsstyrelsen så mycket mer anmärkningsvärda, som 1907 års uppgörelse otvivelaktigt var från statens järnvägars synpunkt fullt affärsmässig, något som också framstod så för bolaget, för vilket det då var fullt tydligt, att det avtal, som avslöts, avsåg att under förutsebara omständigheter medföra betydande vinst för statens järnvägar.

De affärssynpunkter, som lades på detta 1907 års kontrakt, måste enligt järnvägsstyrelsens uppfattning ha så mycket mer giltighet i dessa tider, då kravet på statens järnvägars affärsmässiga avgränsning från statsförvaltningen i övrigt framställes med större kraft än vad då var förhållandet. Då till följd av omständigheter, som omöjligen kunde förutses vid slutandet av 1907 års kontrakt, malmfrakterna kommit att bliva för statens järnvägar långt ifrån så fördelaktiga som avsett var, synes det styrelsen rimligt och riktigt, att när ett nytt avtal slutes mellan staten och bolaget, malmfrakterna omregleras så, att de komma i samma läge i förhållande till statens järnvägars nu erforderliga allmänna taxa som de nu gällande malm-



frakterna å malmbanan hade till 1907 års taxa. Detta skulle innebära, att frakterna skulle bestämmas så, att de icke utgöra större nedsättning från statens järnvägars föreslagna nya taxa än som år 1907 gjordes från då gällande allmänna taxa. Huru stora dessa nedsättningar voro framgår av följande sammanställning.

Från	Till	Km.	Ord. frakt	Fästställd frakt	Nedsättning
			Öre pr ton		%
Kiruna	Riksgränsen .....	129	330	264	20
»	Luleå .....	305	580	348	40
Malmberget	Riksgränsen .....	235	490	343	30
»	Luleå .....	211	460	275	40

De senaste årens utveckling har visat, att det varit till mycket stor ekonomisk nackdel för statens järnvägar att avtalet innehöll vissa bestämda fraktsatser och ej vissa fixa rabatter å den för varje tid gällande tariffen. Ur järnvägens synpunkt skulle därför mycket tala för att nu få övergå till något sådant, men inser järnvägsstyrelsen, att LKAB icke gärna kan vara betjänt härmed med hänsyn till behovet för bolaget att kunna träffa för långa tider gällande leveranskontrakt. Däremot kan järnvägsstyrelsen icke inse nödvändigheten att, som föreslagits, fastläsa fraktsatserna praktiskt taget för all framtid. Inför den tvingande angelägenheten att fraktsatserna må kunna tid efter annan omregleras efter föreliggande behov, måste järnvägsstyrelsen därför påyrka, att avtalet, i vad det avser ersättningen för järnvägstransporterna, begränsas till att gälla ett visst antal t. ex. 20 år, och att sedermera fraktsatserna regleras till de av järnvägsstyrelsen nu avsedda proportionerna till dåvarande allmänna taxa.

Järnvägsstyrelsen övergår nu till att redogöra för vilka fraktsatser styrelsen anser skäliga, en sådan redogörelse torde nämligen vara nödvändig för att klargöra styrelsens ståndpunkt. Utgångspunkten anser järnvägsstyrelsen böra vara styrelsens senast ingivna förslag till ny godstaxa å statens järnvägar. Enligt sagda förslag taxeras järnmalm enligt tariff 13. Då redan tariff 12, den normaltarriff för malm, med vilken man vid föregående uppgörelse hade att räkna, är höjd väsentligt mindre, än vad som svarar mot driftkostnadernas stegring, innebär givetvis denna placering från järnvägens synpunkt en avsevärd realsänkning gentemot förkrigstiden, vilken ansetts motiverad av förevarande dåliga utsikter å malmmarknaden. Detta gäller emellertid knappast för LKAB:s gruvdrift, och skulle därför, då ett nytt avtal skall träffas, icke varit alldeles orimligt tänka sig att i vinstsyfte låta frakterna utgå efter ordinarie taxa utan rabatt.

Då emellertid systemet med vittgående rabatter för masstransporter av storleksordning som de ifrågavarande måste sägas hava både mångårig hävd och trafikekonomiskt fog för sig, kan nog icke förutsättas annat, än att detta system jämväl i framtiden bibehålles, och att man alltså bör inskränka sig till ett ungefärligt återställande av 1907 års relation mellan LKAB:s tariffer och de i allmänna taxan föreskrivna.

Med hänsyn till att transporterna över Riksgränsen ej föranleda några kostnader vid lossningsstation, torde därjämte vara rimligt att före reduktionen från de ordinarie frakterna till Riksgränsen borttaga halva grundavgiften, d. v. s. 60 öre per ton.

På detta sätt skulle man få följande fraktsatser.

Från	Till	Km.	Normal (för Riksgränsen efter borttagande av halva grundavgiften)	Nedsättning %	Frakt För LKAB	per ton Nuv. frakt
Kiruna	Riksgränsen	129	470	20	376	264
»	Luleå	305	920	40	552	348
Malmberget	Riksgränsen	235	720	30	504	343
»	Luleå	211	740	40	444	275

Som synes äro de funna höjningarna förhållandevis måttliga, för den viktigaste stationsförbindelsen Kiruna—Riksgränsen kronor 1.12 och i genomsnitt för alla transporter omkring kronor 1.25 per ton, men kan det givetvis i allt fall icke undgås, att desamma komma att medföra en ej oväsentlig sänkning av bolagets vinst. Det måste emellertid ihågkommas, att en betydande del av denna för närvarande erhålles därigenom, att bolagen i förhållande till övriga trafikanter å statens och enskilda järnvägar betala alldeles särskilt låga avgifter. Den under kristiden genomförda förändringen i myntenhets värde har nämligen medfört, att de överskott från malmtrafiken, vilka skulle ha erhållits, om 1907 års beräkningar hållit streek, nu icke inflyta och detta tillstånd synes järnvägsstyrelsen ej kunna få fortfara efter avtalstidens utgång. Bolaget, som härvid beröres, kan väl i berörda hänseende sägas befinna sig i samma ställning som en arrendator eller hyresgäst med mångårigt kontrakt, träffat vid en låg prisnivå och som, då nytt avtal skall slutas, måste finna sig i, att det räknas efter de allmänna nya prisförhållandena.

För att visa att man med nu angivna fraktsatser icke kommer upp till någon orimligt stor avkastning av malmбанан, skall styrelsen söka uppställa en beräkning av inkomster och utgifter, avseende tiden omkring år 1937. Det torde vara onödigt framhålla, att kalkylen, så ringa tid, som stått till buds för att göra densamma, icke kan bli någon precisionsberäkning, men den torde ändock vara tillräckligt belysande.

Den i avtalet intagna maximala malmkvantiteten är 9 miljoner ton. Huru stora de effektiva transportererna kunna bli, är givetvis mycket vanskligt att förutsäga, men här skall antagas 8 miljoner ton, vilket med hänsyn till hittillsvarande erfarenheter ifråga om relationerna mellan beräknade och verkliga transporter, åtminstone icke är lågt räknat. Med angivna tariffer bli inkomsterna av dessa transporter som följer:

		Ton 1,000-tal	Avgift per ton öre	Inkomst 1,000-tal kronor
<i>LKAB-malm</i>	Kiruna—Riksgränsen .....	5,850	376	21,996
»	» Luleå .....	200	552	1,104
»	Malmberget—Luleå .....	1,400	444	6,216
<i>Loussavaaramalm</i>	Kiruna—Riksgränsen .....	350	376	1,316
<i>Varpalm</i>	Malmberget—Luleå .....	200	444	888
	Summa	8,000		31,520.

som avrundas till 31.5 miljoner och vartill kommer för övriga malmtrafikanter och annan trafik omkring 5 miljoner kronor, så att summa inkomster blir 36.5 miljoner kronor.

Även kostnaderna för drift och underhåll äro svåra att beräkna så långt i förväg. Desamma utgjorde år 1926 c:a 14 miljoner kronor med en transportkvantitet för de stora bolagens del av c:a 6 miljoner ton. För nuvarande

planenliga transporter, c:a 7 miljoner ton, ha utgifterna beräknats till 1 miljon mera eller 15 miljoner kronor, detta för 1926 års driftkostnadsförhållanden.

Med hänsyn till det redan inför Kungl. Maj:t diskuterade sannolika behovet av något ökad avsättning till förnyelsefonden, stegrade reparationskostnader för de nu nästan nya loken, när de åldras, av vattenfallsstyrelsen önskad ökad ersättning för energi från Porjus kraftverk, personalens med åldern ökade avlöningar m. m. måste man emellertid, då det gäller framtiden, öka driftkostnaden med åtminstone 10 procent, varför totalkostnaden kan antagas bli omkring 16.5 miljoner kronor.

För ytterligare 1 miljon ton har av liknande skäl samt på grund av något ytterligare behov av banans rustning beräknats en kostnadsökning av 1.2 miljoner kronor. Summa driftsutgifter för 8 miljoner ton transport skulle följaktligen bli 17.7 miljoner, vilket emellertid för att vinna någon ringa säkerhetsmarginal bör avrundas till 18 miljoner kronor.

Man får alltså följande sammanställning av inkomster och utgifter:

Inkomster .....	36.5 miljoner kronor
Utgifter .....	18.0 » »
Överskott .....	18.5 miljoner kronor.

För upptagande av den till 9 miljoner ökade maximala transportmängden har styrelsen måst beräkna kapitalet i malmbanan ökat till omkring 145 miljoner kronor. För att förränta och amortera anläggningskostnaden uppgående till ett dylikt belopp på 50 år — en i och för sig ej kort tid — behövs en annuitet av c:a 8 miljoner kronor. Kvarstående vinst blir alltså i avrundat tal 10.5 miljoner kronor.

Statsbanans vinster på malmbanan utöver förräntningen av det investerade kapitalet ha före världskriget utgjort i avrundade tal

år 1910 .....	3,060,000
» 1911 .....	4,000,000
» 1912 .....	4,440,000
» 1913 .....	5,790,000.

I medeltal har alltså för dessa under normala konjunkturer och driftförhållanden passerade år ernåtts en vinst över 4,300,000 kronor. De angivna årens vinstresultat ha emellertid uppnåtts vid en vida mindre trafikprestation. Exempelvis fraktades det gynnsammaste året 1913 blott omkring 5 miljoner ton i stället för de nu diskuterade 8 miljoner ton. Hade en liknande transportmängd förekommit dessa normala förkrigsår, är det givet, att vinsterna skulle ha blivit högst väsentligt mycket större. Även om nu i de gjorda kalkylerna bland årsutgifterna intagits en högre förräntningsprocent, syftande till ernående av en annuitet, för malmbanekapitalets avskrivning under 50 år, så lär nog i stort riktigheten av den slutsatsen bestå, att även med de fraktsatser, som styrelsen angivit såsom önskliga, malmbanan icke kan återfå den vinststandard och den betydelse för hela stambanaffärens ekonomiska resultat och dess allmänna taxeläge, varmed man hade anledning och möjlighet räkna med vid 1907 års uppgörelse.

Vid bedömandet i denna för statens järnvägars ekonomi så synnerligen betydelsefulla fraktråga bör väl beaktas, synes det styrelsen, att nedsättningar från den allmänna taxan i regel böra medgivas endast, om desamma äro järnvägsekonomiskt fördelaktiga, vilket framför allt är fallet, om tran-

sporterna icke skulle komma till stånd mot den normala tariffen. Det är väl dock, som styrelsen redan i det föregående antytt mycket tvivelaktigt, om sådana skäl kunna motivera någon fraktnedsättning alls för LKAB:s del annat än i viss mån för transporter till Luleå. Ett krav på nya, så avvägda fraktsatser, att ungefärligen den anknytning till den föreslagna nya allmänna godstaxan erhålles, som erhöles vid 1907 års avtal till då gällande allmänna godstaxa, lär därför icke kunna betecknas vara på något sätt förmätet.

Ett sådant krav synes också kunna vara fullt rimligt med hänsyn till LKAB:s kända vinstresultat.

Av vad som nu anförts torde framgå, att det icke gärna kan vara järnvägsstyrelsen möjligt att, med de intressen styrelsen har att bevaka, tillstyrka ett nytt avtal med LKAB, vari fraktsatserna icke äro höjda åtminstone till samma relativa läge gentemot statens järnvägars nya taxa, som fraktsaten i 1907 års malmavtal intager till då gällande taxa.

Om järnvägsstyrelsen alltså anser, att detta krav på taxeförhöjning vid en ny uppgörelse med LKAB måste av styrelsen uppställas som skäligt för statsbaneaffärens del och rimligt med hänsyn till dess trafikanters intressen, så synes det däremot icke vara oundgängligen nödvändigt att angivna fraktsatser intagas i avtalet. Samma resultat för statsbanan och dess övriga trafikanter kan nämligen erhållas därigenom, att statens järnvägars fond bokföringsmässigt tillföres så stor del av statens inkomster å preferensaktierna i LKAB, som motsvarar skillnaden mellan den fraktinkomst, som erhållits vid tillämpning av för varje år gällande normaltariffer för respektive transportavstånd, minskade på ovan angivet sätt och den av LKAB faktiskt inbetalda frakten. Även kan styrelsen tänka sig, att statens järnvägar gottskrivs — en för vinnande av ungefär samma effekt som med direkt verkande högre fraktsatser — på lämpligt sätt bestämd kvot av statens inkomster från dessa aktier. På något av sagda sätt skulle ju kravet på affärsässig tariffsättning och gottgörelse för utträttat trafikarbete faktiskt om också ej formellt bli tillgodosett.

Vad nu sagts gäller i första hand regleringar efter utgången av nu gällande avtal, d. v. s. fr. o. m. år 1938. Även för tidigare år synes en reglering uppåt vara befogad och detta av i huvudsak tvenne skäl. Dels måste det nämligen anses som en så betydlig fördel för bolaget att långt i förväg tillförsäkras tariffer, liggande väsentligt under den vanliga taxan, vilken, om ingen uppgörelse träffas, automatiskt skulle träda i tillämpning fr. o. m. år 1938, att denna fördel väl kunde köpas med vissa medgivanden rörande redan avtalade frakter, dels och framför allt avser avtalet även för tiden till och med år 1937 rätt att få utförda vissa betydliga förut icke medgivna transporter, och borde även denna förmån kompenseras med samma medgivanden beträffande frakterna. Det skulle följaktligen icke ha varit mera än rimligt att fordra omedelbar tillämpning av de av styrelsen önskade högre tarifferna. Då emellertid en plötslig höjning av fraktsatserna måhända skulle kunna försäkra bolaget väsentliga olägenheter, lär styrelsens krav härvidlag böra inskränkas till att fraktökningen genomföres successivt så, att man senast år 1938 är uppe vid de nya tarifferna. Också här vill styrelsen framhålla möjligheten att ordna även berörda sak genom överföring bokföringsvis från annat statens uppöbrdsställe till statens järnvägars inkomstkonto.

Endast under förutsättning att samtidigt fattas beslut om här angivna beräkning och överföring av inkomster till statens järnvägars fond, ser sig

järnvägsstyrelsen följaktligen i stånd att tillstyrka föreliggande avtalsförslag i de delar det berör fraktsatsernas storlek och tiden för deras ikraftträdande.

Skulle emellertid statsmakterna emot järnvägsstyrelsens yrkanden fastställa avtalet utan sådan bestämmelse om clearing inom statsförvaltningen, synas i allt fall följande tvenne ändringar i avtalsförslaget böra vidtagas. Först och främst synas de i mom. 1 under B angivna något högre fraktsatserna böra tillämpas redan från den tidpunkt, då de i mom. 3 angivna fraktmängderna överstiga den enligt nuvarande avtal möjliga kvantiteten 8 miljoner ton, d. v. s. fr. o. m. år 1930 och synes i konsekvens därmed tidpunkten för ikraftträdandet av bestämmelsen i mom. 2 böra skjutas tillbaka till den 30 september 1929.

Vidare synes icke finnas något skäl för att ej låta den överenskomna fraktökningen av 35 öre avse även Luossavaaramalmen, för vilken frakten fr. o. m. år 1930 alltså bör utgöra

Kiruna-Riksgränsen .....	kronor 3.56
» -Svartön .....	» 4.52

Att LKAB skall övertaga trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds rättigheter kan ju icke utgöra någon anledning, varför fraktsatserna skulle sänkas.

Beträffande § 13 mom. 5, första stycket — hämtat ur gällande avtal — vill järnvägsstyrelsen föreslå följande ändrade formulering, vilken bättre ansluter sig till förhållandena vid den numera elektrifierade banan, nämligen:

»Såframt ej bolaget själv vill ombestyras å dess spår och dess egen bangård erforderlig vagnflyttning och växling, åtager sig staten att utföra densamma, mot det att bolaget ersätter kostnaden för därvid använda lokomotiv med lokomotivpersonal, vilken kostnad beräknas efter samma grunder, som användas för fastställande av motsvarande kostnader för vagnflyttning å föreningsstationer i och för avräkning mellan statens och enskilda järnvägar, ävensom statens järnvägars självkostnader för den vid nämnda växeljänst använda trafikpersonalen, allt ökat med 10 procent.»

Bestämmelserna i mom. 6 a angående vagnarnas omloppstid hava övertagits från nu gällande avtal. Emellertid har erfarenheten givit vid handen, att omloppstiden i genomsnitt icke behöver överstiga 4 dygn. Som bestämmelsen om 5 dygns omloppstid nu är formulerad, har den uppfattningen gjorts gällande, att bolaget skulle vara berättigat att räkna med och taga ut en omloppstid av 5 dygn, d. v. s. att icke hava någon skyldighet att nedbringa omloppstiden under dessa 5 dygn. Enär vagnarnas omloppstid övar ett avgörande inflytande å storleken av den transportmängd, som med tillgänglig materiell kan avvecklas och dessutom är av stor betydelse i driftkostnadshänseende, måste styrelsen påyrka, att bestämmelserna i så måtto ändras, att dels föreskrives, att bolaget skall hava skyldighet att så mycket som möjligt förkorta vagnarnas omloppstid, dels den tid efter vilken vagnpengar skall utgå bestämmas till fem dagar endast för månaderna december—mars, för övriga månader däremot till fyra dagar.

Vad mom. 6 b) angår, har detsamma också överflyttats från nu gällande avtal. Uppenbart är emellertid, att bestämmelsen icke medför den önskvärda noggranna användningen av vagnarna, då därigenom regleras blott lossnings- men ej lastningsfristen. Då av verkställda utredningar framgått, att den genomsnittliga omloppstiden för transporter till Svartön i genomsnitt icke behöver överstiga fyra dagar, får styrelsen föreslå, att förenämnda

bestämmelser i mom. 6 a utvidgas att omfatta jämväl sagda transporter. Lydelsen skulle alltså bliva:

»Mom. 6. Beträffande vagnarnas omloppstid skall gälla följande:

a) För transporter till Riksgränsen respektive Svartön, tagna var för sig, beräknas omloppstiden månadsvis på det sätt, att medeltal av omloppstid, från det varje vagn på bolagets begäran ställts till bolagets förfogande för lastning till dess densamma efter skedd lossning återkommit till avsändningsstationen, tages för samtliga under månaden till bolagets förfogande för lastning ställda vagnar. För uppkommet överskott i tid av, för månaderna december, januari, februari och mars fem dagar, för övriga månader fyra dagar, betalar bolaget vagnhyra efter gällande taxa. I omloppstiden inräknas ej uppehåll, orsakat av naturhinder eller olyckshändelse.

b) Vid transporter till Svartön skola lika många vagnar, som under tiden klockan 18 ena dagen till klockan 18 påföljande söckendag ankommit lastade till Svartön, återlämnas tomma successivt senast under loppet av därpå följande söckendag. Försenas återlämnandet utöver denna tid av annan anledning än naturhinder eller olyckshändelse erlägges av bolaget vagnhyra enligt gällande taxa, dock med avräknande av hyra, som eventuellt under samma månad erlagts för transporter till Svartön jämlikt bestämmelsen i föregående stycke.

För magasinering i vagnar av malm i avvaktan på lossning samt för transporter mellan upplag sinsemellan eller mellan upplag och lastande fartyg tillhandahålla statens järnvägar utan avgift 150 malmvagnar per dag. Erfordras ett större antal vagnar tillhandahålla statens järnvägar sådana i mån av tillgång mot vagnhyra enligt gällande taxa.

Bolaget tillhandahåller statens järnvägar ett antal av 100 malmvagnar av statens järnvägars typ, vilka vagnar utan någon ersättning till bolaget få disponeras för den allmänna malmtrafiken. Kostnaden för dessa vagnars underhåll bestrides av bolaget.»

De i § 14, stycket 1—3 intagna bestämmelserna angående frakttilläggets beräkning synes järnvägsstyrelsen i stort sett tillfredsställande. Styrelsen måste dock kräva, att höjningen av grundprocenten från 5 till 6 skall äga rum från den tidpunkt, då nu tillåtna transportmängd får ökas, d. v. s. den 1 januari 1930.

Bestämmelsen i fjärde stycket av samma paragraf, vilken är avsedd att ersätta nuvarande force majeure klausul, synes medföra en avsevärd försämring av statens järnvägars ställning gentemot bolaget i jämförelse med nu gällande kontrakt, och kan styrelsen för den skull icke tillstyrka densamma.

