

**N:o 19.**

Af herr **Reuterswärd**, *angående utförseltull af jernmalm.*

Olika mot Sveriges och Europas alla öfriga större malmlager, som i allmänhet ligga *under jord* och måst uppletas samt därför med skäl fått namn af *malmfyndigheter* och gifvit verklig anledning till inmutning, uppstiga Lapplands största jernmalmberg till betydlig höjd öfver den kala och öde slätten, så att de på flera mils afstånd lära synas mot horisonten, medan deras mörka färg och tindrande ytor lätt skilja dem från alla andra berg.

Detta har gjort, att de redan varit kända i 150 år samt under denna tid varit föremål för undersökning, inmutning och brytning, som dock alltid måst afstanna, hufvudsakligen på grund af bristande kommunikationer.

Hvad som först stälde dessa malms bergs ofantliga värde i sin rätta dager var den officiella undersökning, som under loppet af år 1874 föreslogs af landshöfdingeembetet i Norrbottens län och tillstyrktes af vederbörande auktoriteter samt år 1875 på Kongl. Maj:ts befallning utfördes af geologiska byrån.

Denna undersökning visade, att *ensamt vid de tre malms bergen Gellivara, Kirunavara och Luossavara finnes ofvan jord en tillgång af nitton milliarder centner jernmalm utaf omkring sjuttio procents jernhalt.*

Hvad som ytterligare ger ökad betydelse åt den oerhörda tillgången på och den ovanligt höga jernhalten hos dessa malmer är, att en stor del af malmen från Luossavara och Kirunavara samt från stora

fält i Gellivara är ganska fri från fosfor och svafvel samt därför passar bättre för tillverkning af stål och äfven af finare jern än malmen från de flesta af utlandets nu i stort brutna lager. Dessutom finnas andra vidsträckta delar af dessa malmfält, som hålla 2—3 procent fosfor. Ur dessa malmer kan genom lämplig förädlingsmetod vinnas icke blott ett för många ändamål dugligt jern, men äfven ur deras slagg de största rikedomar af fosforsyra, ett af jordbrukets viktigaste gödningsämnen. Dessutom finnas i Gellivara malmberg stora tillgångar af ren *Apatit*, just det mineral, hvori fosforsyran rikligast förefinnes.

Den ständigt ökade jern tillverkningen inom vestra Europas flesta länder och Nordamerikas Förenta Stater hemtar redan från utlandet år för år ökade kvantiteter jernmalm. Denna malm har förut samlats från skilda håll, från Uba, Norra Afrika och Spanien, men tages nu nästan uteslutande från de rika malmfälten vid Bilbao.

Denna ständigt stegrade konsumtion har dock haft till följd, att lagren der blifvit i betänkelig grad åtgångna, hvilket ock lär vara fallet med de större, för det mesta långt mindre jernhaltiga malmlagren i England, Förenta Staterna, Tyskland, Frankrike, Belgien och Luxemburg.

Till följd af denna minskade tillgång på råvaran, malm, måste sannolikt det allmänna priset å jern inom få decennier komma att stiga betydligt. Ty då man under senare årtionden fruktlöst ansträngt sig för att uppleta ny tillgång på större lager af jernmalm inom åtkomliga delar af verlden, är ej troligt, att detta sökande nu skall krönas med större framgång.

Under sådana förhållanden var det ej oväntadt att förliden höst från England höra ett jernmalmsyndikat der vara under bildning, afsedt att omfatta våra lappska malmfält och de förnämsta grufvorna vid Bilbao. Men när hela återstående tillgången af malm i Bilbaofältet år 1883 uppskattades till omkring 50 millioner tons och derifrån sedan årligen utförts  $3\frac{1}{2}$ —4 millioner tons, skulle de vara tömda inom 10 år härefter. Turen skulle sedan hufvudsakligen komma till våra lappska malmfält. Men med en årlig förbrukning af 4 millioner tons skulle det dröja minst 200 år, innan man ens hunnit bryta hvad malm i dem finnes ofvan jord.

Många år innan Kongl. Maj:t den 8 december 1882, med förbigående af sökande, som ville bilda ett uteslutande svenskt bolag, gaf åt andra svenskar koncession å Lule—Ofotens jernväg med rätt att på utländingar öfverflytta denna koncession, var det för en hvar klart, att om de lappska malmtillgångarna vid den tidpunkt, då de spanska malmlagren blifvit tömda, genom jernvägsförbindelse vore tillgängliga för

verldsmarknaden, skulle på dem kunna skördas stora rikedomar. Lika tydligt är äfven, att om priset på dessa malmer, hvilka utan tvifvel blifva oundgängliga för de stora jernproducerande länderna, höjes genom en exporttull, kommer äfven det allmänna priset på jern att stiga, hvilket skulle lända vårt land i öfrigt till stor fördel.