Styrelsen skulle helst hava sett, att klausulen i 1907 års kontrakt bibehållits, med förtydligande, på sätt som skett i § 8 i 1918 års kontrakt, eller så att det för undvikande av tvist tydligt angivits, att med avbrott får förstås endast fullständigt upphörande av bolagets malmtransporter enligt avtalets villkor. Skall emellertid, såsom i förslagsavtalet förutsättes, befrielse från garantiskyldigheten inträda jämväl vid viss minskning i transportmängderna, bör åtminstone krävas, att järnvägen samtidigt skall vara fritagen från skyldigheten att verkställa transporter enligt avtalets bestämmelser. Dessutom måste ovillkorligen fordras, att inskränkningen icke skall blott få påstås eller konstateras i efterhand, utan bör den få anses ha inträtt först efter av bolaget därom gjord anmälan samt likaledes anses ha upphört efter det anmälan därom gjorts.

För sin del vill styrelsen begära följande formulering:

»Blir till följd av krig eller blockad avbrott i transportererna av malm för bolagets räkning å järnvägen nödvändigt, har bolaget att därom göra anmälan till järnvägsstyrelsen, och skola därefter såväl bolagets som statens förpliktelser beträffande järnvägen samt transportererna av malm å densamma enligt detta kontrakt upphöra från och med kalendermånaden näst efter den, under vilken sådan anmälan om avbrott gjorts, till och med den månad, under vilken avbrottet upphört, därom bolaget har att hos järnvägsstyrelsen omedelbart göra anmälan.»

Mot den i förslagskontraktet förekommande bestämmelsen för det fall att principen i densamma skulle anses böra godtagas, anser sig styrelsen böra anmärka, att det under alla förhållanden icke kan vara annat än rimligt, att, då bolaget skall betala fullt frakttillägg vid en transportmängd av 5 miljoner ton, den proportionella reduktionen av tillägget ställes i relation till detta tontal och icke till talet 8 miljoner ton.

I femte stycket föreskrives, att reglering av frakttilläggen skall ske i femårsperioder. Styrelsen anser det emellertid vara mindre lämpligt, att frågan om statens inkomster av banan skall hållas svävande under så lång tid. Enligt styrelsens mening lär skäligen hänsyn till bolagets intressen av utjämning nog vara tagen även om perioderna bestämmas till tre år, och får styrelsen alltså yrka på ändring därhän. Enligt förslaget skulle vidare rätten till reglering inträda oberoende av de förhållanden, som föranlett behovet av frakttillägg. För sin del håller styrelsen emellertid före, att rätt till reglering bör förekomma endast då behovet av frakttillägg föranletts av nedgång i de beräknade transportmängderna, samt denna nedgång förorsakats av driftstörningar, över vilka bolaget icke kunnat råda.

I anslutning till det nu anförda måste järnvägsstyrelsen yrka på, att förevarande stycke må utbytas mot följande:

»Hava under något år till följd av omständigheter — andra än krig och blockad — över vilka LKAB ej kunnat råda, de transporterade kvantiteterna malm varit mindre än de beräknade, och har till följd därav rörelsen å järnvägen lämnat sådant resultat, att bolaget skulle hava skyldighet att utgiva frakttillägg, skall i avseende å fullgörandet av denna skyldighet hänsyn tagas till resultatet av rörelsen å järnvägen under löpande treårsperiod sålunda, att, om resultatet av rörelsen under ett år utvisar behov av frakttillägg, men föregående år under perioden utvisat överskott — utöver vad som erfordrats för att frakttillägg icke skulle behöva utgå — bolaget skall hava att betala frakttillägg endast i den mån, detsamma icke uppväges av överskottet, samt att, om bolaget inbetalat frakttillägg, men efterföljande år under perioden utvisa överskott, som ovan nämnts, frakttillägget skall till bolaget återbetalas, i den mån överskottet därtill förslår. — Första treårsperioden skall räknas från och med år 1927.»

Vad angår den i § 35 angivna uppgörelsen angående de mellan styrelsen samt LKAB och TGO pågående rättegångarna rörande frakttillägg må framhållas, hur vanskligt det givetvis måste vara att döma om den slutliga utgången av dessa, men då, även om de enligt järnvägsstyrelsens förmenande mest olyckliga antaganden därvidlag göras för statens järnvägars del, det belopp som torde kunna påräknas komma att tilldömas statens järnvägar bliver flera miljoner kronor större än vad som skulle tillföras statens järnvägar genom den i avtalsförslaget tänkta förlikningen, så vågar järnvägsstyrelsen ej tillstyrka denna uppgörelse. I denna fråga bör bemärkas, att statsbanans vinster på malmbanan utöver förräntningen av det investerade kapitalet ha i avrundade tal utgjort från 1908 till 1914 21.6 och åren 1925

och 1926 kronor 2.9, summa 24.5 miljoner och att, om den ifrågasatta uppgörelsen måste träffas, resultatet av malmbanans drift hittills alltså skulle vara en ren förlust samtidigt som malmbolagen under samma tid inhöstat högst betydliga vinster. Skulle uppgörelsen i fråga likväl anses böra träffas, må järnvägsstyrelsen framhålla kravet på att ett lämpligen efter särskild av Kungl. Maj:t företagen undersökning som skäligt framkommet belopp bliver gottskrivet statens järnvägar från annat statens bokföringsställe.

Ett nedläggande av processen mot en så låg ersättning som den föreslagna skulle också kräva åtgärder för avföring ur riksräkenskaper av statens järnvägars bokförda fordran å LKAB för oguldna frakttillägg, i den mån desamma ej kunde täckas av ersättningsbeloppet, detta för utjämnning av statens järnvägars motsvarande skuld till statsverket.

Det torde få ankomma på finansdepartement eller riksräkenskapsverket att i förekommande fall uppgöra förslag, på vad sätt sagda avföring skall ordnas.

I frågan om den nya bolagsordningen och särskilt då om statens representation inom bolagets styrelse tillåter sig järnvägsstyrelsen erinra om vad styrelsen i sitt yttrande över förslaget till 1922 års kontrakt anförde, vilket i utdrag lyder:

Med hänsyn till den stora del, statens järnvägar hava i mellanhavandet mellan LKAB och staten — styrelsen tänker härvid särskilt på planläggandet i fråga om bolagets malmutfraktingar samt på beräkningarna för uttrönande, huruvida och med vilket belopp frakttillägg skall utgå — har styrelsen ansett sig i detta sammanhang böra uttala önskvärdenheten av, att en av de fyra ledamöter, staten skall äga att insätta i bolagets styrelse, måtte utses med tanke på, att han skall representera statens järnvägars intressen.

Föredragande departementschefen anförde härtill bland annat, att trafikbolagets representanter under förhandlingarna ifrågasatt, att statens styrelseledamöter skulle utses efter förslag av vissa myndigheter. Emellertid ansåg han det icke vara riktigt att genom en dylik bestämmelse, som för övrigt skulle leda till att statens styrelseledamöter utsågos närmast för tillgodoseende av sakkunskap på vissa speciella områden, i viss mån binda Kungl. Maj:t i valet av styrelseledamöter. Han ansåg det vara överflödigt framhålla, att detta val borde ske uteslutande ur synpunkten att erhålla de för uppdraget lämpligaste samt att det givetvis vore önskvärt, om jämte tillgodoseendet av den allmänna kompetensen kunde beaktas synpunkter av sådan art, som av järnvägsstyrelsen anförts.

Järnvägsstyrelsen får återigen framhålla angelägenheten av att något nu göres för att statens järnvägar må kunna genom statens representantskap i bolagets styrelse hålla kännning med vad där förehas berörande de stora statens järnvägars med malmtransporterna m. m. förbundna intressen, vilka järnvägsstyrelsen har att bevaka. Den uppgörelse med bolaget, som nu skall träffas, binder statens järnvägar vid vittgående åtaganden för minst ett tjugotal år framåt i tiden och är av en utomordentligt stor betydelse för statens järnvägars framtida ekonomi. Den omständigheten träder därvid fram, att de transportmängder, som nu skola medgivas, bragts väsentligt närmare banans maximala transportkapacitet, vilket ökar statens järnvägars intresse för planläggningen av bolagets malmutfraktingar. Av särskild betydelse för statens järnvägar är också den reglering av fraktsatserna efter malmpriset, som föreslagits i § 13. Då härtill kommer att



LKAB enligt § 14 skall äga befogenhet att genom särskild representant taga del av räkenskaperna för statens järnvägar, i den mån det erfordras för att följa beräkningarna av frakttilläggen, något mot vilket styrelsen ej har erinran att göra, kan det icke synas styrelsen annat än rimligt, att vid ordnandet av statens representation i bolagets styrelse det av järnvägsstyrelsen för statens järnvägars del redan 1922 framförda önskemålet på lämpligt sätt tillmötesgås.

Järnvägsstyrelsen får slutligen framhålla, att ett antagande av det nya avtalsförslaget, redan under nästinstundande år skulle medföra en större ökning av transportarbetet å malmbanan än styrelsen tidigare haft anledning räkna med. I § 13 mom. 3 bestämmes nämligen den för år 1928 tillåtna transportkvantiteten till 7.5 miljoner ton, och skulle, enligt vad styrelsen erfarit, sagda kvantitet uppnås sålunda, att transporterna under första halvåret svarade mot en årsmängd av 7 miljoner, under det senare halvåret åter mot en årsmängd av 8 miljoner ton. Mot den beräknade ökningen har järnvägsstyrelsen i och för sig som sagt ingen erinran att göra, då transportprestationen icke torde förorsaka några tekniska svårigheter. Däremot erfordras ovillkorligen såväl tillökning av lokomotiv- och vagnpark som viss utvidgning å bangårdar, bostadslägenheter m. m., vilket styrelsen här ej närmare kan specificera.

För sagda anskaffningar och arbeten, beträffande vilka åtgärder måste vidtagas snarast möjligt, om de utfästa prestationerna skola kunna fullgöras, behöver styrelsen disponera vissa anslagsmedel, om vilka styrelsen ej tidigare haft anledning göra framställning. Med den korta tid, som stått till disposition för detta utlåtande, har det ej varit styrelsen möjligt prestera någon exakt beräkning angående behovet av medel, men har ett totalbelopp av 6 miljoner kronor ansetts erforderligt. Av tidigare beviljade anslag för malmbanan återstå 4.5 miljoner kronor oanvända, men äro dessa avsedda endast för anskaffning av malmvagnar. Järnvägsstyrelsen måste alltså hemställa, att åtgärder måtte vidtagas för anskaffning av 1.5 miljoner kronor nya anslagsmedel, avsedda att tillsammans med förenämnda redan beviljade medel bilda en kredit avsedd att få tillgripas för anskaffning av lokomotiv och malmvagnar samt för den utbyggnad av bangårdar, husbyggnader m. m., som allt kan bliva erforderligt för besörjande av den ökade malmtrafiken. För samtliga arbeten och anskaffningar skulle givetvis Kungl. Maj:ts godkännande inhämtas.

Styrelsen tillåter sig i denna punkt erinra, att under det att för järnvägarna i allmänhet transportskyldigheten begränsas av förefintlig transportförmåga, malmbanan enligt avtalsförslaget skulle påläggas vissa bestämda mycket stora transportprestationer, samt att, om järnvägen brister i dessa, LKAB kan vara berättigad att kräva skadestånd. Då samtidigt den i § 13 stipulerade anmälningstiden är alltför kort för att anslagsmedel skulle kunna i vanlig ordning äskas och beviljas, synes det järnvägsstyrelsen nödvändigt att för tillgodoseende av statens affärsintressen medgiva Kungl. Maj:t viss friare disposition av anslagsmedel.

Det må samtidigt påpekas, att enligt bestämmelse i § 14 2:a stycket Kungl. Maj:t icke kan anses berättigad att ens i extraordinära fall medgiva användning av förnyelsemedel för nya spår och dylikt, en omständighet, som givetvis ökar behovet av viss ej för snävt tilltagen eller till ändamålet för starkt begränsad kredit.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth, järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, byråcheferna Kjellin, Olofsson, Englund, Svensson och Tydén samt ombudsmannen Hallström.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

ERIK MALMKVIST

Tj.

Stockholm den 22 mars 1927.

---

*Bilagor.***1907 års avtal.**

Emellan Svenska staten samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund är följande överenskommelse träffad:

## § 1.

I ändamål att svenska staten må ingå såsom ägare till hälften i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag utfäster sig detsamma att, så fort sådant lagligen kan ske, vidtaga de ändringar i sin bolagsordning, som till denna paragraf hörande bilaga nr 1 utvisar.

Såsom bilaga nr 2 till denna paragraf följer förteckning å de fastigheter, gruvor och inmutade områden, som nu tillhöra Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, ävensom, till upplysning om bolagets övriga egendom, förteckning å den lösegendom, som bolaget ägde den 31 december 1906.

## § 2.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag utfäster sig vidare att i sammanhang med ovan angivna ändringar i bolagsordningen öka sitt aktiekapital till åttio miljoner (80,000,000) kronor, varav halva beloppet skall utgöras av preferensaktier och halva av stamaktier.

## § 3.

Aktiebolaget Gellivare Malmfält försäljer och överlåter till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag all sin fasta och lösa egendom med undantag av:

- a) fordran hos Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund,
- b) kontant kassabehållning samt fordringar hos banker för inestående medel,
- c) aktier i Trollhättans Elektriska Aktiebolag och Aktiebolaget Express-Dynamit, samt
- d) egna ineliggande 4 $\frac{1}{2}$  procent obligationer.

Såsom bilaga till denna paragraf följer förteckning å de fastigheter, gruvor och inmutade områden, som ingå i denna försäljning. Övrig lösegendom överlåtes i huvudsaklig överensstämmelse med inventarieförteckning av den 31 december 1906 utan andra förändringar än gruvrörelsens drivande och malmens försäljning intill tillträdesdagen må föranleda.

Köpeskillingen för ifrågavarande egendom skall utgöra tjugufyra miljoner tjugufyra tusen (24,024,000) kronor och likvideras av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag med dess stamaktier till nominellt belopp av sexton miljoner sexton tusen (16,016,000) kronor med kuponger för tiden från och med år 1908. Överkursen för aktierna, åtta miljoner åtta tusen (8,008,000) kronor, föras i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags räkenskaper till bolagets reservfond.

I samband med omförmälda försäljning åtager sig Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund att, i den mån de förfalla, betala Aktiebolaget Gellivare Malmfälts nuvarande och blivande skulder utan rätt för trafikaktiebolaget att för sin regressfordran mot Aktiebolaget Gellivare Malmfält göra sig betald i egendom, som enligt denna paragraf överlåtits till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, ändå att egendomen häftar såsom pant för skulden.

## § 4.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag överlåter å Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund sina räntebärande värdepapper, nämligen:

a) bankdepositionsbevis, dock att de hos norska staten pantsatta bevisen å en miljon tvåhundra femtiotusen (1,250,000) kronor må såsom pant kvarligga, så länge nuvarande fraktkontrakt mellan norska staten och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag fortfar att gälla.

b) Förenade Separatorsintressenternas Aktiebolags obligationer och bolagets egna ineliggande obligationer,

c) aktier i Aktiebolaget Express-Dynamit, samt

d) bolagets egen fordran hos trafikaktiebolaget.

Däremot förbinder sig trafikaktiebolaget att utan rätt till regress gälda samtliga de skulder, för vilka Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag vid innevarande års utgång häftar; skolande det belopp, varmed den av trafikaktiebolaget sålunda vid innevarande års utgång övertagna skuld må överskjuta bokförda värdet av de tillgångar, som enligt denna paragraf å trafikaktiebolaget överlåtas, avskrivas å Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags återstående tillgångar.

I överensstämmelse härmed skola i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags ingående balansräkning för den 1 januari 1908 ur bolagets tillgångar uteslutas vad under a), b), c) och d) här ovan är uppräknat samt ur bolagets skulder alla andra poster än aktiekapitalet och reservfonden samt vinstmedel. De nya tillgångar, som genom förevarande avtal tillföras Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, må icke i samma balansräkning bokföras till högre värde än som erfordras för att samtliga tillgångar skola motsvara det ökade aktiekapitalet, reservfonden samt vinstmedel.

Bolagets tillgångar må sedermera intill år 1933 eller, därest staten då icke begagnat sin i § 9 omförmälda lösningsrätt, intill år 1938 icke i bolagets räkenskaper uppskrivas i värde med högre belopp än som å samma tillgångar verkligen nedlagts; ej heller må under samma tid ny egendom bokföras till högre belopp än den kostnad, som därå använts.

De skulder, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag intill år 1933, respektive år 1938, må hava ådragit sig, förbinder sig Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund att gälda utan rätt till regress; och må i följd härav vid utgången av år 1932, respektive år 1937, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke i balansräkning vara påfört andra belopp än aktiekapital, reservfond samt vinstmedel.

## § 5.

1:o) Svenska staten överlåter till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag med äganderätt de staten såsom jordägare tillhöriga andelar i utmål och gruvor inom malmfälten i Luossavaara, Kiirunavaara och Gellivare.

2:o) I sammanhang med detta kontrakt upplåter staten genom särskilda arrendekontrakt på femtio (50) år till Luossavaara-Kiirunavaara Aktie-

bolag nyttjanderätt dels till mark, som för närvarande innehaves av Aktielaget Gellivare Malmfält men den 1 januari 1908 av detta bolag avträdes, dels till områden, som redan innehaves av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, och dels slutligen till nya områden vid Gellivare och Kiirunavaara, som för bolagets rörelse äro behöfliga; och tillförsäkrar staten Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag att få behålla nyttjanderätten till de sålunda upplätta områdena på de i arrendekontrakten stadgade villkor, så länge Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag uppehåller gruvdriften inom Gellivare, respektive Kiirunavaara malmfält; skolande i följd härav av staten, när en arrendeperiod gått till ända, lämna bolaget nytt arrendekontrakt på enahanda villkor för så lång tid, som nyttjanderätt enligt lag må upplätas.

Däremot skall Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags nyttjanderätt till det område vid Luossavaara, som å en, i kontrakt av den 9 september 1899 mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag åberopad karta betecknas med Litt. B., upphöra den 1 januari 1908; dock tillförsäkrar staten bolaget, att, därest vid utgången av år 1937 Luossavaara malmfält, jämlikt § 6 mom. 4:o här nedan, återlämnas till bolaget, detsamma skall ånyo erhålla, och, så länge bolaget uppehåller gruvdriften inom malmfälten, bibehålla nyttjanderätten till ifrågavarande område emot arrende, utgående med enahanda belopp per kvadratkilometer som för den enligt ovan avsedda kontrakt upplätta marken vid Kiirunavaara och på de villkor i övrigt, som uti samma kontrakt äro stadgade.

3:o Staten ansvarar för att den malm, som utom nu lagligen gällande utmål må finnas inom de i mom. 2:o avsedda områden, icke, så länge dessa äro utarrenderade till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, må annat än för kronans räkning inmutas eller brytas samt utfäster sig att icke före utgången av år 1932 eller, om staten då ej begagnar sin i § 9 här nedan omförmälda lösningsrätt, före utgången av år 1937 därstädes bryta eller låta bryta malm.

## § 6.

För de i § 5 omförmälda jordägareandelar samt för övriga i detta kontrakt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag tillerkända rättigheter och förmåner erhåller staten vederlag på följande sätt:

1:o Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag överlämnar den 1 januari 1908 till svenska staten preferensaktier i bolaget till nominellt belopp av trettionio miljoner niohundraåttiofyra tusen (39,984,000) kronor, och medger staten, att dess nuvarande 16 aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag utbytas mot preferensaktier, varigenom staten bliver ägare till alla bolagets preferensaktier till nominellt belopp av fyrtio miljoner (40,000,000) kronor. För de nya aktier till belopp av trettionio miljoner niohundraåttiofyra tusen (39,984,000) kronor, som till staten överlämnas, skall emissionsstämpelkostnad icke drabba bolaget, utan åligger det staten, därest sådan stämpelkostnad varder av bolaget uttagen, att ofördröjligen ersätta bolaget beloppet.

2:o Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag överläter med äganderätt till svenska staten samtliga aktier i Mertainens Gruvaktiebolag till nominellt belopp av fem miljoner (5,000,000) kronor; dock att staten intill år 1933 eller, om staten då icke begagnat sin i § 9 här nedan omförmälda lösningsrätt, intill år 1938 icke äger att inom de Mertainens Gruvaktiebolag nu till-

höriga gruvor eller inmutade områden bryta eller låta bryta järnmalm annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund förpliktar sig att utan rätt till regress betala samtliga de skulder, för vilka Mertainens Gruvaktiebolag vid utgången av år 1907 häftar.

Såsom bilaga till detta mom. följer förteckning å de fastigheter, gruvor och inmutade områden, som tillhöra Mertainens Gruvaktiebolag.

3:o) Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag överlåter till svenska staten med äganderätt de bolaget nu tillhöriga gruvor och inmutade områden i malmfälten i Syväjärvi, Nokutusvaara och Haukivaara, dock att staten intill år 1933 eller, om staten då icke begagnat sin i § 9 här nedan omnämnda lösningsrätt, intill år 1938 icke äger att inom ifrågavarande gruvor eller inmutade områden bryta eller låta bryta järnmalm annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige.

4:o) Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag upplåter till staten uteslutande nyttjanderätt under 30-årsperioden 1908—1937 till Luossavaara malmfält, innefattande de gruvor och inmutade områden, som i bil. nr 2 till § 1 angivas tillhöra samma malmfält, dock att staten icke äger att under sagda tidsperiod inom nämnda malmfält bryta eller låta bryta järnmalm annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige. Vid utgången av ovan nämnda 30-årsperiod äger staten rätt att efter sitt gottfinnande antingen behålla ifrågavarande gruvor och inmutade områden med full äganderätt och utan lösen, eller ock att, mot återlämnande av gruvorna, av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag erhålla lösen för alla för gruvornas tillgodogörande eller administrerande anordnade anstalter, byggnader och annat, likasom maskiner, redskap och materiel. Vill staten begagna sist angivna rättighet, tillsäga därom bolaget under år 1936. Lösesumman skall i brist på åsämjande bestämmas av nio ojäviga gode män, utsedda på sätt i § 9 mom. 1:o) här nedan sägs, samt erläggas kontant den 31 december 1937.

5:o) Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att söna de bolaget tillhöriga inmutningar, för vilka utmål ännu ej blivit lagda, och medgiver, att gränserna på djupet för de bolaget tillhöriga utmål, som må vara lagda enligt 1855 års gruvestadga, beräknas såsom vore samma utmål lagda enligt nu gällande gruvestadga.

#### § 7.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att under 25-årsperioden 1908—1932 icke bryta och tillgodogöra sig mera än sammanlagt sjuttiofem miljoner (75,000,000) ton järnmalm inom Kiirunavaara malmfält samt aderton miljoner sjuhundrafemtiotusen (18,750,000) ton järnmalm inom Gellivare malmfält. I sistnämnda kvantitet inräknas dock ej nu befintlig eller under nämnda 25-årsperiod fallande s. k. varpmalm. Med varpmalm förstås sådant malmhaltigt berg, som faller vid brytningen av malmen eller måste brytas för att göra malmen åtkomlig, men är för fattig för att kunna med fördel i oberett skick exporteras.

#### § 8.

Med avseende å Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags malmfraktning å järnvägen Svartön—Riksgränsen skola under 25-årsperioden 1908—1932 följande bestämmelser gälla:

1:o) Staten tillförsäkrar bolaget att under omnämnda tjugufem år mot en avgift av två (2) kronor 64 öre per ton från Kiruna till Riksgränsen

frakta den malm, sammanlagt sjuttiofem miljoner ton, som bolaget enligt § 7 äger att bryta inom Kiirunavaara malmfält, vilken kvantitet skall sålunda fördelas, att bolaget äger under år 1908 frakta omkring en miljon femhundra tusen (1,500,000) ton, varefter kvantiteten småningom, dock högst med fyrahundra tusen (400,000) ton under ett år, ökas intill tre miljoner trehundra tusen (3,300,000) ton årligen: åliggande bolaget att före den 1 juli varje år hos järnvägsstyrelsen anmäla den ungefärliga kvantitet, bolaget under närmast följande kalenderår vill frakta från Kiruna till Riksgränsen, samt att, om bolaget för något kommande år önskar öka kvantiteten med mera än tvåhundra tusen (200,000) ton utöver den för närmast föregående år avsedda mängden, därom lämna järnvägsstyrelsen meddelande minst två år före ingången av det kalenderår, varunder sådan ökning skulle äga rum.

Så framt ej bolaget självt vill ombestyras å dess spår och dess egen bangård erforderlig vagnflyttning och växling, åtager sig staten att utföra densamma, mot det att bolaget ersätter kostnaden för därför använda växellokomotivs underhåll och materialförbrukning samt för den för vagnrörelsen erforderliga personalen ävensom ränta och amortering å anskaffningskostnaden för lokomotiven, beräknad till sju (7) procent, allt ökat med tio (10) procent.

Uppstå mellan staten och bolaget olika meningar om den fordrade ersättningens storlek, skall saken hänskjutas till avgörande av skiljemän.

Vagnarnas omloppstid beräknas månadsvis på det sätt, att medeltal av omloppstid, från det varje vagn på bolagets begäran ställts till bolagets förfogande för lastning till dess densamma efter skedd lossning återkommit till Kiruna, tages för samtliga under månaden till bolagets förfogande för lastning ställda vagnar. För uppkommet överskott i tid över fem dagar betalar bolaget vagnhyra efter nu gällande taxa. I omloppstiden inräknas ej uppehåll, orsakat av naturhinder eller olyckshändelse.

Bolaget är berättigat att lasta vagn intill fem (5) procent över dess angivna bärighet. Frakt skall erläggas för vad per månad i vagnarna lastats, dock med iakttagande att, om vagnarna i medeltal för månaden icke lastats till sin angivna bärighet, frakt ändock skall erläggas efter den angivna bärigheten.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag berättigas att årligen frakta intill en miljon tvåhundra tusen (1,200,000) ton malm eller den kvantitet, Kungl. Maj:t därutöver kan medgiva, från Kiruna till Svartön, mot en avgift av tre (3) kronor 48 öre per ton, däri inberäknad ersättning för uppslagsplats och begagnande av lastningsanordningar på Svartön i likhet med vad som gäller angående malm, som fraktats från Gellivare till Svartön enligt kungl. brevet den 1 juli 1898, dock med iakttagande att sammanlagda kvantiteten av vad bolaget enligt detta mom. under ett år fraktar från Kiruna till Riksgränsen och från Kiruna till Svartön icke överstiger tre miljoner femhundra tusen (3,500,000) ton och icke under ett år ökas från föregående år med mer än högst fyrahundra tusen (400,000) ton; skolande Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, om det vill begagna rättigheten att frakta från Kiruna till Svartön, därom hos järnvägsstyrelsen göra anmälan minst ett år före ingången av det kalenderår, varunder fraktningen från Kiruna till Svartön är avsedd att äga rum.

Staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, därest icke bolaget med största möjliga jämnhet fördelar malmsändningen på årets särskilda månader eller tra-

fiken förhindras genom omständigheter, över vilka förvaltningen av statens järnvägar icke råder.

2:o) Staten tillförsäkrar vidare bolaget att under ovannämnda period 1908—1932 från Gellivare (Malmberget) till Svartön frakta den malm, sammanlagt 18,750,000 ton, som bolaget enligt § 7 äger att bryta inom Gellivare malmfält, mot en avgift av två (2) kronor 75 öre för ton och under de bestämmelser i övrigt som innefattas i kungl. brevet den 1 juli 1898; skolande sagda kvantitet fördelas ungefär lika på vart av ifrågakomma år, dock med rätt för bolaget att under de första fem åren utfrakta intill en miljon (1,000,000) ton årligen.

I nyssberörda kvantitet inbegripes icke s. k. varpmalm. Om fraktning av varpmalm stadgas ej i detta kontrakt.

3:o) Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag berättigas att under år 1907 utöver den i kontraktet emellan svenska staten och bolaget den 2 juli 1898 angivna kvantitet en miljon tvåhundratusen (1,200,000) ton, från Kiruna till Riksgränsen frakta ytterligare intill etthundrafemtiotusen (150,000) ton järnmalm emot en avgift av två (2) kronor 64 öre för ton och på de villkor i övrigt, som innehållas under mom. 1:o) i denna paragraf.

### § 9.

1:o) Staten äger rätt att den 31 december 1932 inlösa de aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, vilka nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält. Vill staten begagna denna rätt, göra därom tillsägelse under år 1930 hos Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund samt hos Aktiebolaget Gellivare Malmfält, om detta bolag då ännu äger bestånd. Har sådan tillsägelse skett, står det likväl staten öppet att senast sex månader före inlösningsdagen återkalla sin tillsägelse.

För dylik inlösen skall värdering av berörda aktier verkställas av nio ojäviga gode män, av vilka tre utses av Kungl. Maj:t, tre av trafikaktiebolaget, en av magistraten i Stockholm, en av magistraten i Göteborg och en av styrelsen för Tekniska Högskolan i Stockholm. Vid värderingen, varunder Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags böcker och övriga handlingar skola hållas tillgängliga för gode männen, uppskattas den årliga medelvinst, sistnämnda bolag skäligen bör anses hava haft å försäljningen av den malm, som bolaget brutit och tillgodogjort sig under åren 1920—1929, varvid hänsyn skall tagas ej blott därtill, om bolaget under perioden gjort skäliga avskrivningar, utan även till alla andra på bedömandet inverkan omständigheter. Angående avskrivningar är att iakttaga, att bolaget icke har skyldighet att på grund av malms bortförande göra avskrivning å själva gruvorna, ej heller att å fastigheter göra andra avskrivningar, än som föranledas av byggnaders nedgång i värde. Har kvantiteten av den malm, som bolaget brutit och tillgodogjort sig under nämnda tioårsperiod, överstigit trettio miljoner (30,000,000) ton från malmfältet i Kiirunavaara eller sju miljoner femhundra tusen (7,500,000) ton från Gellivare malmfält, skall från beräkningen uteslutas den vinst, som belöpt å de överskjutande kvantiteterna. Om till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen av malm ägt rum under ifrågavarande tioårsperiod, skall i stället för den tid, avbrottet varat, medtagas i beräkningen en lika lång tidrymd närmast före år 1920.

Lösesumman skall utgöra tjugufem gånger hälften av den sålunda uppskattade medelvinsten, dock att, om nämnden skulle uppskatta de malm-



kvantiteter, som vid 1932 års utgång finnas kvar inom bolagets utmål, till mindre belopp än ett hundrafemtio miljoner (150,000,000) ton i Kiirunavaara malmfält eller trettiosju miljoner femhundra tusen (37,500,000) ton i Gellivare malmfält från lösesumman skall avdragas vad som svarar emot bristen i nyssnämnda kvantitetens sammanlagda belopp.

Den efter angivna grunder bestämda lösesumman med avdrag för vad därav proportionellt må kunna belöpa på stamaktier, som icke ägas av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält, skall erläggas kontant å inlösningsdagen, dock med rätt för staten att dröja med erläggande av lösesumman eller någon del därav intill den 31 december nästföljande år, mot skyldighet för staten att meddela bolaget dagen för inbetalningen en månad förut samt att erlægga fyra (4) procent ränta å det resterande beloppet från inlösningsdagen till dess betalning sker. Har vid tiden för lösesummans erläggande staten såsom ägare av preferensaktierna icke erhållit den utdelning å samma aktier, som enligt bolagsordningen skall tillkomma preferensaktierna, innan utdelning å stamaktier må äga rum, äger staten från lösesumman avdraga det belopp, som brustit i sådan utdelning.

Inför gode männen må såväl staten som bolagen framställa och grunda sina anspråk och påståenden. Gode männen beslut må ej överklagas. Stanna de i olika meningar, gälle den mening, som de flesta omfattat, såsom gode männen beslut. Lagen om skiljemän äger ej tillämpning i fråga om det i detta mom. avsedda förfarande. Har icke, sedan ena parten med uppgift om sitt val av gode män gjort framställning hos den andra parten om utseende å dess sida av gode män, sådan åtgärd ägt rum inom tre månader, är förstnämnda part berättigad att välja gode män i den andras ställe.

2:o) Begagnar staten sin inlösningsrätt, och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke medhunnit att till utgången av år 1932 bryta och utfrakta hela de i nästföregående paragraf bestämda malmkvantiteter, från Kiirunavaara sjuttiofem miljoner (75,000,000) ton och från Gellivare aderton miljoner sjuhundra femtios tusen (18,750,000) ton, skall staten vid inlösen, varom i mom. 1:o sägs, utöver lösesumman för aktierna lämna Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Aktiebolaget Gellivare Malmfält ersättning, i den mån på deras aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag belöper, för vad av nämnda kvantiteter icke utfraktats, dock i intet fall för mera än fem miljoner (5,000,000) ton, varvid varje ton beräknas till ett pris, motsvarande bolagets enligt mom. 1:o uppskattade medelvinst under åren 1920—1929 per ton malm med avdrag av det vinstbelopp, som, därest malmen utfraktats under åren 1928—1932, skolat jämlikt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags bolagsordning å samma malm tillkomma preferensaktierna i bolaget.

Beräkningen av ifrågasatta ersättningsbelopp verkställes i brist på åsämjande av nio ojäviga gode män, utsedde på sätt i mom. 1:o sägs, och beloppet erlägges kontant före utgången av år 1933.

#### § 10.

Begagnar ej staten den i nästföregående paragraf omförmälda lösningensrätt, äger Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag under femårsperioden 1933—1937 utöver de i § 7 här ovan bestämda malmkvantiteter bryta ytterligare i Kiirunavaara malmfält sammanlagt femton miljoner (15,000,000) ton järnmalm samt i Gellivare malmfält tre miljoner sjuhundra femtio-

tusen (3,750,000) ton järnmalm, oberäknat varpmalm, så ock utfrakta nämnda kvantiteter mot den i § 8 för varje fall bestämda frakt och under övriga däri stadgade fraktningsvillkor.

Det åligger bolaget att under den i denna paragraf avsedda period fördela malmfraktningen med ungefär lika kvantiteter på vart av de fem åren.

#### § 11.

Har Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke medhunnit att till utgången av år 1937 bryta och utfrakta hela de i §§ 7 och 10 här ovan bestämda sammanlagda malmkvantiteter, från Kiirunavaara nittio miljoner (90,000,000) ton, från Gellivare tjugutvå miljoner femhundra tusen (22,500,000) ton, skall staten lämna Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Aktiebolaget Gellivare Malmfält ersättning, i den mån på deras aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag belöper, för vad av nämnda kvantiteter icke utfraktats, dock i intet fall för mera än fem miljoner (5,000,000) ton, varvid varje ton beräknas till ett pris motsvarande den vinst, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag skäligen bör anses hava haft å sin malmförsäljning under åren 1928—1937, med avdrag av det vinstbelopp, som, därest malmen utfraktats under åren 1933—1937, skolat jämligt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags bolagsordning å samma malm tillkomma preferensaktierna i bolaget.

I händelse av olika meningar om sagda beräkning skall uppskattning äga rum på sätt i § 9 stadgats.

Ersättningsbeloppet må, om staten sådant önskar, fördelas med en femtedel på vart av åren 1938—1942.

#### § 12.

Har staten icke begagnat sin i § 9 öfvermälda rätt till inlösen av stamaktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag vid utgången av år 1932, äger staten enahanda lösningsrätt den 31 december 1942. Vill staten begagna denna lösningsrätt, göre därom tillsägelse under år 1940 hos Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund samt hos Aktiebolaget Gellivare Malmfält, om detta bolag då ännu består, och skall i fråga om statens rätt att återkalla sin tillsägelse, om lösesummans bestämmande och grunderna därför, om avdrag å lösesumman samt om tiden för dess erläggande, vad i § 9 är därom stadgat äga motsvarande tillämpning, dock att för beräkning av medelårsvinsten skall läggas till grund kvantiteten av den malm, bolaget brutit och tillgodogjort sig under tioårsperioden 1928—1937.

#### § 13.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att icke exportera s. k. A-malm från utmälen nr 16, 17 och 27 (Vaktmästarens kulle) i Kiirunavaara utöver den kvantitet — omkring sjuhundra tusen (700,000) ton —, som redan blivit enligt ingångna kontrakt försäld för leverans från och med år 1908.

#### § 14.

1:o) Därest det fraktbelopp Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag har att jämligt i § 8 mom. 1:o) stadgad grund till staten erlægga för transport å järnvägen Gellivare—Riksgränsen, något år ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet av kostnaden för nämnda järnvägsdrift och underhåll jämte fem (5) procent å nuvarande och blivande anläggningskostnad för

samma järnväg, skall bolaget i allt fall för sådant år betala en summa, som motsvarar detta sammanlagda belopp. I driftkostnaden må dock ej inräknas utgift, som enligt vad av järnvägens räkenskaper utträdes, för anlets allena av persontrafik, postbefordran och transport av annat gods än bolagets.

Om staten för annans eller andras räkning än bolagets fraktar malm från Kiruna till Riksgränsen till sammanlagd myckenhet av minst trehundra tusen (300,000) ton för år, skall, i stället för nyssnämnda garantibestämmelse, gälla följande. Om något år fraktinkomsterna på järnvägen Gellivare—Riksgränsen ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet av kostnaden för järnvägens drift och underhåll jämte fem (5) procent å nuvarande och blivande anläggningskostnad för samma järnväg, skall bolaget i allt fall för sådant år betala, med inberäkning av fraktavgiften för transporterad malmkvantitet, en summa motsvarande den på bolagets transportkvantitet i förhållande till hela transportmängden på banan (person-, post- och godstrafik) proportionellt enligt vid statens järnvägar tillämpade fördelningsgrunder belöpande andel av ovannämnda sammanlagda kostnads- och procentbelopp. Skulle ett sådant år bolagets transportmängd icke uppgå till den av bolaget anmälda kvantitet, skall vid beräkning av bolagets andel i nämnda kostnads- och procentbelopp bolagets transportmängd i allt fall beräknas hava utgjort den anmälda kvantiteten.

2:o Därest något år fraktinkomsterna på järnvägen Gellivare (Malmberget)—Svartön ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet av kostnaden för järnvägens drift och underhåll jämte fem (5) procent å nuvarande och blivande anläggningskostnad för samma järnväg, innefattande jämväl alla statens upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön, skall Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag i allt fall för sådant år betala, med inberäkning av fraktavgiften för å denna bandel transporterad malmkvantitet, den på bolagets transportkvantiteter i förhållande till hela transportmängden på banan (person-, post- och godstrafik) proportionellt enligt vid statens järnvägar tillämpade fördelningsgrunder belöpande andel av ovannämnda sammanlagda kostnads- och procentbelopp. Skulle ett sådant år Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke frakta en så stor malmkvantitet denna väg, som bolaget anmält till befordran, skola vid beräkning av bolagets andel i nämnda kostnads- och procentbelopp bolagets transportmängder i allt fall beräknas hava utgjort de en gång anmälda kvantiteterna från Kiruna till Svartön och från Malmberget till Svartön.

3:o Har till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen av malm ägt rum, skola bolagets förpliktelser enligt denna paragraf upphöra för den tid, avbrottet varar.

#### § 15.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att av den malm, som bolaget enligt detta kontrakt äger att intill år 1933, respektive år 1938, bryta och tillgodogöra sig inom malmfälten i Kiirunavaara och Gellivare, i främsta rummet leverera vad som, utav de malmsorter bolaget bryter, åstundas för järn- eller ståltillverkning inom Sverige, till de priser, som efter det vid köpet i allmänhet gällande prisläge äro skäligen.

Nu stadgade skyldighet gäller endast gentemot dylik köpare, som för fullgörande av sina förpliktelser lämnar tillfredsställande bankgaranti; och skall i övrigt i avseende å bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf gälla följande:

a) Bolagets leveransskyldighet omfattar under första året, då leverans av malm enligt denna paragraf äger rum, högst

tvåhundra tusen (200,000) ton och under nästpåföljande år högst fyrahundra tusen (400,000) ton, varefter leveransskyldigheten småningom stiger, under iakttagande att därefter sammanlagda leveransskyldigheten under ett år i intet fall stiger med mer än etthundra femtiotusen (150,000) ton utöver vad bolaget under nästföregående år enligt denna paragraf levererat.

b) I fråga om tiden för rekvisition skall gälla, att bolaget oberoende av tiden för rekvisitionen är skyldigt att leverera intill etthundra tusen (100,000) ton sammanlagt under ett år, men i övrigt icke är skyldigt leverera, med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf försålda malmen uppgår eller genom rekvisitionen tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt

tvåhundra tusen (200,000) ton minst ett år, där den skulle uppgå till sammanlagt

fyrahundra tusen (400,000) ton minst två år, där den skulle uppgå till sammanlagt

femhundra femtiotusen (550,000) ton minst tre år före det år, då leverans skall äga rum o. s. v. med ett års höjning i rekvisitionstiden för varje ytterligare kvantitet av etthundra femtiotusen (150,000) ton.

Uppstå mellan bolaget och köpare olika meningar om, huruvida det av bolaget fordrade pris är skäligt, är bolaget pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant fordrar, underkasta sig avgörande av skiljemän.

#### § 16.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att sörja för en i allo rationell malm brytning samt att för sådant ändamål vidtaga lämpliga anstalter och nedlägga erforderliga kostnader. Bolaget förbinder sig jämväl att hålla all för rörelsen erforderlig egendom i gott skick ävensom att under åren 1928—1937 icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd avyttra sådan egendom.

#### § 17.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att, på sätt i Grängesberg och Kiruna redan ägt rum, även i Gellivare, där den med staten pågående rätttegången hittills lagt hinder i vägen för förverkligande av sådana avsikter, vidtaga åtgärder för beredande av tjänliga bostäder åt arbetarna samt för övrigt, i vad på bolaget ankommer, söka sörja för deras trevnad.

#### § 18.

Skulle under den tid, detta avtal äger bestånd, exporttull eller annan pålaga eller avgift, av vad slag det vara må, av svenska staten påläggas järnmalm, som brytes eller exporteras, förbinder sig staten att under förra hälften av nästpåföljande kalenderår gottgöra Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag vad de av sagda grund måst slutligen vidkännas för malm, som brutits i någon uti denna överenskommelse avsedd fyndighet.

Därest under sagda tid något av nämnda två bolag eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält måst vidkännas direkt beskattning, av vad slag det vara må, efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med årlig

inkomst uppgående till beloppet av nettovinsten för det svenska bankbolag, som under samma år haft den största nettovinsten, eller med förmögenhet uppgående till beloppet av förmögenheten hos det svenska bankbolag, som vid slutet av samma år ägt den största förmögenheten, skall staten under loppet av nästpåföljande kalenderår gottgöra detta bolag ej mindre vad bolaget nödgats utgiva utöver vad det bort utgiva, därest beskattning utgått efter samma grunder som för bolag med ovan sagda inkomst eller förmögenhet, än även ränta å skillnadsbeloppet efter fyra (4) procent om året; dock att, där beskattningen icke utgått efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med en årsinkomst av en miljon femhundra tusen (1,500,000) kronor eller med en förmögenhet av trettio miljoner (30,000,000) kronor, gottgörelse, varom här är fråga, i intet fall skall äga rum.

#### § 19.

Staten förbinder sig att under tiden intill 1932 års utgång, eller, om staten icke begagnat sin i § 9 omnämnda lösningsrätt, intill 1937 års utgång, icke låta annan frakta för export avsedd järnmalm å järnvägen Svartön—Riksgränsen mot billigare avgifter än dem, som medgivits Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, ävensom att efter 1932 respektive 1937 års utgång låta bolaget frakta malm på samma villkor, som angående för export avsedd malm bestämmas för andra malmtrafikanter i Norrbotten.

#### § 20.

1:o) I sammanhang med detta kontrakts undertecknande å statens vägnar skola alla Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags fånges- och åtkomsthandlingar till fastigheter, — däri inbegripet även till de fastigheter, som Aktiebolaget Gellivare Malmfält enligt detta kontrakt skall överlåta till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag — nedsättas hos Sveriges Riksbank såsom i taka händer mot åtagande av riksbanken att för Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags räkning hålla handlingarna i förvar och att ej utlämna desamma förrän efter utgången av år 1932 eller, om staten icke begagnat sin i § 9 omnämnda lösningsrätt, efter utgången av år 1937, samt med fullmakt för riksbanken att för Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags räkning och på dess bekostnad låta lagfara de fastighetsfång, å vilka lagfart icke redan blivit för sistnämnda bolag meddelad.

De handlingar, som för Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält grunda åtkomst till gruvor och inmutade områden, och vilka blivit i sammanhang med upptagande av lån för bolagen i bank nedsatta, så ock de inteckningar, som blivit fastställda i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags eller Aktiebolaget Gellivare Malmfälts förlagsinteckningsbara egendom eller i sistnämnda bolags fastigheter, skola, så snart och i den mån de frigöras från å dem nu vilande pantförbindelser, överlämnas till förvar å Sveriges Riksbank, mot åtagande av riksbanken att utlämna dem till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, dock ej förrän efter utgången av år 1932 respektive 1937.

2:o) All fast eller lös egendom, som enligt denna överenskommelse skall övergå till ny ägare, tillträdes den 1 januari 1908.

#### § 21.

1:o) Aktiebolaget Gellivare Malmfält förbinder sig att icke före utgången av år 1942 överlåta sina aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag till annan än Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund. Likale-

des förbinder sig Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund att icke före nyss angivna tid till annan överlåta de aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, som Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund nu äger eller intill nämnda tid förvärvar; dock skall denna bestämmelse icke utgöra hinder för överlåtelse av aktier, i den mån sådan erfordras för uppehållande av aktieägarnas antal vid lagstadgat minimum.

2:o) Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ikläda sig härmed ansvar såsom för egen förbindelse för alla de förpliktelser, som jämlikt detta kontrakt åligga Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag.

3:o) Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund medgiva att, till säkerhet för samtliga deras förbindelser enligt detta kontrakt med undantag för det i § 22 gjorda åtagande, de uti mom. 1:o) omförmälda aktier må utgöra pant; skolande i fråga om pantsättningen gälla vad i mom. 4:o) stadgas.

4:o) För att trygga statens rätt till inlösen enligt §§ 9 och 12, så ock till fullgörande av den i nästföregående mom. omförmälda pantsättning, skola i sammanhang med detta kontrakts undertecknande å statens vägnar de aktier, tillsammans minst trettionio tusen åttahundrafemtio två (39,852) stycken, i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, som tillhöra Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund samt Aktiebolaget Gellivare Malmfält, försedda med överlåtelse in blanko, nedsättas såsom i taka händer hos Sveriges Riksbank, med fullmakt för riksbanken att, sedan staten visat sig hava erlagt stadgad lösen för aktierna, överlämna dem med ifylld överlåtelse till staten samt mot åtagande av riksbanken

*att*, så länge statens rätt till inlösen består, hålla aktierna i förvar och icke till annan utlämna desamma;

*att* varje år, sedan ordinarie bolagsstämma med Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag hållits, till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Aktiebolaget Gellivare Malmfält utlämna föregående års vinstkuponger till vardera bolagets aktier, dock att, om staten med laga kraft ägande dom visar, att staten på grund av detta kontrakt äger fordran, för vilken aktierna jämlikt mom. 3:o) häfta såsom pant, staten är berättigad att utbekomma vinstkuponger till så stort antal, som fordras till täckande av dess fordran, samt

*att*, om tiden för statens lösningsrätt gått till ända utan att staten begagnat sig av samma rätt, samt staten vid denna tidpunkt icke äger fordran, för vilken aktierna häfta såsom pant, tillhandahålla vardera bolaget dess aktier.

## § 22.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund förbinder sig att inskränka exporten av malm från de Grängesbergs Grufveaktiebolag tillhöriga gruvor i Grängesberg, så att densamma efter år 1908 ej överstiger sexhundrafemtio tusen (650,000) ton samt efter år 1917 ej överstiger fyrahundrafemtio tusen (450,000) ton årligen.

Denna förbindelse gäller även för det fall, att Grängesbergs Grufveaktiebolags gruvor skulle komma i annan ägares hand. Vardera denna förbindelse under något år överträdd, skall trafikaktiebolaget under påföljande år till staten erlägga ett vite, beräknat efter fem (5) kronor per ton för varje ton malm, som utöver den stadgade maximikvantiteten blivit exporterad.

## § 23.

Staten utfäster sig, att, om staten begagnar sig av den i §§ 9 och 12 här ovan angivna lösningsrätt, i den mån sådant lämpligen kan ske, bibehålla den hos Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag anställda personal ävensom att svara för fortsatt utbetalning av då utgående, till beloppet rimliga pensioner och understöd åt tjänstemän och arbetare, som varit anställda vid nämnda bolag.

## § 24.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att för tiden från och med år 1908 till G. E. Broms' rättsinnehavare utbetala den royalty, som enligt avtal den 11 februari och den 20 maj 1903 häftar ej mindre vid bolagets förutvarande egendom än även vid den egendom, bolaget enligt denna överenskommelse förvärvar av Aktiebolaget Gellivare Malmfält; dock att staten ikläder sig ifrågavarande förpliktelse beträffande den malm, som staten enligt detta kontrakt kan komma att bryta i Luossavaara malmfält.

Staten ikläder sig vidare, för tiden från och med år 1908, betalningskyldighet för den i omförmälda avtal bestämda royalty, i vad den vilar på Mertainens Gruvaktiebolags nuvarande egendom.

## § 25.

1:o) Den mellan kronan, å ena, och Aktiebolaget Gellivare Malmfält m. fl., å andra sidan, anhängiga rättegång angående rätt till vissa inmutningar, i vilken rättegång Svea hovrätt givit dom den 23 februari 1906, nedläggas till alla delar, och parterna bära var sina kostnader för samma rättegång.

2:o) Denna överenskommelse utgör icke hinder för upplösning av Aktiebolaget Gellivare Malmfält, så snart bolaget anser sådant lämpligt, dock att detta icke verkar någon inskränkning i Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds förbindelser enligt detta kontrakt eller rubbning i den pantsättning, som enligt § 21 här ovan ägt rum.

## § 26.

Staten berättigas att taga del av alla undersökningar, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag anställt eller kommer att anställa rörande malmtillgången såväl i Luossavaara och Kiirunavaara som i Gellivare, ävensom att själv låta anställa sådana undersökningar, i den mån det kan ske utan att arbetet i gruvorna därigenom hindras eller uppehålles.

## § 27.

Genom detta kontrakt upphäves med 1907 års utgång den emellan staten, å ena, och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, å den andra sidan, den 2 juli 1898 ingångna överenskommelse. Till ytterligare säkerhet för uppfyllande av bolagets förbindelser enligt förevarande kontrakt skall intill år 1938 hos staten kvarbliva det intecknade skuldebrev å två miljoner (2,000,000) kronor, som av bolaget överlämnats till staten såsom säkerhet för ett i sagda överenskommelse stadgat vite, varemot de såsom pant för samma överenskommelse till staten avlämnade depositionsbevis å en miljon femhundra tusen (1,500,000) kronor skola, jämlikt § 4 här ovan, tillställas Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

## § 28.

Där enligt stadgande i denna överenskommelse tvist skall avgöras av skiljemän, skola, för såvitt icke här ovan annorlunda bestämts, skiljemännen vara tre till antalet och tillsättas på det sätt, att vardera parten utser en och överståthållareämbetet i Stockholm den tredje.

## § 29.

De rättigheter, som på grund av detta kontrakt tillkomma Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag må icke utan statens samtycke å annan överlåtas.

Förestående avtal antages härmed under förutsättning av vederbörande bolagsstämmors godkännande inom nästkommande juni månads utgång, men upphör att vara för bolagen bindande, därest det icke av staten inom samma tid godkännes.

Stockholm den 7 mars 1907.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND.

*Vollrath Tham.*

Bevittnas:

*C. H. Byström.*

*G. Lagerhjelm.*

AKTIEBOLAGET GELLIVARE MALMFÄLT.

*Vollrath Tham.*

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*Vollrath Tham.*

Godkännes å Kungl. Maj:ts och Kronans vägnar enligt nådigt bemyndigande av den 21 juni 1907.

Stockholm den 29 juni 1907.

*Julius Juhlin.*



## 1908 års avtal.

Under förutsättning, att det denna dag upprättade köpeavtal, varigenom Aktiebolaget Svappavaare Malmfält till Svenska staten försålt bland annat samtliga bolaget tillhöriga gruvor och gruveandelar jämte utmål, samt inmutade fyndigheter inom Svappavaara, Leveäniemi och Tansari malmfält i Juckasjärvi socken samt Salmivaara malmfält i Gellivare socken, varder å statens sida slutligen godkänt, träffas emellan Svenska staten å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, följande överenskommelse:

### § 1.

Utöver den kvantitet järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt 1907 års kontrakt emellan staten samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund äger att under 25-årsperioden 1908—1932 bryta och tillgodogöra sig inom Kiirunavaara malmfält, skall bolaget mot den i §§ 4 och 5 här nedan stadgade ersättningen till staten under tiden 1915—1932 äga bryta och tillgodogöra sig inom samma malmfält ytterligare nio (9) miljoner ton, dock med rätt för bolaget att, om det sådant önskar, inom Gellivare malmfält bryta och tillgodogöra sig intill 2,500,000 ton av sistberörda malmkvantitet, oberäknat varpmalm, varom förmåles i § 7 av 1907 års kontrakt.

### § 2.

Staten förbinder sig att intill år 1933, eller, om staten då icke begagnat den lösningsrätt till aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, som enligt § 9 mom 1:o i 1907 års kontrakt är staten tillförsäkrad, intill år 1938 icke inom Svappavaara, Leveäniemi, Tansari eller Salmivaara malmfält bryta eller låta bryta järnmalm annat än för järn- eller ståltillverkning inom Sverige.

### § 3.

Staten tillförsäkrar Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag att under perioden 1915—1932 frakta å järnvägen Svartön—Riksgränsen utöver de malmkvantiteter, som angivas i § 8 mom. 1:o och 2:o av 1907 års kontrakt, ytterligare den malm, tillsammans nio miljoner ton, som bolaget genom detta kontrakt erhåller rätt att bryta inom Kiirunavaara och Gellivare malmfält, mot den i ovannämnda § 8 mom. 1:o och 2:o för varje fall bestämda frakt och under övriga däri stadgade fraktningsvillkor. Denna kvantitet skall sålunda fördelas, att bolaget under vart och ett av åren 1915—1917 äger frakta etthundrafemtiotusen (150,000) ton, under vart och ett av åren 1918—1920 fyrahundrafemtiotusen (450,000) ton samt under vart och ett av åren 1921—1932 sexhundra tusen (600,000) ton; dock att den i 1907 års kontrakt angivna högsta fraktkvantiteten för år i olika riktningar icke må i följd av nyssberörda bestämmelse ökas till mera än 3,750,000 ton från Kiruna till Riksgränsen, 1,400,000 ton från Kiruna till Svartön eller 1,000,000 ton Gellivare malm från Gellivare (Malmberget) till Svartön.

## § 4.

Såsom vederlag för de bolaget genom detta kontrakt tillerkända rättigheter och förmåner erlägger bolaget till staten dels ett kontant belopp av 3,500,000 kronor, vilket betalas den 1 juli 1908, dock med rätt för bolaget att uppskjuta betalningen intill den 1 september 1908 mot erläggande av fyra procents årlig ränta å vad som ej betalas den 1 juli från sistnämnda dag till betalningsdagen, dels ock en royalty, enligt nedan givna bestämmelser.

## § 5.

För hälften av den kvantitet järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag genom bestämmelserna i § 1 här ovan erhåller rätt att bryta, eller alltså för fyra och en halv ( $4\frac{1}{2}$ ) miljoner ton skall bolaget till staten erlägga en royalty av tre (3) kr. pr ton, dock att å denna royalty skall avräknas den avgift, som staten såsom ägare av bolagets preferensaktier på grund av bolagsordningens bestämmelser äger bekomma i utdelning för ifrågakvarande fyra och en halv miljoner ton.

Royaltyn skall erläggas sålunda, att Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag utöver nyssberörda avgift betalar omedelbart efter ordinarie bolagsstämma vart av åren 1916, 1917 och 1918 royalty för 75,000 ton med 2 kr. per ton för Kiirunavaaramalm och 2 kr. 50 öre per ton för Gellivarealm, vart av åren 1919, 1920 och 1921 royalty för 225,000 ton efter samma grund, vart av åren 1922—1928 royalty för 300,000 ton likaledes efter samma grund samt vart av åren 1929—1933 royalty för 300,000 ton med 1 kr. 50 öre pr ton för Kiirunavaaramalm och 2 kr. 25 öre pr ton för Gellivarealm.

## § 6.

Har Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke medhunnit att till utgången av år 1932 bryta och utfrakta de malmkvantiteter, som bolaget, dels enligt 1907 års kontrakt, dels enligt detta kontrakt, äger tillgodogöra sig från Kiirunavaara och Gellivare malmfält, tillhoppa etthundratvå miljoner sjuhundrafemtiotusen (102,750,000) ton, skall den ersättningsskyldighet, som enligt § 9 mom. 2:o av 1907 års kontrakt för visst fall åligger staten, omfatta vad som brister i 102,750,000 ton, dock högst sju (7) miljoner ton. Begagnar ej staten sin lösningsrätt vid 1932 års utgång och har bolaget till den tiden ej medhunnit att bryta och utfrakta 102,750,000 ton, skall bolaget äga utfrakta vad som brister under femårsperioden 1933—1937, dock ej mera än högst 2,000,000 ton utöver vad bolaget enligt 1907 års kontrakt äger frakta under samma femårsperiod; skolande härvid bestämmelserna i § 10 i 1907 års kontrakt i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

## § 7.

1:o. Den i § 9 mom. 1:o av 1907 års kontrakt föreskrivna uppskattning av den medelvinst, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag under åren 1920—1929 haft å malmförsäljningen, skall jämväl omfatta vad bolaget på grund av nu förevarande avtal brutit och tillgodogjort sig under sagda period, därvid jämväl den enligt andra stycket av § 5 här ovan för samma malm erlagda särskilda royalty skall inräknas i vinsten; dock att härigenom ändring icke sker med avseende å de i anförda § 9 mom. 1:o av 1907 års kontrakt bestämda maximikvantiteter malm — 30,000,000 ton från malmfältet i Kiirunavaara och 7,500,000 ton från Gellivare malmfält — som vid inlösen få tagas i beräkning.

2:o. Bestämmelserna i detta kontrakt skola ej heller göra ändring i vad i § 9 mom. 1:o av 1907 års kontrakt är stadgat därom, att om de malm-tillgångar, som vid 1932 års utgång finnas kvar inom Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags utmål, av nämnden uppskattas till mindre belopp än 150 miljoner i Kiirunavaara eller 37 ½ miljoner i Gellivare malmfält, från lösesumman för de aktier, staten äger lösa, skall avdragas, vad som svarar mot bristen i nyssnämnda kvantitetens sammanlagda belopp.

§ 8.

Vad i §§ 13, 15, 16, 18, 24 och 29 av 1907 års kontrakt är stadgat skall i tillämpliga delar gälla även beträffande den malmkvantitet, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag genom detta kontrakt erhåller rätt att bryta.

§ 9.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ikläder sig ansvarighet såsom för egen skuld för alla de förbindelser, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag genom detta kontrakt åtagit sig.

Förestående avtal antages härmed under förutsättning av vederbörande bolagsstämmors godkännande inom nästkommande juni månads utgång, men upphör att vara för bolagen bindande, därest det icke av staten inom samma tid godkännes.

Stockholm den 9 april 1908.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND.

*Vollrath Tham.*

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*Vollrath Tham.*

Bevittnas:

*C. H. Byström.*

*Herman Duse.*

Förestående avtal godkännes.

Stockholm den 26 juni 1908.

Å Kungl. Maj:ts och Kronans vägnar.

*Carl Swartz.*

## Varpmalmsöverenskommelsen 1911.

Sedan Luossavaara-Kiirunavara Aktiebolag hos Kungl. Maj:t tillkännagivit sin avsikt att tillgodogöra sig den vid brytning inom Gellivare malmfält fallande s. k. varpmalmen samt anhållit att få å järnvägen Malmberget och Koskullskulle—Svartön frakta sådan varpmalm eller därur utvunnen produkt, har emellan Svenska staten, å ena, samt nämnda bolag, å andra sidan, följande överenskommelse blivit träffad:

### § 1.

Allt gods, som före den 1 januari 1908 upplagts såsom varpmalm, äger bolaget utan inskränkning efter gottfinnande tillgodogöra sig.

### § 2.

Med avseende å brytningen efter den 31 december 1907 överenskommes, att till varpmalm skall hänföras det gods, som efter avskiljande dels av rent gråberg, dels ock av exportvärdig malm (härefter kallad exportmalm) håller en medeljärnhalt av högst 47.5 %.

Om den närmare tillämpningen av denna regel stadgas här nedan.

### § 3.

I den mån bolaget under denna överenskommelses giltighet fortsätter att uppdelat det brutna godset uti gråberg, exportmalm och mellanprodukt (varpmalm), samt upplägger mellanprodukten utan att tillgodogöra sig densamma, skall den exportmalm, som må innehållas i den upplagda mellanprodukten, icke inberäknas i den bolaget genom 7 § i 1907 års överenskommelse medgivna exportkvantiteten.

### § 4.

Om bolaget för hela den vid brytningen fallande fyndiga bergmassan, vare sig oskrädd eller efter gråbergs avskiljande, till sovrings- och anrikningsverk, skall genom beräkningar enligt de i alternativ 1 eller 2 härnedan angivna grunder fastställts, huru stor del av den ur verken utvunna malmen skall hänföras till exportmalm samt huru stor del skall anses utgöra produkt av varpmalm av den i 2 § angivna järnhalt (denna produkt likasom av densamma genom beredning framställd malm härefter benämnd »övermalm»).

#### *Alternativ 1.*

Genom vägning av hela den till sovringsverket förda massan samt genom vägning och analysering av det ur verket eller ur därmed kombinerat anrikningsverk utgående malm och avfall beräknas den införda massans såväl kvantitet som medeljärnhalt. Befinnes därvid medeljärnhalten understiga för gods, som brutits ur gruvorna Kaptenslagret och Selet (härefter kallade Lilla fältet) 66 % eller för gods, som brutits ur övriga för närvarande under brytning varande gruvor (härefter kallade Stora fältet)

60.5 %, skall avräknas så stor kvantitet gråberg att den återstående kvantiteten håller 66 resp. 60.5 %. Denna återstående kvantitet — eller, om medeljärnhalten i det i sovringsverket införda godset icke understiger 66 resp. 60.5 %, hela den i verket införda kvantiteten — beräknas därefter fördelad uti exportmalm om 67.5 (för gods från Lilla fältet) resp. 64.15 % (för gods från Stora fältet) samt mellanprodukt av 50 % medeljärnhalt. Av denna 50 %-iga mellanprodukt skall 20 % av kvantiteten anses utgöra exportmalm och inberäknas uti den genom 1907 års kontrakt fastställda maxiexportkvantiteten.

### Alternativ II.

a) Om all under året bruten varpmalm anrikas, är att såsom exportmalm räkna så mycket malm med en medeljärnhalt av 64.471 % som motsvarar 87.225 % och såsom övermalm så mycket som motsvarar 12.775 % av järnet i årets hela vunna malmkvantitet, detta dock under förutsättning att den av statens kontrollant utförda provtagning icke giver anledning att antaga, att järnhalten i avfallet från sovrings- och anrikningsverket överstiger 14 %. Är järnhalten i avfallet däremot högre, skall den beräknade övermalmskvantiteten minskas med en malmkvantitet, som kan beräknas motsvara den i avfallet kvarlämnade järnhalten utöver den sålunda medgivna. Bolaget är i sådant fall skyldigt verkställa den vägning och analysering av avfallet, som erfordras för att fastställa järnmängden i detsamma.

b) Om bolaget vid en eller flera gruvor anordnar maskinell sovring utan att anrika den vid sovringen erhållna malmhaltiga mellanprodukten, skall från den enligt ovanstående punkt a) beräknade övermalmskvantiteten frånräknas så mycket malm av årets medeljärnhalt, som motsvarar mellanproduktens innehåll av järn, sedan gråberg över 35 mm. avlägsnats. Härvid skall iakttagas, att av denna mellanprodukts järnmängd 90 % skall beräknas bliva utvunnen. Vid eventuellt sedermera skeende anrikning av denna mellanprodukt skall den vunna malmen utan avdrag räknas som övermalm, såvida mellanproduktens järnhalt ej överstiger 47.5 %; i annat fall tillämpas bestämmelserna i nedanstående § 5.

Den i alternativ II angivna metoden för sagda beräkning skall tillämpas, så länge staten det medger. Staten äger emellertid när som helst påfordra, att beräkningen skall ske med tillämpning av den i alternativ I angivna metod, och skall, då sådant yrkande framställts, alternativ I tillämpas från och med ingången av nästa kalenderår efter det, då yrkandet framställts.

Bliver ny gruva upptagen inom Gellivare malmfält, skall den efter sin beskaffenhet hänföras antingen till Lilla eller Stora fältet. Uppstår tvist härom, skall sådan tvist avgöras av skiljemän enligt gällande lag.

### § 5.

Vill bolaget vare sig genom försäljning eller genom sovring och anrikning tillgodogöra sig mellanprodukt, som upplagts efter den 31 december 1907 eller som hädanefter särskilt upplägges, skall, sedan först rent gråberg blivit fränskilt, kvantiteten och medeljärnhalten av det tillgodogjorda godset genom vägning och analysering fastställas. Finnes medeljärnhalten under året överstiga 47.5 %, skall såsom exportmalm frånräknas så stor kvantitet 60 %-ig malm, som erfordras för att återstoden skall hålla 47.5 % järn.

## § 6.

Föres sådan mellanprodukt, som i 5 § sägs, eller mellanprodukt, som före den 1 januari 1908 upplagts såsom varpmalm, till sovrings- eller anrikningsverk tillsammans med gods, varom i 4 § sägs, skall den införda mellanprodukten till kvantitet och järnhalt bestämmas, så att densamma, resp. därur utvunnen malm, kan frånräknas vid tillämpningen av de i § 4 alternativ I och II givna regler. Vid tillämpning av alternativ II skall iakttagas, att av den införda mellanproduktens järnmängd 90 % skall beräknas bliva utvunnen samt frånräknas, reducerad till den ur verken utvunna malmens medeljärnhalt.

## § 7.

Vid tillämpning av reglerna i § 4 alternativ I iakttages, att om från det ena gruvfältet (Stora eller Lilla) malmhaltigt gods föres till sovrings- och anrikningsverk tillsammans med gods från det andra fältet, skall den förre produkten till kvantitet och järnhalt bestämmas så att den kan frånräknas vid tillämpning av de i § 4 alternativ I givna regler.

## § 8.

Staten äger att på bolagets bekostnad anordna den kontroll över denna överenskommelses tillämpning, som staten finner erforderlig.

## § 9.

Bolaget berättigas att frakta gods, varöver bolaget enligt denna överenskommelse äger förfoga såsom varpmalm, ävensom av sådant gods utvunnen produkt, från Malmberget och Koskullskulle till Luleå (Svartön) mot en avgift av två (2) kronor 75 öre per ton och i övrigt i tillämpliga delar under de bestämmelser, som innefattas i kungl. brevet den 1 juli 1898; åliggande bolaget att före den 1 juli varje år hos kungl. järnvägsstyrelsen anmäla, huru stor kvantitet varpmalm eller därav utvunnen produkt, bolaget under nästföljande år vill frakta.

## § 10.

Denna överenskommelse träder genast i kraft och gäller intill den 1 januari 1933.

Förestående avtal antages.

Stockholm den 30 september 1911.

Å Kungl. Maj:ts och Kronans vägnar:

*Carl Swartz.*

Stockholm den 6 oktober 1911.

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*Erik Frisell.*

*Hjalmar Lundbom.*

## 1913 års avtal.

Emellan Svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, är följande överenskommelse träffad:

### § 1.

Utöver de kvantiteter järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt 1907 och 1908 års kontrakter med svenska staten äger att under 25-årsperioden 1908—1932 bryta och tillgodogöra sig inom Kiirunavaara och Gellivare malmfält, skall bolaget mot den i § 3 här nedan stadgade ersättning till staten under tiden 1913—1932 äga rätt att bryta och tillgodogöra sig inom samma malmfält ytterligare högst trettioen (31) miljoner ton, därav högst 21,600,000 ton inom Kiirunavaara malmfält samt högst 9,400,000 ton inom Gellivare malmfält, oberäknat varpmalm, varom förmåles i § 7 av 1907 års kontrakt.

### § 2.

Staten tillförsäkrar Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag att under perioden 1913—1932 frakta å järnvägen Svartön—Riksgränsen utöver de malmkvantiteter, som angivas i § 8 mom. 1:o och 2:o av 1907 års kontrakt samt § 3 av 1908 års kontrakt, ytterligare den malm, tillsammans trettioen miljoner ton, som bolaget genom detta kontrakt erhåller rätt att bryta inom Kiirunavaara och Gellivare malmfält, mot den i ovannämnda § 8 mom. 1:o och 2:o för varje fall bestämda frakt och under övriga däri stadgade fraktningsvillkor. Denna kvantitet fördelas sålunda, att bolaget äger frakta

under år 1913	upp till	300,000	ton	
»	» 1914	»	»	400,000 »
»	» 1915	»	»	650,000 »
»	» 1916	»	»	900,000 »
»	» 1917	»	»	1,150,000 »
»	» 1918	»	»	1,350,000 »
»	» 1919	»	»	1,600,000 »
»	» 1920	»	»	1,850,000 »
1921—1932	»	»	»	1,900,000 » ;

dock att den del av ovannämnda malmkvantiteter, som bolaget under något eller några år icke hunnit utfrakta, må — efter överenskommelse med järnvägsstyrelsen, huruvida transporterna av dessa restpartier skola gå i riktning mot Svartön eller mot Riksgränsen — senare såvitt för sta-

tens järnvägar möjligt utfraktas, dock — med undantag för det i § 6 här nedan avsedda fall — ej efter 1932 års slut.

Den i 1907 års kontrakt angivna högsta fraktkvantiteten för år i olika riktningar må i följd av nyssberörda bestämmelse jämte 1908 års kontrakt uppgå till högst 5,000,000 ton malm från Kiruna till Riksgränsen, 1,400,000 ton eller den kvantitet, Kungl. Maj:t därutöver kan medgiva, från Kiruna till Svartön och 1,400,000 ton Gellivaremalms från Gellivare (Malmberget) till Svartön.

Staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malm mängden, som kan uppstå, därest icke bolaget jämnt fördelar alla malmsändningar på olika linjer under årets särskilda månader eller trafiken förhindras genom omständigheter, över vilka förvaltningen av statens järnvägar icke råder.

Ifrågasättes ökning av utfraktningen från Kiruna till Svartön med mera än 400,000 ton för år räknat, måste samtidigt minskning med motsvarande mängd malm å linjen Kiruna—Riksgränsen ske, och åligger det för sådant fall bolaget att därom göra framställning hos järnvägsstyrelsen minst 2 år före ingången av det kalenderår, varunder sådan omläggning skulle äga rum, därest ökningen avser en transportmängd av mera än 400,000 ton och upp till 900,000 ton; önskas större årlig ökning än 900,000 ton i transportererna å linjen Kiruna—Svartön, skall meddelande härom lämnas minst 3 år före ingången av det kalenderår, varunder sådan ökning är avsedd att äga rum.

För den händelse bolaget skulle önska att för visst fall försända malm från Gellivare malmfält till Riksgränsen, äger bolaget att efter överenskommelse med järnvägsstyrelsen få sådan transport utförd mot en frakt av 3 kronor 43 öre per ton, under villkor att bolaget utöver i transportplanen angivna kvantiteter försänder minst motsvarande kvantitet malm från Kiruna till Svartön och i övrigt så ordnar transporten av malmen, att de vagnar, som använts för malmtransporten från Kiruna till Svartön, kunna vid återgåendet användas för berörda malmtransport från Malmberget till Riksgränsen.

För magasinering i vagnar av malm i avvaktan på lossning samt för transporter mellan upplag sinsemellan eller mellan upplag och lastande fartyg tillhandahålla statens järnvägar utan avgift 150 malmvagnar per dag. Erfordras ett större antal vagnar tillhandahålla statens järnvägar sådana i mån av tillgång mot en hyra av 3 kronor per vagn och påbörjat dygn.

Bolaget anskaffar och tillhandahåller statens järnvägar senast den 1 juni 1914 ett antal av 100 malmvagnar av statens järnvägars typ M2 enligt nu gällande bestämmelser samt av svensk tillverkning, vilka vagnar utan någon ersättning till bolaget få disponeras för den allmänna malmtrafiken. Kostnaden för dessa vagnars underhåll bestrides av bolaget. Lika många vagnar, som under tiden kl. 6 e. m. ena dagen till kl. 6 e. m. påföljande söckendag ankommit lastade till Svartön, skola återlämnas tomma successivt senast under loppet av därpå följande söckendag, räknad till kl. 12 midnatt. Försenas återlämnandet utöver denna tid, erlägges av bolaget en vagnhyra av 3 kronor per vagn och påbörjat dygn.

Genom förestående upphäves bestämmelsen rörande begagnandet av vagnar å Svartön i Kungl. Maj:ts brev av den 1 juli 1898, åberopat i 1907 års kontrakt § 8 mom. 1:o).



## § 3.

För hälften av den kvantitet järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt bestämmelserna i § 1 här ovan bryter och bortfraktar, skall staten uppbära den vid nämnda hälfts försäljning uppstående nettovinsten, vilken vinst med stöd av för statens räkning nu verkställda undersökningar härmed fastställs till sex (6) kronor per ton. Å vinsten skall dock avräknas den avgift, som staten såsom ägare av bolagets preferensaktier på grund av bolagsordningens bestämmelser äger bekomma i utdelning för ifrågavarande femton och en halv miljoner ton; och skall sålunda utöver berörda avgift vinsten utgå för åren 1913—1927 med 5 kronor per ton Kiirunavaaramalm och 5 kronor 50 öre per ton Gellivare-malm samt för åren 1928—1932 med 4 kronor 50 öre per ton Kiirunavaaramalm och 5 kronor 25 öre per ton Gellivare-malm.

Den 31 december varje år skall approximativ likvid av ifrågavarande vinst erläggas för den kvantitet malm, som enligt kungl. järnvägsstyrelsens ungefärliga beräkningar under året brutits och utfraktats på grund av bestämmelserna i detta kontrakt; och skall den slutliga regleringen av likviden äga rum i samband med erläggandet av den utdelning, som enligt bolagsordningen skall utgå till staten såsom ägare av preferensaktierna.

## § 4.

Begagnar staten den i § 9 av 1907 års kontrakt stipulerade rätt att den 31 december 1932 inlösa de Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund eller Aktiebolaget Gellivare malmfält tillhöriga aktierna i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, skall, såsom vederlag för den genom detta kontrakt föranledda minskningen av malmtillgången i Kiirunavaara och Gellivare malmfält, den enligt de i nämnda paragraf angivna grunder bestämda lösesumman minskas med ett belopp motsvarande 3 kronor per ton å hälften av de enligt detta avtal brutna och bortfraktade malmkvantiteter.

Skulle staten icke hava den 31 december 1932 begagnat sin förenämnda inlösningsrätt, skall det härövan angivna beloppet jämte ränta efter 4 procent från den 1 januari 1933 till den 31 december 1942 avdragas från den lösesumma, som jämlikt de i § 12 av 1907 års kontrakt angivna grunder skall bestämmas, för det fall att staten till sistnämnda dag påkallat begagnande av sin lösningsrätt.

## § 5.

Vid den i § 9 mom. 1:o av 1907 års kontrakt föreskrivna uppskattning av den medelvinst, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag under åren 1920—1929 haft å malmförsäljningen, skall icke hänsyn tagas till försäljningsprisen å den malmkvantitet, bolaget på grund av nu förevarande avtal brutit och tillgodogjort sig; ej heller skall genom detta kontrakt ändring ske med avseende å de i § 9 mom. 1 av 1907 års kontrakt bestämda maximumkvantiteter malm — 30,000,000 ton från Kiirunavaara malmfält och 7,500,000 ton från Gellivare malmfält — som vid inlösen få tagas i beräkning. Dessa bestämmelser skola äga motsvarande tillämpning för det fall att lösningsrätt kommer att utövas i enlighet med § 12 i 1907 års kontrakt.

## § 6.

Begagnar ej staten sin lösningsrätt vid 1932 års utgång och har Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag till den tiden ej medhunnit att bryta och utfrakta de malmkvantiteter, som bolaget enligt detta kontrakt äger tillgodogöra sig från Kiirunavaara och Gellivare malmfält, skall bolaget under femårsperioden 1933—1937 först utfrakta vad som må återstå av sistnämnda malmkvantiteter, innan brytning och utfraktning av de i § 10 i 1907 års kontrakt angiva malmkvantiteter må ifrågakomma.

## § 7.

Bestämmelserna i detta kontrakt skola ej göra ändring i vad i 1907 års kontrakt är stadgat därom, att, de malmtillgångar, som vid 1932 respektive 1942 års utgång finnas kvar inom Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags utmål, av nämnden uppskattas till mindre belopp än 150 miljoner ton i Kiirunavaara eller  $37\frac{1}{2}$  miljoner ton i Gellivare malmfält, från lösesumman av de aktier, staten äger lösa, skall avdragas, vad som svarar mot bristen i nyssnämnda kvantiteters sammanlagda belopp.

## § 8.

Vad i §§ 13, 14, 15, 16, 18, 24 och 29 av 1907 års kontrakt är stadgat skall i tillämpliga delar gälla även beträffande den malmkvantitet, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag genom detta kontrakt erhåller rätt att bryta.

## § 9.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ikläder sig ansvarighet såsom för egen skuld för alla de förbindelser, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag genom detta kontrakt åtagit sig.

## § 10.

Aktiebolaget Gellivare malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund medgiva, att, till säkerhet för samtliga deras förbindelser enligt 1908 års kontrakt samt enligt detta kontrakt, de i § 21 mom. 1:o av 1907 års kontrakt omförmälda aktier må utgöra pant.

## § 11.

Uppstår mellan parterna tvist om tolkningen eller tillämpningen av detta kontrakt, skall tvisten avgöras av skiljemän, utsedda på sätt i § 28 i 1907 års kontrakt finnes stadgat.

## Tillägg:

Utöver vad förestående kontrakt innehåller åtager sig Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag att anordna en genom djupborrningar utförd undersökning rörande malmernas dimensioner på djupare nivåer inom Kiirunavaara och Gellivare malmberg intill en kostnad av högst 500,000 kronor, vilket av bolaget gjorda utlägg skall utan räntetillägg till bolaget återbetalas i den händelse staten år 1932 eller år 1942 begagnar sig av sin inlösningsrätt. Denna undersökning skall utföras i överensstämmelse med

de anvisningar, som lämnas av en för arbetets övervakande tillsatt nämnd på tre personer, av vilka en utses av Kungl. Maj:t, en av bolaget och en av Järnkontoret, skolande arbetet så bedrivs, att nämndens rapport över de vunna resultatena kan föreläggas 1919 års riksdag.

Stockholm den 4 april 1913.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND.

*Ax. G. Svedelius*

*Erik Frisell.*

AKTIEBOLAGET GELLIVARE MALMFÄLT.

*Ax. G. Svedelius*

*Erik Frisell.*

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*Ax. G. Svedelius*

*Erik Frisell.*

Bevittnas:

*C. H. Byström.*

*H. I. Fröcklin.*

Godkännes å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar enligt nådigt bemyndigande av den 4 juli 1913.

Stockholm den 18 juli 1913.

THEODOR ADELSWÄRD.

---

## 1918 års avtal.

Emellan svenska staten, å ena, samt Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Norrbottens Järnverks Aktiebolag, här nedan kallade bolagen, å andra sidan, är följande överenskommelse träffad:

### § 1.

Staten överläter till bolagen uteslutande nyttjanderätten under åren 1919—1930 till Luossavaara malmfält, innefattande gruvor och inmutade områden, som i bil. nr 1 till denna paragraf angivas tillhöra samma malmfält. Bolagen äga dock icke under sagda tidsperiod begagna sig av denna nyttjanderätt i vidare mån än här nedan i detta kontrakt bestämmes.

### § 2.

1:o. Bolagen äga inom ifrågavarande malmfält för varje år bryta och tillgodogöra sig trehundrafemtiotusen (350,000) ton järnmalm. Skulle bolagen något år icke bryta och bortfrakta den medgivna kvantiteten, äga bolagen under de följande åren av kontraktstiden tillgodogöra sig den sålunda icke brutna och bortfraktade kvantiteten.

2:o. Den brutna malmen fördelas mellan bolagen sålunda, att all vid brytningen fallande malm med högst 0.015 procent fosfor tillkommer Norrbottens Järnverks Aktiebolag och all malm med högre fosforhalt Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund. Den malm, som tillfaller Norrbottens Järnverks Aktiebolag må endast användas för järn- och ståltillverkning inom landet; den Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund tillfallande malmen må exporteras.

### § 3.

Norrbottens Järnverks Aktiebolag utfäster sig att till tackjärnstillverkare, som därom hos bolaget gör ansökning senast den 1 juli 1919, till nämnda bolags självkostnadspris avstå för varje år så stor del av hela den malmkvantitet, Norrbottens Järnverks Aktiebolag på grund av detta kontrakt bekommer, som å varje särskild sökande belöper efter förhållandet emellan å ena sidan hans egen tillverkning av tackjärn, avsett för ståltillverkning inom landet, och å andra sidan samtliga sökandes jämte Norrbottens Järnverks Aktiebolags sammanlagda tillverkning av sådant tackjärn ifrågavarande år. Anmälan om dylikt malmbehov skall för varje nästföljande år göras till Norrbottens Järnverks Aktiebolag senast den 1 oktober året före det år, anmälan avser.

Den malm, Norrbottens Järnverks Aktiebolag sålunda avstår, må icke utan detta bolags medgivande användas för annat ändamål än framställning av tackjärn för ståltillverkning inom landet. Exporteras utan sådant medgivande tackjärn, framställt av malm, som Norrbottens Järnverks Aktiebolag avstått, har den tillverkare, som erhållit ifrågavarande malmparti, för framtiden förverkat sin rätt till malm enligt denna paragraf.

## § 4.

För nyttjanderätten erlægga bolagen till staten en royalty, som utgår med trehundrafemtiotusen (350,000) kronor för varje år under åren 1919—1930 samt därutöver för varje ton för bolagens räkning bruten och bortfraktad malm:

i fråga om malm, som jämlikt bestämmelsen i § 2 skall tillkomma Norrbottens Järnverks Aktiebolag, två kronor per ton; samt

i fråga om malm, som enligt sagda bestämmelse skall tillkomma Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, för under åren 1919—1927 bortfraktad malm två kronor per ton men för efter 1927 års utgång bortfraktad malm tre kronor per ton; ägande dock bolaget under år 1927 påkalla prövning av skiljemän, vilka, därest bolaget kan visa, att vinsten å försäljningen av ifrågavarande malm icke kan antagas komma att uppgå till åtta kronor per ton, äga nedsätta den avgift, som utöver ovannämnda en gång för alla fastställda årliga belopp av 350,000 kronor skall utgå för varje ton bruten och bortfraktad malm, till en krona mindre än hälften av den beräknade vinsten, dock till lägst två kronor per ton; och må vid beräkning av nyssnämnda vinst hänsyn icke tagas till några av trafikaktiebolaget ingångna avtal eller vidtagna åtgärder, vilka kunna antagas hava på ett eller annat sätt tjänat det syfte, att bolagets vinst därigenom skulle kunna beräknas till lägre belopp än eljest kommit att ske.

Ovan omförmälda skiljemän utses på sätt finnes stadgat i 28 § av 1907 års kontrakt mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunaavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan. Den granskning av trafikaktiebolagets räkenskaper, som kan erfordras för skiljedomen, må dock icke utövas av annan än statens ombud i trafikaktiebolagets styrelse eller statens revisor i sistnämnda bolag.

Av förenämnda ersättning skola 350,000 kronor erläggas i förskott den 31 december varje år; första gången således den 31 december 1918. För återstoden skall approximativ likvid erläggas den 31 december varje år för den kvantitet malm, som enligt kungl. järnvägsstyrelsens ungefärliga beräkningar under året brutits och utfraktats på grund av bestämmelserna i § 2 av detta kontrakt; och skall den slutliga regleringen av likviden äga rum senast den 1 juni påföljande år.

## § 5.

Frånsett den kvantitet, som omförmäles i § 2, åligger det bolagen att årligen bryta och till ett pris, motsvarande självkostnaden, ökad med 10 procent, tillhandahålla staten eller den eller dem, till vilka staten överläter sin rättighet, intill 100,000 ton malm från Luossavaara av olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet.

Rörande bolagens leveransskyldighet enligt denna paragraf skall gälla följande:

a) Bolagens leveransskyldighet omfattar under första året, då leverans av malm enligt denna paragraf äger rum, högst femtiotusen (50,000) ton.

b) I fråga om tiden för rekvisition skall gälla, att bolagen, oberoende av tiden för rekvisitionen, äro skyldiga att leverera intill tjugutusen

(20,000) ton sammanlagt om året, men i övrigt icke äro skyldiga att leverera, med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf rekvirerade malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt femtiotusen (50,000) ton, minst ett år samt,

där den skulle överstiga femtiotusen (50,000) ton, minst två år före det år, då leverans skall äga rum.

c) Bolagens leveransskyldighet enligt denna paragraf inträder icke förrän två år efter dagen för detta kontrakts undertecknande.

d) I självkostnaden skall inräknas dels de direkta utläggerna för arbetslöner, material och transporter, dels andel i kontorskostnader och övriga allmänna omkostnader, dels ock andel i amortering och ränta å anläggningskostnaderna.

Självkostnaden må icke beräknas högre än den i bolagens räkenskaper beräknas för annan under året i Luossavaara bruten malm.

e) Om staten påfordrar granskning av beräkningen över självkostnaden, skall granskningen utföras av statens revisor i Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund med rätt för honom att anlita av honom i samförstånd med bolaget utsett sakkunnigt biträde.

f) Staten må icke begagna sin rätt till malm enligt denna paragraf annat än för järn- eller ståltillverkning i landet.

g) Därest naturhinder, krig, strejk, lockout, arbetarbrist eller annan driftstörning, varöver bolaget icke kan råda, vållar inskränkning i bolagens brytningsförmåga, upphör bolagens leveransskyldighet enligt denna paragraf, så länge hindret varar och i den mån hindret vållar inskränkning i brytningen; dock må staten icke vidkännas minskning i leveransen i vidare mån än som svarar mot statsleveransens storlek i förhållande till bolagens samtliga avtalade leveranser från Luossavaara ifrågavarande år.

## § 6.

Bolagen förbinda sig att sörja för en i allo rationell malmbrytning samt att för sådant ändamål vidtaga lämpliga anstalter och nedlägga erforderliga kostnader.

Under förutsättning att inom Luossavaara till 200 meters allmän avvägning under Kiirunavaaras nollpunkt kunna uttagas nio miljoner (9,000,000) ton direkt användbar malm, förbinda sig bolagen, att icke utsträcka brytningen till större djup. Skulle icke tillräcklig malmkvantitet finnas över denna nivå, skall fastställandet av den vidare utsträckningen mot djupet bliva föremål för särskild underhandling mellan staten och bolagen. Denna bestämmelse må dock icke utgöra hinder för bolagen att på lägre nivå än 200 meters allmän avvägning under Kiirunavaaras nollpunkt anlägga utfartsorter eller schakt.

## § 7.

I sammanhang med detta kontrakt upplåter staten genom särskilda arrendekontrakt för åren 1919—1930 till bolagen nyttjanderätten till det område vid Luossavaara, som å en i kontrakt den 9 september 1899 mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag åberopad karta betecknats med litt. B, emot arrende utgående med enahanda belopp per kvadratkilometer, som för den enligt kontrakt mellan

staten och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag upplåtna marken vid Kiirunavaara och på de villkor i övrigt, som uti samma kontrakt äro stadgade.

## § 8.

Staten tillförsäkrar bolagen rätt att under perioden 1919—1930 årligen frakta å järnvägen Svartön—Riksgränsen trehundrafemtio tusen (350,000) ton malm. Den del härav, som bolagen under något eller några år icke hunnit utfrakta, må senare, såvitt för järnvägen är möjligt, utfraktas, dock ej efter 1930 års slut.

För den del av här ifrågavarande malm, som för Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds räkning kommer att under avtalstiden transporteras från Kiruna till Riksgränsen respektive Svartön för att skeppas, skall fraktavgiften utgå med 3.21 kronor per ton till Riksgränsen och 4.17 kronor till Svartön, med iakttagande i tillämpliga delar av de transportvillkor och transportbestämmelser, som finnas angivna i 1907 års kontrakt mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, med den inskränkning, som framgår av § 2 sista stycket av 1913 års kontrakt mellan svenska staten och nyssnämnda bolag.

För nyssnämnda malmtransporter skola sålunda gälla enahanda garantibestämmelser, som finnas angivna i § 14 mom. 1:o och 2:o i 1907 års kontrakt, varvid skall iakttagas, att garantibeloppet skall fördelas på Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag i förhållande till för vardera bolagets räkning framförda tonkilometer malm å dels sträckan Gellivare—Riksgränsen, dels sträckan Gellivare (MalMBERGET)—Svartön. Därest § 14 av 1907 års kontrakt på grund av sådan statsinlösen, varom stadgas i § 9 av samma kontrakt, upphör att gälla, kan trafikaktiebolaget därefter icke förpliktas att för visst år erlagga större belopp, än som, inberäknat stadgade fraktavgifter, betäcker de föränderliga kostnaderna för trafikaktiebolagets malmtransporter samt en sådan andel av de fasta kostnaderna, som framkommer, om — med tillämpning i övrigt av garantibestämmelserna i § 14 av 1907 års kontrakt — det verkliga antalet under året utförda malmtonkilometer för trafikaktiebolagets räkning å respektive bandelar ställes i förhållande till antalet för Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags räkning utförda malmtonkilometer i medeltal per år under de fem sista åren innan statsinlösen ägt rum. Trafikaktiebolagets förpliktelser enligt här ifrågavarande bestämmelser skola upphöra endast för den tid ett fullständigt avbrott i nu ifrågavarande malmtransport å vederbörande järnvägslinje nödvändigtvis måst äga rum till följd av krig eller blockad.

Staten medger att, i den mån vagnar för transporten mellan upplag å Svartön och lastande fartyg behövas för Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds här ifrågavarande malmkvantiteter, sådana må i mån av tillgång tillhandahållas av statens järnvägar, dock att, därest statens järnvägar måste för såväl nyssberörda malm som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags malm tillhandahålla mera än 150 vagnar per dag, en avgift av 3 kronor per vagn och påbörjat dygn skall erläggas.

För den malm, som kommer att transporteras för Norrbottens Järnverks Aktiebolags räkning, skall frakten utgå enligt allmänt gällande fraktavgifter, för så vitt icke Kungl. Maj:t eller järnvägsstyrelsen annorlunda medger.

## § 9.

Därest detta avtal icke förlänges vid 1930 års utgång, åligger det staten att till bolagen erlægga lösen för alla av bolagen bekostade, för gruvornas tillgodogörande och administrerande anordnade anstalter, byggnader — dock ej bostadsbyggnader — och annat likasom maskiner, redskap och material. Lösesumman skall bestämmas och erläggas på sätt i § 6 mom. 4 av oförmälda 1907 års kontrakt bestämmas.

## § 10.

Med ändring av bestämmelserna i § 22 av 1907 års kontrakt mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, samt i kungl. brevet till kommerskollegium den 14 september 1917, skall beträffande exporten av malm från de Grängesbergs Grufveaktiebolag tillhöriga gruvor i Grängesberg gälla följande:

1:o. Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund medgives rätt att från de Grängesbergs Grufveaktiebolag tillhöriga gruvorna i Grängesberg under åren 1919—1930 exportera utöver de enligt 1907 års kontrakt och nämnda kungl. brev medgivna kvantiteterna ytterligare 350,000 ton årligen, i den mån staten ej begagnar sig av den staten enligt 2:o) här nedan tillkommande rätt. Skulle bolaget något år icke exportera den medgivna kvantiteten, äger bolaget under de följande åren exportera den återstående kvantiteten. Likaledes äger bolaget efter år 1918 exportera de kvantiteter, bolaget genom ovannämnda kungl. brev medgivits rätt att exportera under åren 1917 och 1918, men som bolaget intill 1918 års slut icke hunnit exportera.

2:o. Å andra sidan förbinder sig Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund att, därest staten så önskar, under åren 1919—1930 tillhandahålla staten eller den eller dem, till vilka staten överlåter sin rättighet, i mom. 1:o omhandlade 350,000 ton malm för järn- eller ståltillverkning inom landet.

Beträffande denna leveransskyldighet skola gälla följande bestämmelser:

a) Malmen skall levereras banvagn Grängesberg till pris motsvarande självkostnaden.

b) I fråga om tiden för rekvisition skall gälla, att trafikaktiebolaget, oberoende av tiden för rekvisitionen, är skyldigt att leverera intill femtiotusen (50,000) ton sammanlagt under ett år, men i övrigt icke är skyldigt att leverera med mindre rekvisition göres,

dar den enligt detta moment rekvirerade malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt etthundratusen (100,000) ton, minst ett år samt

dar den skulle överstiga etthundratusen (100,000) ton, minst två år före det år, då leverans skall äga rum.

c) I självkostnaden skall inberäknas dels de direkta utläggerna för arbetslöner, material och transporter, dels andel i kontorskostnader och övriga allmänna omkostnader, dels ock andel i amortering och ränta å anläggningskostnaderna.

Självkostnaden må icke beräknas högre än den i bolagets räkenskaper beräknas för annan under året i Grängesberg bruten malm.

d) Om staten påfordrar granskning av beräkningen över självkostnaden, skall granskningen utföras av statens revisor i Trafikaktiebolaget



Grängesberg—Oxelösund med rätt för honom att anlita av honom i samförstånd med bolaget utsett sakkunnigt biträde.

e) Staten må icke begagna sin rätt till malm enligt denna paragraf annat än för tillgodoseende av malmbehov vid nytt företag för järn- eller ståltillverkning inom landet eller för utvidgning av redan förefintligt sådant företag.

f) Därest naturhinder, krig, strejk, lockout, arbetarbrist eller annan driftstörning, varöver bolaget icke kan råda, vållar inskränkning i bolagets brytningsförmåga, upphör bolagets leveransskyldighet, enligt denna paragraf, så länge hindret varar och i den mån hindret vållar inskränkning i brytningen; dock må staten icke vidkännas minskning i leveransen i vidare mån, än som svarar mot statsleveransens storlek i förhållande till trafikaktiebolagets samtliga avtalade leveranser från Grängesberg ifrågavarande år.

3:o. Utöver den ersättning motsvarande självkostnaden, varom stadgas i nästföregående moment, skall staten från och med det år, då rätten till malmleverans från Grängesbergsfältet av staten begagnas, avstå från royalty i Luossavaara till belopp motsvarande tre kronor per ton levererad Grängesbergsmalm, med iakttagande att överskott i royalty från ett år skall gå i avräkning för följande år. Finnes vid 1930 års slut, att staten från Grängesbergsfältet erhållit mera malm än som från och med ovan nämnda utgångsår av bolagen brutits och bortfraktats från Luossavaara, skall staten för överskottet betala ett tillägg av 10 procent av självkostnadspriset, beräknat efter medeltalet för hela nämnda brytningsperiod.

Reglering av denna ersättning skall ske senast den 1 juni året efter det då leveransen av Grängesbergsmalm äger rum, varvid, i den mån bolagen erlagt royaltyn före regleringsdagen, staten skall återbära så stor del därav, som erfordras för ifrågavarande reglering.

#### § 11.

Bolagen förbinda sig att till G. E. Broms' rättsinnehavare utbetala den dem tillkommande royalty, som skall erläggas för den malm, bolagen enligt § 2 härövan bryta och bortfrakta.

#### § 12.

Staten berättigas att taga del av alla undersökningar bolagen komma att anställa rörande malmtillgången i Luossavaara, ävensom att själv låta anställa sådana undersökningar i den mån det kan ske utan att arbetet i gruvorna därigenom hindras eller uppehålls.

#### § 13.

Vad i § 18 av 1907 års kontrakt mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, är stadgat, skall i tillämpliga delar gälla även beträffande den malmkvantitet, som Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund genom detta kontrakt äger rätt att bryta.

#### § 14.

För de förpliktelser i förhållande till staten, av vad slag det vara må, som på grund av detta avtal åligga vare sig Trafikaktiebolaget eller Norrbottens Järnverks Aktiebolag eller båda tillsammans, svara bolagen en för båda och båda för en, därest ej förpliktelsen i detta avtal uttryckligen anges påvila enbart Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

## § 15.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund medgiver, att till säkerhet för alla dess enligt detta avtal åtagna förbindelser de i § 21 mom. 1 av 1907 års meranämnda kontrakt omförmälda aktier må utgöra pant.

## § 16.

Därest sådant från statens sida påfordras före den 1 januari 1929, skall detta kontrakt anses förlängt till 1937 års utgång.

I sådant fall skola parternas inbördes rättigheter och skyldigheter bedömas, som om kontraktet från början varit ingånget för tiden till 1937 års utgång.

## § 17.

Uppstår tvist om tolkningen eller tillämpningen av detta kontrakt, skall tvisten avgöras av skiljemän, utsedda på sätt i § 28 av 1907 års kontrakt finnes stadgat.

Stockholm den 1 juli 1918.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND.

*J. C:son Kjellberg.*

*Gunnar Dillner.*

NORRBOTTENS JÄRNVERKS AKTIEBOLAG.

*B. Wiklander.*

Godkännes för Svenska Statens räkning

*F. V. Thorsson.*

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag godkänner för sin del ovanstående överenskommelse; och förklarar bolaget, att den i 9 § av 1907 års kontrakt mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, angivna beräkning för fastställande av i samma paragraf omförmäld lösesumma ej må kunna i något avseende till bolagets förmån påverkas genom avslutandet av ovanstående överenskommelse eller av densamma härledda avtal.

Stockholm den 1 juli 1918.

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*J. C:son Kjellberg.*

*Gunnar Dillner.*

## 1918 års tilläggsavtal.

Emellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, är träffat följande tilläggsavtal till de mellan samma parter åren 1907, 1908 och 1913 ingångna avtal.

### § 1.

Tilläggsavtalet avser de kvantiteter järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag på grund av 1907, 1908 och 1913 års avtal med svenska staten ägt eller äger bryta och bortfrakta under nu pågående krig, men som under denna tid icke bliva bortfraktade. Dessa kvantiteter kallas här nedan »utfallna kvantiteter». Avtalet omfattar icke varpmalm och därav utvunnen produkt, s. k. övermalm.

Krigsperioden räknas från den 1 augusti 1914 till den tidpunkt, då krigstillståndet mellan England och Tyskland avslutats genom slutgiltigt inställande av fientligheterna; dock att, därest krigstillståndet fortfarande mellan andra i pågående krig deltagande stater samt i följd härav malmexporten väsentligt förhindras, krigsperioden skall anses räckta till dess detta hinder bortfallit.

I bilagda tablå (bil. A) angivas de kvantiteter järnmalm, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag ägt och äger bortfrakta under åren 1914—1932.

### § 2.

Därest svenska staten år 1932 begagnar sig av sin i § 9 av 1907 års avtal omförmälda rätt att inlösa de aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, som tillhöra Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält, och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag till denna tid icke hunnit, utöver de i bifogade tablå för varje särskilt år efter krigsperioden upptagna kvantiteterna, bortfrakta de under krigsperioden utfallna kvantiteterna, skall med avseende å sistnämnda kvantiteter gälla följande:

1:) Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag skall till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund under åren 1933—1942 leverera de utfallna, vid 1932 års utgång ännu icke bortfraktade kvantiteterna.

2:) Leveransen skall fullgöras fob. Narvik eller Luleå efter trafikaktiebolagets val.

3:) Malmen skall levereras till självkostnadspris, vari skall inräknas royalty till G. E. Broms' rättsinnehavare, samt den royalty, vinstandel eller utdelning å staten tillhöriga preferensaktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, som på grund av 1907, 1908 och 1913 års avtal skolat utgå till staten, därest malmen bortfraktas det år, den utfallit. Vid beräkning av självkostnadspriset äger Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke beräkna högre fraktkostnad än som skall utgå enligt 1907 års avtal.

4:o) I självkostnaden skall i övrigt inräknas dels de direkta utläggerna för arbetslöner, material och transporter, dels andel i kontorskostnader och övriga allmänna omkostnader, dels ock andel i amortering och ränta å anläggningskostnaderna. Denna del av självkostnaden må icke beräknas högre än den i bolagets räkenskaper beräknas för annan under året i Kiirunavaara respektive Gellivare bruten malm.

5:o) De utfallna kvantiteterna skola fördelas lika på varje av åren 1933—1942, dock att om av de utfallna kvantiteterna vid 1932 års slut icke återstå 5,000,000 ton, leveransen skall fullgöras de första åren av nämnda tioårsperiod, med minst 500,000 ton och högst 1,000,000 ton per år. Årsleveranserna skola fördelas med största möjliga jämnhet på årets olika skeppningsmånader.

6:o) De utfallna kvantiteterna skola beräknas för varje år för sig fördelade i olika malmkvaliteter i samma proportion som de under året exporterade kvantiteterna. Vid krigets slut skall Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag snarast möjligt uppgiva de kvantiteter, som utfallit under kriget, fördelade i olika malmkvaliteter eftersom nyss har sagts, och skall här ovan omförmälda malmleverans så vitt möjligt fullgöras i samma kvaliteter, som beräknas hava utfallit.

### § 3.

Begagnar svenska staten sig icke år 1932 av sin i § 2 här ovan omförmälda lösningsrätt och har Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag vid utgången av år 1937 icke hunnit bortfrakta de utfallna kvantiteterna, skall Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, under åren 1938—1942 leverera de utfallna, vid 1937 års slut ännu icke bortfraktade kvantiteterna med en femtedel årligen, i den ordning och på de villkor, varom förmäles i § här ovan.

### § 4.

Därest någon del av de utfallna kvantiteterna blivit bortfraktade efter 1927 års utgång, skall staten likväl icke på grund härav åtnjuta större inkomst från Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, än om bortfrakten ägt rum det år, kvantiteterna utfallit.

Stockholm den 1 juli 1918.

#### TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND

*J. C:son Kjellberg.*

*Gunnar Dillner.*

#### AKTIEBOLAGET GELLIVARE MALMFÄLT.

*J. C:son Kjellberg.*

*Gunnar Dillner.*

#### LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*J. C:son Kjellberg.*

*Gunnar Dillner*

Godkännes för Svenska Statens räkning

*F. V. Thorsson.*

Bil. A.

## Tablå:

öfver utfraktningen å järnvägen Riksgränsen—Svartön för åren 1914—1932 av den malm, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt 1907, 1908 och 1913 års kontrakt äger exportera (i tusen ton):

År.....	1914	1915	1916	1917	1918	1919
<u>Totalkvantitet</u>	<u>4,600</u>	<u>4,738</u>	<u>5,050</u>	<u>5,350</u>	<u>5,675</u>	<u>5,975</u>
År.....	1920	1921	1922	1923	1924	1925/32
<u>Totalkvantitet</u>	<u>6,205</u>	<u>6,290</u>	<u>6,305</u>	<u>6,310</u>	<u>6,360</u>	<u>6,420</u>

## 1922 års avtal.

Emellan Svenska Staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, är träffat följande avtal, innefattande tillägg till och förändring av tidigare överenskommelser.

### § 1.

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag utfäster sig att, så fort sådant lagligen kan ske, vidtaga de ändringar i sin bolagsordning, som härvid fogade bilagan visar.

### § 2.

Till reglering av det parternas mellanhavande, som uppkommit i anledning av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags åtagande dels enligt § 14 i överenskommelsen den 7 mars—29 juni 1907, dels och enligt senare kontrakt, i den mån bestämmelserna i nyssnämnda paragraf därå äga tillämpning, ävensom i anledning av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds åtagande i § 8 av kontraktet den 1 juli 1918 mellan svenska staten, å ena sidan, samt Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Norrbottens Järnverks Aktiebolag, å andra sidan, bestämmes härmed följande.

*Mom. 1.* Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund förbinda sig att vid uppkommande fråga om gäldande för tiden från och med den 1 januari 1921 av sådant tillägg till frakt, som avses med ovan berörda kontraktsbestämmelser (här nedan benämnt frakttillägg), icke till sitt fredande från kravet åberopa krig eller blockad, som förekommit före den 1 januari 1921.

Bolagen förbinda sig att för tiden efter den 1 januari 1922 inom en månad efter mottagandet likvidera av järnvägsstyrelsen utställd räkning på frakttillägg för ett förlutet år ävensom gälda sex procent ränta å frakttillägget från den dag, räkning blivit bolagen tillställd, till dess betalning sker. Järnvägsstyrelsen förbinder sig å sin sida, att i den mån principiella meningsskiljaktigheter rörande grunderna för frakttilläggets beräkning, vilka icke avse stadgandet i § 14 mom. 3 i 1907 års kontrakt, blivit för tidigare år avgjorda genom dom eller förlikning, i sina uträkningar av frakttillägg tillämpa den mening, som lagts till grund för det tidigare avgörandet.

Bolagen äga emellertid i vederbörlig ordning föra talan om återbekommande av vad bolagen anse sig hava fått betala för mycket samt att tillgodonjuta ränta å eventuellt restituerat belopp, från den dag det till järnvägsstyrelsen erlagts, efter den procent, som bolagen skulle fått vidkännas, om beloppet för tiden till återbetalningen behövt upplånas.

Vid dylik tvists avgörande skall parternas ställning i bevisningshänseende icke vara annan än den, parterna skulle innehaft i en rättegång, där det gällt för staten att utkräva beräknat frakttillägg; och åligger det alltså staten att återbetala vad som icke å statens sida styrkes hava varit bolagens skyldighet att enligt gällande avtal erlagga i frakttillägg.

*Mom. 2.* Järnvägarna Gellivare—Riksgränsen och Gellivare-(Malmberget)—Svartön skola för tiden från och med den 1 januari 1922 för beräkning av ifrågavarande frakttillägg anses såsom en enhet, så att överkost till å endera järnvägen beräknas för fyllande av brist å den andra. Frakttillägget skall beräknas till det belopp, varmed sammanlagda inkomsten av samma järnvägar må hava för varje särskilt år understigit kostnaden för järnvägarnas drift och underhåll jämte ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för dessa järnvägar, innefattande jämväl alla statens upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön; och skall denna ränta beräknas till fem procent, om den av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund fraktade malmkvantiteten för året icke överstigit fem miljoner ton, och i annat fall till fem procent jämte  $\frac{1}{20}$  procent däröver för varje påbörjat hundratusendetal ton av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund fraktad malm över fem miljoner ton.

*Mom. 3.* Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag tillerkännes befogenhet att genom särskild representant taga del av räkenskaperna för statens järnvägar i den mån det erfordras för att följa beräkningarna av frakttilläggen ävensom de beräkningar, som ligga till grund för tillämpningen av mom. 4 b) under denna paragraf.

*Mom. 4.* Därest Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag genom laga kraftvunnen dom, skiljedom eller förlikning finnes skyldigt gälda något belopp i frakttillägg för år 1920, skall bolaget senast inom två månader därefter avräkningsvis betala det sålunda bolaget ålagda frakttillägg intill ett belopp av fem miljoner kronor jämte sex procent ränta från 1920 års slut; och skola beträffande frakttillägg, som sålunda och i övrigt må på angivet sätt äläggas bolaget för år 1920 ävensom för åren 1915—1919, följande regler vinna tillämpning:

a) Beträffande förräntningen skall iakttagas, att frakttilläggen skola, oberoende av den grund, som må varda angiven i dom, skiljedom eller förlikning, förräntas efter sex procent om året från respektive fraktårs slut, och att räntan skall vid varje kalenderårs slut läggas till kapitalet och jämte detta förräntas.

b) För den händelse staten genom uppbärande av frakt för de i tilläggsavtalet den 1 juli 1918 omnämnda »uffallna kvantiteter» malm skulle under något år före år 1936 erhålla en högre vinst än som uppkommit, därest nu nämnda kvantiteter icke fraktats å järnvägarna, skall ett belopp, motsvarande den sålunda uppkomna, överskjutande delen av vinsten avskrivas å den skuld för nu ifrågavarande frakttillägg, vari Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag må häfta jämlikt ågången dom, skiljedom eller förlikning; allt dock endast i den mån järnvägarnas inkomst samma år överstiger sammanlagda beloppet av järnvägarnas drift- och underhållskostnader samt tio procent av deras anläggningskostnader, däri inbegripet statens upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön. Å sålunda gottskrivet belopp skall beräknas ränta efter sex procent om året från utgången av det år, varunder vinsten uppkommit, skolande denna ränta årsvis läggas till kapitalet och med detta förräntas.

c) Vid beräkning av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags skuld för nu ifrågavarande frakttillägg, skall nämnda bolag gottskrivas ett belopp, motsvarande den ökning av inkomst- och förmögenhetsskatt samt extra inkomst- och förmögenhetsskatt till svenska staten, som Loussavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund fått vidkännas genom att deras beskattningsbara inkomst för något år blivit för högt upptagen av den anledning, att sådant frakttillägg för åren 1915—1920 icke avdragits vederbörande år. Å sålunda gottskrivet belopp skall beräknas ränta efter sex procent om året från respektive skattebetalningsdagar, skolande denna ränta vid varje kalenderårs slut läggas till kapitalet och med detta förräntas.

Därest Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag något år efter år 1920 upptager nu ifrågavarande frakttillägg eller någon del därav såsom omkostnad samt dess inkomst och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds inkomst genom utdelning från Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag sålunda blir mindre än den eljest skolade vara, skall åter staten i avräkning å det belopp, som enligt första stycket här ovan må tillkomma Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, gottskrivas ett belopp lika med skillnaden mellan, å ena sidan, de sammanlagda skattebelopp, bolagen haft att till staten erlægga, därest den beskattningsbara inkomsten icke blivit på angivet sätt minskad, utan motsvarande belopp i stället utdelats till vederbörande aktieägare, samt, å andra sidan, summan av de bolagen verkligen debiterade skattebelopp. Jämväl å sålunda gottskrivet belopp skall räknas ränta från respektive skattebetalningsdagar enligt senast angiven grund.

Summan av de Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt b) och c) tillkommande belopp jämte ränta må icke överstiga de frakttillägg jämte ränta, som bolaget må hava ålagts gälda för åren 1915—1920.

d) Senast den 15 november 1936 skall hava skett uträkning av statens mellanhavande med Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag per den 31 december 1936 på grund av bolaget enligt laga kraftvunnen dom, skiljedom eller förlikning eventuellt åliggande frakttillägg för åren 1915—1920 med hänsyn tagen till de i punkterna a)—c) här ovan lämnade bestämmelser.

Hava Järnvägsstyrelsen och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke den 1 juli 1936 enats om sagda uträkning, skall uträkningen verkställas av en skiljenämnd, bestående av tre personer, av vilka Järnvägsstyrelsen utser en, bolaget en och Överståthållarämbetet i Stockholm den tredje.

e) Det belopp, som det enligt den i d) här ovan angivna uträkning må åligga Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag att utgiva, skall, därest staten begagnar den densamma enligt § 3 här nedan den 31 december 1936 tillkommande lösningsrätt, gäldas medelst avdrag å lösesumman. Om inlösen icke äger rum, skall beloppet erläggas antingen kontant den 31 december 1936 eller, om Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund så önskar, på det sätt att den 31 december ett vart av åren 1936—1940 erlägges dels en femtedel, dels sex procent ränta å kvarstående belopp, skolande dessa likvider åligga för åren 1936—1937 Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag samt för åren 1938—1940 Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Skulle Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag vilja före den 31 december 1936 helt eller delvis uppgöra eventuell skuld till staten för i detta moment omhandlade frakttillägg, står det bolaget fritt, dock alltid utan anspråk på andel i järnvägarnas vinst enligt b) här ovan för tiden från



och med det är, varunder slutbetalning ägt rum, och skall, även om bolaget betalar frakttillägg utan avvaktande av dom, skiljedom eller förlikning, som ovan nämnts, bolaget vara skyldigt att tillika gälda ränta till betalningsdagen enligt ovan under a) angivna grund.

f) Därest Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag eller Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund i sina räkenskaper såsom omkostnad upptager frakttillägg för åren 1915—1920 så sent, att hänsyn till därav förorsakad minskad skatt till staten icke kan tagas vid den under d) härövan omfördälda uträkning, är vartdera bolaget pliktigt att senast en månad efter utgången av vederbörande skatteuppbördstermin till staten utgiva ersättning för den för bolaget uppkomna minskningen i skatt, beräknad enligt de under c) andra stycket här ovan angivna grunder. Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt detta stycke åliggande ersättning, vilken förfaller till betalning efter 1937 års utgång, skall gäldas av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund. Summan av de staten enligt c) andra stycket här ovan gottskrivna belopp jämte ränta till 1936 års utgång samt de staten enligt detta stycke tillkommande ersättningar må icke överstiga summan av de Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag enligt c) första stycket här ovan gottskrivna belopp jämte ränta till 1936 års utgång.

*Mom. 5.* Här ovan träffade bestämmelser må icke i någon mån inverka på det rättsliga bedömandet av frågan om tolkningen och tillämpningen av § 14 i 1907 års kontrakt.

### § 3.

*Mom. 1.* Staten utfäster sig att icke begagna sig av den staten enligt § 9 av 1907 års överenskommelse tillkommande rätt, att den 31 december 1932 inlösa de aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, vilka nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält.

*Mom. 2.* Däremot medgives staten rätt att den 31 december 1936 lösa de aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, som nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund eller Aktiebolaget Gellivare Malmfält. Vill staten begagna denna sin lösningsrätt, göre därom tillsägelse under år 1934 hos Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund samt hos Aktiebolaget Gellivare Malmfält, om detta bolag då ännu består; och skall i fråga om statens rätt att återkalla sin tillsägelse, om lösesummans bestämmande och grunderna därför, om avdrag å lösesumman samt om tiden för dess erläggande vad i § 9 av 1907 års överenskommelse är stadgat äga motsvarande tillämpning, dock med iakttagande av dels bestämmelsen i § 5 mom. 2 här nedan, dels ock följande förändringar och tillägg:

a) Till grund för beräkningen av lösesumman skall, med iakttagande av bestämmelserna i § 5 av kontrakt den 4 april—18 juli 1913, tagas den årliga medelvinst, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag skäligen bör anses hava haft å försäljningen av den malm, som bolaget brutit och tillgodogjort sig under åren 1922—1933. Har kvantiteten av denna malm överstigit trettiosex miljoner (36,000,000) ton från malmfältet i Kirunavara eller nio miljoner (9,000,000) ton från Gellivare malmfält, skall från beräkningen uteslutas den vinst, som belöpt å de överskjutande kvantiteterna. Ej heller må för åren 1932 och 1933 i beräkningen medtagas vinsten på mer än medeltalet av de kvantiteter malm, som i beräkningen medtagas för åren 1922—1931, i den mån ej ett medtagande av större kvan-

titeter för nämnda två år erfordras för att ovan angivna kvantiteter för hela tolvårsperioden skola uppnås.

Om till följd av krig eller blockad avbrott i utfraktningen av malm ägt rum under ifrågavarande tolvårsperiod, skall den tid avbrottet varat, icke medtagas i beräkningen; och skola för sådan händelse de i föregående stycke angivna kvantiteterna 36,000,000 ton och 9,000,000 ton undergå motsvarande minskning.

b) Från lösesumman skall avdragas:

- 1) vad staten eller den, som företräder statens rätt, jämlikt den i § 2 mom. 4 d) här ovan omförmälda uträkning må äga att fordra på grund av den av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag ingångna garanti rörande kostnader och förräntning å järnvägarna Gellivare—Riksgränsen och Gellivare (Malmberget)—Svartön;
- 2) det i 1913 års överenskommelse § 4 stadgade vederlag för genom nämnda överenskommelse föranledd minskning av malmtillgången i Kirunavara och Gellivare malmfält jämte fyra procent ränta därå från den 1 januari 1933.

c) Begagnar staten sig av densamma tillkommande lösningsrätt skall lösesumman med det belopp, vartill densamma efter vederbörliga avdrag uppgår, erläggas, efter statens val, enligt etdera av följande tre alternativ:

- 1) kontant å inlösningsdagen; dock med rätt för staten att dröja med erläggande av lösesumman eller någon del därav intill den 31 december nästföljande år, mot skyldighet för staten att meddela Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Aktiebolaget Gellivare Malmfält dagen för inbetalningen en månad förut samt att erlägga fyra procent ränta å det resterande beloppet från inlösningsdagen till dess betalning sker;
- 2) med en femtedel å inlösningsdagen samt en femtedel jämte upplupna räntor den 31 december ett vart av de fyra närmast följande åren; skolande oguldna delar av lösesumman från inlösningsdagen förräntas efter fyra procent om året t. o. m. den 31 december nästföljande år samt därefter med sex procent om året;
- 3) med en tiondel å inlösningsdagen samt en tiondel jämte upplupna räntor den 31 december ett vart av de nio närmast följande åren; skolande oguldna delar av lösesumman förräntas på sätt under 2) säges.

Det åligger staten att senast inom den tid, inom vilken det står staten öppet att återkalla tillsägelse om inlösnung, meddela bolagen enligt vilket av dessa tre alternativ lösesumman kommer att erläggas.

I händelse staten tager i anspråk sådant betalningsansånd, som här medgivits, äger Sveriges riksbank att utan hinder av bestämmelsen i 1907 års kontrakt § 21 mom. 4 överlämna de i riksbanken nedsatta aktierna till staten, sedan inlösningsdagen inträtt och staten tillställt Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Aktiebolaget Gellivare Malmfält förbindelser å lösesummans belopp eller resterande del därav, allt jämte ovan stadgade ränta.

*Mom. 3.* De i § 10 av 1907 års avtal för åren 1933—1937 fastställda kvantiteterna järnmalm femton miljoner (15,000,000) ton för Kirunavara malmfält och tre miljoner sjuhundrafemtio tusen (3,750,000) ton för Gellivare malmfält skola så fördelas, att Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag därav äger bryta under åren 1933—1936 från Kirunavara Malmfält tolv miljoner (12,000,000) ton och från Gellivare malmfält tre miljoner

(3,000,000) ton samt under år 1937 utöver eventuella rester å nyssnämnda kvantiteter från Kirunavara malmfält tre miljoner (3,000,000) ton och från Gellivare malmfält sjuhundrafemtiotusen (750,000) ton, allt oberäknad varpmalm.

*Mom. 4.* Med ändring av vad i § 9 mom. 2 av 1907 års kontrakt och § 6 av 1908 års kontrakt föreskrives om ersättning för icke bruten och bortfraktad malm, stadgas härmed följande.

Har Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke medhunnit att till utgången av år 1936 bryta och utfrakta de malmkvantiteter, som bolaget enligt dels 1907 års kontrakt, § 7, dels 1908 års kontrakt, § 1, och dels denna paragraf mom. 3 äger tillgodogöra sig från Kirunavara och Gellivare malmfält, eller tillhoppa etthundrasjutton miljoner sjuhundrafemtiotusen (117,750,000) ton, skall, i händelse av inlösen, varom i denna paragraf mom. 2 sägs, staten utöver lösesumman för aktierna lämna Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Aktiebolaget Gellivare Malmfält ersättning, i den mån på deras aktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag belöper, för vad av nämnda kvantiteter icke utfraktats, dock i intet fall för mera än sju miljoner (7,000,000) ton, varvid varje ton beräknas till ett pris motsvarande sistnämnda bolags enligt § 9 mom. 1 i 1907 års kontrakt samt bestämmelserna i detta kontrakt uppskattade medelvinst under åren 1922—1933 per ton malm med avdrag av det vinstbelopp, som, därest malmen utfraktats under åren 1933—1936, skolat jämlikt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags bolagsordning å samma malm tillkomma preferensaktierna i bolaget.

Beräkningen av ifrågasatta ersättningsbelopp verkställes i brist på åsämjande av nio ojäviga gode män, utsedda på sätt i 1907 års avtal § 9 mom. 1 sägs; och beloppet erlägges kontant före utgången av år 1937.

Begagnar ej staten sin lösningsrätt vid 1936 års utgång och har Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag till den tiden ej medhunnit att bryta och utfrakta etthundrasjutton miljoner sjuhundrafemtiotusen (117,750,000) ton, skall bolaget äga utfrakta vad som brister under år 1937, dock ej mera än fyrahundratusen (400,000) ton utöver vad bolaget enligt 1907 års kontrakt och mom. 3 här ovan äger frakta under år 1937; skolande härvid bestämmelserna i § 10 i 1907 års kontrakt i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta moment och i § 11 i 1907 års kontrakt skola, på sätt i 1918 års tilläggsavtal förutsetts, de i sagda avtal omförmälda »utfallna kvantiteter», i den mån de belöpa på 1907 och 1908 års kontrakter, betraktas som om de blivit av bolaget brutna och bortfraktade.

*Mom. 5.* I övrigt gäller, att, därest staten begagnar den densamma nu medgivna inlösningsrätt den 31 december 1936, alla de påföljder, som enligt parternas tidigare avtal skolat inträda vid 1932 års utgång, därest staten begagnat sin inlösningsrätt den 31 december 1932, i stället skola inträda vid 1936 års utgång.

*Mom. 6.* Har staten icke begagnat sin ovan omförmälda rätt till inlösen av stamaktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag vid utgången av år 1936, men vill jämlikt § 12 i 1907 års kontrakt begagna enahanda lösningsrätt den 31 december 1942, äge, vad i § 12 i nämnda kontrakt samt i denna paragraf mom. 2 c) och i § 5 mom. 2 här nedan är stadgat motsvarande tillämpning.

## § 4.

*Mom. 1.* Skulle den kvantitet järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag under tiden intill 1937 års utgång utskeppar över Svartön, något år understiga en myckenhet av en miljon tvåhundrausen ton eller varder något år utskeppningen helt inställd, åligger det bolaget att, såframt Kungl. Maj:t ej annat medgiver, till hamndirektionen i Luleå senast inom två månader efter årets utgång utgiva i förra fallet ett belopp, motsvarande  $16\frac{2}{3}$  öre för varje ton, varmed den under året utskeppade järnmalmsskvantiteten understigit nyss angivna myckenhet, och i senare fallet tvåhundrausen kronor.

*Mom. 2.* Varder bolagets utskeppning av malm över Svartön väsentligen minskad eller helt inställd under mera än ett år i följd, skall ovan nämnda ersättningsbelopp av  $16\frac{2}{3}$  öre för ton nedsättas andra året med en tiondel, tredje året med två tiondelar o. s. v.; dock med iakttagande därav, att dylik nedsättning endast får beräknas i fråga om sådan del av birsten i den utskeppade malmkvantiteten, som motsvarar kvantitet, för vilken närmast föregående år lämnats ersättning, samt att ersättningen för varje bristande tontal icke heller får bestämmas mera än  $1\frac{2}{3}$  öre lägre än föregående års ersättning för motsvarande tontal.

## § 5.

*Mom. 1.* Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag förbinder sig att, därest Kungl. Maj:t ej annat medgiver, inom de gränser, som de med svenska staten ingångna avtalen angiva, uppehålla brytningen inom Gellivare malmfält i sådan omfattning, att den därstädes varje år brutna malmen skall utgöra minst en fjärdedel av den under samma år vid Kirunavara malmfält brutna malmen; dock att bolaget, på grund av vad sålunda stadgats, i varje fall icke är skyldig att inom Gellivare malmfält bryta mera än en miljon ton malm om året. Bolagets förpliktelse att uppehålla brytningen i Gellivare gäller icke, i den mån arbetet därstädes inställts till följd av strejk eller sådan lockout, som godkännes av vederbörande arbetsgivareorganisation.

*Mom. 2.* Därest sammanlagda resultatet av försäljningen utav den vid Gellivare malmfält brutna och tillgodogjorda malmen för en tidrymd av minst tre år i följd under period, vars vinstresultat skall läggas till grund för beräkning av lösesumman vid en eventuell statsinlösen av stamaktier i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag, skulle visa förlust samt förlusten icke belöper enbart på ett års driftresultat, äger Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund påfordra, att vid lösesummans beräkning resultatet av Gellivarerörelsen under sådan tidrymd icke tages med i beräkning för bestämmande av medelvinsten.

Vid beräkning av driftresultatet för sådan tidrymd, som i detta moment avses, må bland omkostnaderna icke upptagas andra utgifter än de, som hava avseende enbart å Gellivarerörelsen. I enlighet härmed må icke medräknas för t. ex. Kirunavara och Gellivare gruvfält gemensamma allmänna kostnader och ej heller andra kostnader, som bolaget måst vidkännas, även om driften vid Gellivare varit nedlagd.

Därest enligt bestämmelserna i detta moment resultatet för viss tidrymd icke skall medräknas vid bestämmande av medelvinsten, skola de kvantiteter malm, vartill hänsyn får tagas vid beräkning av medelvinsten för fastställande av lösesumman, minskas med 750,000 ton Gellivarealm för varje år av samma tidrymd.

## § 6.

För att Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag i händelse av statsinlösen må kunna omedelbart driva fullt självständig rörelse, åligger det bolaget att ställa sig följande till efterrättelse.

Den för driften vid Kirunavara och Gellivare malmfält erforderliga tekniska personalen skall vara anställd i nämnda bolags tjänst. Försäljning av den malm, som brytes av sagda bolag, skall för tiden efter 1933 års utgång omhänderhavas av personer, som äro anställda i samma bolags tjänst, men må, därest Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund så önskar, sistnämnda bolags försäljningsverksamhet jämväl ombesörjas genom Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags handelsorganisation, och skall i sistnämnda fall Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund i händelse av statsinlösen tillföras så stor del av bolagets handelsorganisation, som kan anses skälig. Det åligger bolagen att vid utövande av sin försäljningsverksamhet tillse, att såväl för sådan verksamhet vidtagna anordningar som för rörelsen ingångna kontrakt kunna i händelse av statsinlösen utan olägenhet fördelas mellan de olika bolagen; och skall, därest icke annat överenskommes, vartdera bolaget vid statsinlösen tillföras så stor del av bolagens försäljningskontrakt och övriga handlingar, som skäligen anses erforderliga, för att bolaget må kunna fullt självständigt fortsätta sin rörelse.

Intill dess handelsorganisation och försäljningskontrakt fördelats mellan bolagen samt jämväl därefter, i den mån en fullt genomförd fördelning icke kunnat äga rum, äge Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag befogenhet att hos Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund taga kännedom om samtliga åtgärder, kontrakt och andra handlingar rörande av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag bruten men genom Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund försäld malm (dock ej försäljningsavtal, som efter 1936 års utgång eller, om staten ej då begagnar sin inlösningsrätt, efter 1937 års utgång ingås beträffande malm, som enligt det s. k. tilläggsavtalet den 1 juli 1918 levereras till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund) ävensom rätt att i mån av behov utbekomma dylika kontrakt och handlingar. Motsvarande rättigheter tillkomma Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund gentemot Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag rörande vid Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds gruvor bruten malm.

Tvist om tolkning och tillämpning av denna paragraf avgöres av skiljemän, utsedda på sätt i § 28 i 1907 års avtal stadgas.

## § 7.

*Mom. 1.* För att Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag i händelse av statsinlösen må äga nödig tillgång till för dess rörelse behövt fartygsrum, berättigas staten att vid inlösen av stamaktierna i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag jämväl lösa så stor del av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund tillhörigt fartygsrum, som med hänsyn till vanlig skeppning av malm från Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag tillhöriga gruvor i förhållande till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds övriga malmskeppning må anses skäligt.

*Mom. 2.* Därest staten vill begagna sig av den staten sålunda medgivna rätt, skall senast inom sex månader från den dag, då tillsägelse om inlösen av stamaktierna i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag för ifråga-

varande inlösningstid sist kunnat ske, angivas vilka fartyg staten under förutsättning av stamaktiernas inlösen önskar övertaga.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund må icke utan Kungl. Maj:ts medgivande under tiden från och med ett år före dag, då tillsägelse om inlösen av stamaktierna i Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag för varje särskild inlösningstid sist kunnat ske, till och med nämnda dag ävensom, därest sådan tillsägelse i behörig tid skett, ej heller förrän efter ytterligare sex månader förflutit, avhända sig något för malmskeppningen avsett eller begagnat fartyg.

De fartyg, vilka staten förklarat sig vilja inlösa må ej heller därefter fränhändas bolaget, såvida ej frågan om statsinlösen för den gången förfallit.

*Mom. 3.* Uppstår tvist om det fartygsrum, som staten äger rätt att inlösa eller om lösenbeloppet, avgöres tvisten av den nämnd, som omförmäles i § 9 av 1907 års avtal.

*Mom. 4.* Med avseende å lösenbeloppets erläggande skola gälla samma betalningsterminer och räntebestämmelser, som i enlighet med § 3 mom. 2 c) komma att bliva gällande i fråga om lösesumma för stamaktierna.

#### § 8.

Detta kontrakt avser icke att åstadkomma rubbning uti grundvalen för de genom tidigare överenskommelser mellan staten och bolagen uppkomna rättsförhållanden i vidare mån än här ovan angivits, men må å andra sidan beträffande dessa äldre överenskommelser göras jämkningar, vilka äro att anse såsom en given följd av det nu ingångna kontraktet och måste antagas hava varit av de kontraherande parterna avsedda.

I enlighet härmed skall vad i 1907, 1908, 1913 och 1918 års kontrakt stadgats om parternas ömsesidiga rättigheter och skyldigheter antingen för tid intill eller vid 1932 års utgång, i stället äga motsvarande tillämpning för tiden intill eller vid 1936 års utgång; och skola likaså de kontraktsbestämmelser, som hava avseende å det fall, att staten icke vid 1932 års utgång begagnar sin inlösningsrätt, i stället i tillämpliga delar gälla i händelse staten icke vid 1936 års utgång begagnar denna sin rätt.

Iakttagas skall *dels* vid tillämpning av 1913 års avtal § 3, att statens andel för åren 1932—1936 i sådan vinst, som i nämnda paragraf avses, skall utgöra fyra kronor per ton Kirunavaramalm och fem kronor per ton Gellivarealm, *dels ock* vid tillämpning av 1918 års tilläggsavtal, att, därest staten begagnar sig av sin inlösningsrätt vid 1936 års utgång och Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag icke till denna tid hunnit bortfrakta de i nämnda avtal omförmälda »utfallna kvantiteter», Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag skall till Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund under åren 1937—1942 leverera de utfallna, vid 1936 års utgång ännu icke bortfraktade kvantiteterna med en sjättedel årligen.

#### § 9.

Bolagen avstå från alla anspråk på att under åberopande av ekonomisk force majeure eller annan orsak i anledning av hittills inträffade eller nu kända förhållanden erhålla ändring i de regler angående lösesummans bestämmande i händelse av statsinlösen, som meddelats i tidigare eller nu föreliggande avtal.

§ 10.

Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ikläda sig härmed ansvar såsom för egen skuld för de förpliktelser, som jämlikt detta kontrakt åligga Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag.

Förstnämnda båda bolag medgiva därjämte, att de aktier, som redan ligga såsom pant för deras utfästelser enligt tidigare med staten ingångna kontrakt, jämväl må utgöra pant för dessa två bolags samtliga nu gjorda åtaganden.

Förestående avtal antages härmed under förutsättning av vederbörande bolagsstämmors godkännande inom nästkommande juli månads utgång, men upphör att vara för bolagen bindande, därest det icke av staten inom samma tid godkännes.

Stockholm den 9 mars 1922.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUND.

*Walter Philipson.*

*Gunnar Dillner.*

AKTIEBOLAGET GELLIVARE MALMFÄLT.

*Walter Philipson.*

*Gunnar Dillner.*

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AKTIEBOLAG.

*Walter Philipson.*

*Gunnar Dillner.*

Godkännes för Svenska statens räkning enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 juli 1922.

*F. V. Thorsson.*

**Bolagsordning**  
för  
**Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag**

fastställd av Kungl. Maj:t den 24 okt. 1890 jämte ändringar, beslutade å bolagsstämmor den juni 1898, 2 jan. och 2 juli 1900, 8 dec. 1902, 11 maj 1903, 6 nov. och 4 dec.

1905, 5, 18 juli 1907, 5 maj 1917 och 6 maj 1918 samt 17 juni 1922.

Fastställda av Kungl. Maj:t den 6 febr. 1903, 6 sept. 1905.

21 juni 1907, 15 nov. 1918 och 24 nov. 1922.

§ 1.

Detta bolag är grundat på aktier med begränsad ansvarighet i enlighet med kungl. förordningen angående aktiebolag den 6 oktober 1848 och benämnes »Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag».

§ 2.

Bolagets ändamål är att å Luossavaara och Kiirunavaara malmfält och andra orter inom Norrbottens län idka gruvdrift, så ock bedriva malmförädlingsverksamhet jämte annan i samband med gruvdriften stående rörelse.

§ 3.

Bolagets styrelse har sitt säte i Stockholm.

§ 4.

Bolagets aktiekapital skall utgöra minst åttio och högst tvåhundrafyrtio miljoner kronor, och skall varje aktie lyda å ett tusen kronor.

Aktierna skola vara dels preferensaktier och dels stamaktier, med lika många av vardera serien.

I fråga om den preferensaktierna åtföljande rätt till utdelning, vilken ej inträder förrän beträffande 1908 års vinst, gäller, att för tiden från och med 1908 till och med 1937 preferensaktierna skola framför stamaktierna medföra företrädesrätt till en årlig utdelning av bolagets vinst med ett belopp, motsvarande här nedan stadgade avgift å hälften av den under ifrågavarande tid uti bolagets gruvor i Kiirunavaara och Gellivare brutna och därifrån bortförda malm, dock att häri ej skall inbegripas s. k. varp-malm — varmed förstås sådant malmhaltigt berg, som faller vid brytningen av malmen eller måste brytas för att göra malmen åtkomlig, men är för fattigt att kunna med fördel i oberett skick exporteras.

Sagda avgift skall utgå för åren 1908—1927 med en krona per ton malm från Kiirunavaara samt 50 öre per ton malm från Gellivare, för närmast följande femårsperioden med respektive en krona 50 öre och 75 öre samt för den ytterligare därpå följande femårsperioden med respektive två kronor och en krona.



Utöver nu bestämda avgift skola preferensaktierna icke för perioden 1908—1937 medföra någon rätt till utdelning, dock att, för såvitt ett eller flera år nyss sagda utdelning icke kunnat lämnas, preferensaktiernas ägare äro berättigade att av följande års vinst bekomma vad däri brustit, innan utdelning å stamaktierna må äga rum.

Av den vinst, som bolagets verksamhet under tiden efter 1937 må lämna, äga preferensaktierna och stamaktierna bekomma utdelning med lika rätt.

För preferensaktiernas innehavare gälla dessutom, med avseende å rätt att deltaga i val av styrelse och revisorer ävensom att i övrigt utöva rösträtt å bolagsstämma, de bestämmelser, som i §§ 10, 14 och 17 här nedan stadgas.

#### § 5.

Å varje aktie utfärdas aktiebrev, ställt till viss man och med den lydelse i övrigt och de underskrifter å bolagets vägnar, som vid bolagsstämman beslutas; kunnande dock där aktieägare så önskar, flera aktier i ett aktiebrev sammanföras. Aktiebrev skall tydligen utmärka, huruvida det avser stamaktie eller preferensaktie.

#### § 6.

Stamaktie må förutom av svenska staten och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ägas eller innehavas endast av svensk undersåte eller av svenskt handelsbolag, vari icke finnes utländsk bolagsman, eller av svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning dels finnes föreskrivet, att aktie i bolaget ej må ägas eller innehavas av utlänning, och dels i övrigt finnes intaget sådant förbehåll, som omförmäles i 2 § av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag.

Preferensaktier må endast ägas av svenska staten, dock att staten må under iakttagande av härovan angivna förutsättningar till annan överlåta aktie, om och i den mån sådant fordras, för att antalet aktieägare icke skall nedgå under lagstadgat minimiantal.

Alla aktier skola av bolagets styrelse i nummerföljd införas i en för sådant ändamål inrättad, för en var vid anfordran tillgänglig registerbok, uti vilken för varje aktie upptages aktietecknarens namn, yrke och hemvist samt de med äganderätten skeende förändringar, som hos styrelsen anmälas.

#### § 7.

Så länge bolagets verksamhet fortfar och innan alla dess gällande skulder blivit gottgjorda, må vidare utdelning emellan bolagsmännen icke göras, än att, enligt sista bokslut och det ej äldre än för näst föregående år, överskott finnes, motsvarande minst två procent av tecknade aktiekapitalet.

#### § 8.

Aktie är i förhållande till bolaget odelbar, vadan, om flera bliva gemensamt ägare av en aktie, de må allenast genom en person sin rätt i bolaget utöva och bevaka.

#### § 9.

Aktieägare är icke förbunden till någon betalning utöver aktiens belopp, därest han icke till vidare ansvarighet sig särskilt utfäst, men hava aktieägare såsom styrelseledamöter eller å bolagsstämma deltagit i beslut,

stridande mot denna bolagsordning eller gällande förordning om aktiebolag, vare de, som beslutet fattat, en för alla och alla för en, skyldiga att ersätta all därigenom uppkommande skada.

Aktieägare är icke berättigad att i annan ordning, än denna bolagsordning uttryckligen medgiver, taga del av bolagets räkenskaper eller fordra redovisning för dess förvaltning.

#### § 10.

Bolagets angelägenheter handhas av en styrelse, bestående av åtta ledamöter med lika antal suppleanter, av vilka stamaktieägarna utse fyra ledamöter och fyra suppleanter för ett år i sänder samt preferensaktieägarna utse fyra ledamöter och fyra suppleanter för en tid av fyra år så, att en styrelseledamot och en suppleant avgå varje år; och skall i följd härav, när styrelseledamöter och suppleanter av preferensaktieägarna första gången väljas, av vartdera slaget utses en för blott ett år, en för två år och en för tre år. Därest av preferensaktieägarna utsedd styrelseledamot eller suppleant avgår före utgången av den tid, för vilken han blivit vald, skall ny person utses för endast den återstående tiden. Styrelseledamöter och suppleanter skola vara i Sverige bosatta svenska undersåtar.

Styrelsen har att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter angående bolagets förvaltning, som av bolagsstämman varda styrelsen meddelade; dock att därigenom icke får ske rubbning i vad uti § 12 mom. 4 här nedan är stadgat om styrelsens beslutanderätt i vissa frågor.

#### § 11.

Bolagets firma tecknas av den eller de styrelseledamöter, som därtill av styrelsen utses; dock att intill år 1938 reverser, pantförskrivningar, borgensförbindelser och kreditavtal för att vara gällande skola vara undertecknade jämväl av den bland de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna, som därtill av Kungl. Maj:t bemyndigats.

Jämväl andra avtal eller andra handlingar, varom i § 12 mom. 4 första och andra styckena sägs, skola för att vara gällande vara undertecknade av antingen senast nämnde styrelseledamot eller ock två andra av de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna.

#### § 12.

Mom. 1. Styrelsen utser inom sig ordförande och verkställande direktör. Av dessa skall ordföranden för tiden intill år 1933 utses av de av stamaktieägarna valda styrelseledamöterna samt för tiden därefter av de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna. Verkställande direktör skall för tiden till och med den 31 december 1936 utses av de av stamaktieägarna valda styrelseledamöterna.

Vid de val, varom i detta mom. sägs, skola vara tillstådes minst tre av de styrelseledamöter, vilka äga att i beslutet deltaga. Beslut fattas genom enkel röstpluralitet. I händelse av lika röstetal skilje lotten.

Mom. 2. Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden eller verkställande direktören, så ofta ärendenas behandling sådant fordrar. Sammanträde skall ock utlysas, när sådant av minst två styrelseledamöter påfordras.

Mom. 3. Styrelsen må ej fatta beslut, därest icke minst två av de av stamaktieägarna och minst två av de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna äro närvarande.

Vid omröstning inom styrelsen räknas rösterna efter huvudtalet; dock att, därest vid något tillfälle de av stamaktieägarna och de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna ej äro till lika antal närvarande, röstetalet för envar utav vardera sidans styrelseledamöter skall vara lika med antalet av de från motsatta sidan tillstädeskomna styrelseledamöterna. Därest ej annat föränledes av bestämmelserna i mom. 4 här nedan, skola besluten bestämmas genom enkel röstpluralitet och, i händelse röstetalen utfalla lika för olika meningar, frågan avgöras genom lottning.

Mom. 4. Till och med den 31 december 1936 må icke beslutas rättshandling, som innefattar åtagande för tiden efter nämnda dag, utan godkännande av antingen två bland de utav preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna eller ock av den utav dessa ledamöter, som erhållit sådant uppdrag, varom i § 11 sägs.

Under tiden 1 januari 1937—31 december 1942 skall ifråga om rättshandling, som innefattar åtagande för tiden efter sistnämnda dag, gälla motsvarande bestämmelse.

Styrelsens ordförande skall — med den inskränkning, varom förut stadgats i detta moment — vid lika röstetal äga utslagsröst i här nedan uppräknade fall, nämligen i fråga om: 1) försäljningar för export, 2) anställande av och anställningsvillkor för personal (dock ej verkställande direktör), 3) upprättande av agenturkontrakt och vidtagande av liknande anordningar för försäljning, 4) uppgörande av befaktningsavtal; allt i den mån dylika beslut fattas under tiden 1933—1936 och avse rättshandlingar, som innefatta åtagande för tiden 1937—1942, eller fattas under tiden 1937—1942 och avse rättshandling, som innefattar åtagande beträffande tiden 1943—1946.

Mom. 5. Vid styrelsens sammanträden skall alltid föras protokoll, som justeras av ordföranden och en annan av styrelsen därtill utsedd ledamot.

### § 13.

Verkställande direktören får att ställa sig till efterrättelse den instruktion, som av styrelsen för honom utfärdas.

Han är jämväl, utan särskilt bemyndigande av styrelsen, behörig att, själv eller genom ombud, tala och svara för bolaget samt att å bolagets vägnar emottaga stämningar och andra rättsliga meddelanden.

### § 14.

Bolagets rörelseår räknas från och med den 1 oktober till och med den 30 påföljande september. De över bolagets rörelse förda räkenskaperna skola således för varje år under den 30 september i fullständigt bokslut sammanföras. Bokslutet skall vara verkställt före utgången av november månad.

Granskning av bolagets räkenskaper och förvaltning skall, sedan bokslutet upprättats, ofördröjligen verkställas av därtill utsedda revisorer, av vilka preferensaktieägarna utse två jämte en suppleant för dem samt stamaktieägarna två jämte en suppleant för dem. De revisorer, som skola utses av stamaktieägarna, väljas årligen å ordinarie bolagsstämma för tiden till nästa ordinarie bolagsstämma. Uppdraget för de revisorer, som utses av preferensaktieägarna skall avse samma tid.

Styrelsen skall till revisorerna överlämna skriftlig berättelse om bolagets förvaltning och ställning jämte förslag till utdelning av tillgängliga vinstmedel.

Över granskningen avgives skriftlig berättelse, däri ansvarsfrihet för styrelsen skall antingen tillstyrkas eller avstyrkas; ägande revisorerna att i avseende å vinstens fördelning ävensom beträffande bolagets blivande förvaltning framställa de förslag vartill de finna anledning.

Revisionsberättelsen, jämte därtill hörande handlingar, skall till styrelsen avlämnas före den 15 december och därefter hållas för aktieägarna tillgänglig å bolagets kontor i Stockholm intill ordinarie bolagsstämma. Revisorerna äga att under den tid, för vilken de äro utsedda, när helst de önska, taga kännedom om bolagets räkenskaper och förvaltning.

#### § 15.

Bolagsstämma skall hållas i Stockholm.

Ordinarie bolagsstämma sammanträder årligen senast under december månad.

Extra bolagsstämma kan av styrelsen sammankallas, då viktiga angelägenheter sådant föranleda. Därest innehavare av aktier för minst en tiondel av tecknade aktiekapitalet förena sig i yrkande om extra bolagsstämmas sammankallande, eller därest revisorerna sådant begära, vare styrelsen pliktig att utfärda kallelse till sådan stämma, i förra fallet inom två veckor och i senare fallet inom en vecka, efter det dylik anmälan skriftligen och med utsättande av det ärende, som skall förekomma å stämman, blivit gjord.

Undandraget sig styrelsen att på revisorernas yrkande sammankalla bolagsstämma, vare revisorerna oförhindrade att själva utfärda kallelse till bolagsstämma.

Kallelse till bolagsstämma utfärdas genom kungörelse, som införes tre gånger i allmänna tidningarna samt den eller de tidningar, bolaget å ordinarie bolagsstämma må hava beslutit, första gången högst en månad och sista gången senast två veckor före ordinarie stämma och senast en vecka före extra stämma. Kallelse till extra stämma må dock i stället kunna ske genom skriftligt meddelande, som minst en vecka före stämman inlämnas till finansdepartementet, samt genom rekommenderade brev med allmänna posten, vilka minst en vecka före stämmodagen utsändas till varje annan aktieägare än svenska staten.

I kallelse till extra bolagsstämma skall meddelas uppgift å de ärenden, som vid stämman skola förekomma. Ärenden, varom sådan uppgift ej meddelats, må ej å stämman handläggas. Vad nu är sagt om extra bolagsstämma gälle ock om ordinarie bolagsstämma, där fråga är om sådant ärende, som i § 22 omförmäles.

#### § 16.

Bolagsstämma representerar samtliga aktieägare, i följd varav därvid lagligen fattat beslut är för bolaget bindande. Ordförande för bolagsstämma väljes av närvarande aktieägare efter huvudtalet. Över vad vid stämman förekommer skall föras protokoll, vilket justeras av ordföranden jämte den eller de vid stämman närvarande aktieägare, som därtill av stämman utses.

## § 17.

Aktieägares talan vid bolagsstämma må föras antingen av honom själv eller ock av hans befullmäktigade ombud eller annan laga ställföreträdare.

Tillhör aktie svenska staten, föres talan därför av den som av Kungl. Maj:t därtill förordnas.

Till och med år 1937 medföra preferensaktier endast en röst för tio aktier. Från och med år 1938 åtnjutes för varje aktie en röst, dock att vid beslut rörande användningen av 1937 års vinstmedel rösträtten för preferensaktier är begränsad på sätt i näst föregående punkt är sagt.

## § 18.

Omröstningen vid bolagsstämma sker öppet, dock att val verkställas med slutna sedlar, därest någon aktieägare sådant yrkar. Om vid uppkommande meningsskiljaktighet de avgivna rösterna utfalla med lika antal mot varandra, skilje lotten dem emellan.

## § 19.

Vill aktieägare framställa förslag till behandling vid ordinarie bolagsstämma, skall förslaget, för att kunna å stämman förekomma, skriftligen avfattat, till styrelsen avlämnas minst tio dagar före stämman.

Över sådant förslag skall styrelsen till bolagsstämman avgiva skriftligt yttrande.

## § 20.

Vid ordinarie bolagsstämma skola följande ärenden förekomma:

- 1:o) val av ordförande vid stämman;
- 2:o) de i styrelsens och revisorernas berättelse förekommande frågor;
- 3:o) bestämmande av vinstutdelning;
- 4:o) val av styrelseledamöter och revisorer;
- 5:o) val av suppleanter för styrelseledamöter och för revisorer;
- 6:o) övriga av bolagsstämmans prövning beroende ärenden;
- 7:o) fråga, som blivit av aktieägare väckt i den ordning, som i § 19 sägs, eller som av styrelsen kan varda framställd.

Under en vecka närmast före stämman skall å bolagets kontor i Stockholm tillhandahållas aktieägarna uppgift å de ärenden, vilka skola å stämman förekomma.

## § 21.

I händelse av vägrad ansvarsfrihet för styrelsen, skall bolagsstämma besluta, huru bolagets talan mot styrelsen skall föras. Har talan mot styrelsen ej blivit anställd inom natt och år, från det ordinarie stämman hölls, skall så anses, som om ansvarsfrihet blivit beviljad.

## § 22.

Beslut om ändring av bolagsordning, om utsläppande av aktier utöver minimikapitalet, om försäljning av bolaget tillhörig fast egendom eller gruva eller del därav, om bolagets upplösning eller om nedläggande av gruvsdriften vare ej giltigt, med mindre beslutet blivit av Kungl. Maj:t godkänt.

## § 23.

Då upplösning av bolaget sker och sedan räkenskaperna för sista tiden blivit avslutade, skall årsstämmning å bolagets okända borgenärer sökas.

I övrigt skall, efter det styrelsen därom gjort förslag, sättet för uppgörandet av bolagets angelägenheter bestämmas genom beslut å bolagsstämman, dock med iakttagande att all bolagets gäld varder betald, innan utdelning till delägare sker.