Under olika tider hafva skilda åsikter gjort sig gällande, om dessa outtömliga malmtillgångar borde uteslutande behållas för inhemsk företagsamhet eller lemnas åt utländingar. Medan under de senare åren allt gjorts att åt utländingar upplåta dessa skatter, hyste både regering och riksdag i äldre tider helt andra tänkesätt.

Sålunda erbjöd sig ju ett engelskt bolag att köpa Gellivara-godsen af konung Carl Johan, som då egde dem. Men han afslog det, enär han ej ville låta en så stor svensk possession råka i utländsk hand och fruktade främmande intrång inom en aflägsen gränssort. Detta var dock vid en tid, då jernvägarnes betydelse för samfärdseln var okänd.

Långt senare, eller vid 1853—1854 års riksdag, då frihandelns teorier mera allmänt började bryta sig fram och lemnade viktiga spår i tulltaxan, ansåg man sig dock behöfva hålla kvar exportförbud på malm, som först vid följande riksdag utbyttes mot en exporttull af 50 öre för centner. Riksdagen aflät härom den 23 september 1854 följande märkliga skrifvelse till Kongl. Maj:t.

»Ehuru malm, nu till utförsel förbuden, svårligen skulle, till följd af den dryga forslingskostnaden, kunna under nuvarande förhållanden blifva föremål för betydligare utförsel, äfven om denna emot låg tull frigåfves, hafva rikstens ständer likväl funnit betänkligt att i detta fall tillämpa den grundsats i afseende å förbudens upphäfvande, hvilken rikstens ständer eljest omfattat. Förhållandena kunde nemligen förändras och exempelvis våra nordligaste jernmalmsstreck komma i annans ego och göras till föremål för vidsträckt bearbetning samt dymedelst en malmutförsel framkallas, som kunde sätta rikare länders jernindustri i tillfälle att på verldsmarknaden uttränga härstädes beredt jern. — Möjligheten af en sådan händelse hafva rikstens ständer ansett böra föranleda utförsel förbudets bibehållande, desto hellre som malmutförsel under vanliga förhållanden icke lär komma att ega rum, och således ett uttryckligt förbudsstadgande icke skäligen kan anses förnärma någon inhemsk industrigren. — Då Eders Maj:t emellertid äskat bestämmande af eventuella tullafgifter å nu förbudna artiklar, hafva rikstens ständer, med bibehållande för sin del af utförsel förbudet å malm, rå och osmält,

ej specificerad, bestämt den eventuella utförseltullen derå till 1 riksdaler pr skeppund stapelstadsvigtt.)

Många af i denna skrifvelse framlagda skäl gälla ännu, ja, några af dem i än högre grad än förut, enär utländingen på grund af förbättrade metoder nu bättre än förr kan ur sämre malmer framställa ett jern, som på flera håll börjat uttränga det svenska.

Nu har redan den af 1853—1854 års riksdag förutsedda möjlighet inträffat. Detta gör oss till en pligt att fullfölja deras kloka och förutseende plan, desto mera då det nu gäller icke blott att skydda vår näst jordbruket och trävarurörelsen viktigaste handtering, men äfven att på samma gång skapa betydande inkomster för staten.

Under sådana förhållanden vore det ej väl betänkt, om staten utan minsta ersättning tillåte ett utländskt syndikat att tillgodogöra sig vårt lands på detta område rikaste skatter och på samma gång skada vår egen sjunkande jernindustri.

Detta desto mer, då intet hindrar Sverige att, så som sig bör, genom lämplig exporttull draga fördel af dessa rikedomar. I en tid, då statens kraf på individen ständigt växa, och denne redan nu blott med stor svårighet förmår bära dagens tunga, har Riksdagen, synes oss, ej rätt att för landet åsidosätta en inkomst, som inom tjugu år sannolikt kan uppgå till lika många millioner kronor om året.

Lyckligtvis hafva statsmagtarna ej genom ens minsta antydan om framtida frihet från exporttull på jernmalm bundit eller minskat svenska folkets rätt att i en vanlig skattefråga handla efter som landets allmänna bästa och jernhandteringens fördel det fordra.

Vi hafva här blott att räkna med Lule—Ofotens jernvägs-aktiebolag samt med de enskilde svenska män, som inmutat hela malmberg, sedan långa tider kända och på hvilka *staten* just satt värde genom en officiel uppskattning af deras tillgångar.

Hvad beträffar nämnda jernvägsbolag, så lærer det redan från sin första stund fört ett vanskligt lif och har endast genom Kongl. Maj:ts undseende kunnat börja malmfrakt på en icke lagligen afsynad bana. Dess, såsom mig synes, djerfva och trots flera officiella vederläggningar upprepade försök att visa sig åtnjuta svenska statens garanti äro i för friskt minne att behöfva upprepas samt bära äfven gifva regeringen goda skäl att härefter med största stränghet öfvervaka det punktliga uppfyllandet af hvarje vilkor i dess redan allt för gynsamma koncession.

Man har talat vidt och bredt om, huru Lule—Ofotens jernväg skulle komma att i hög grad gagna främst hela Norrbotten, dernäst egare af skog och sågverk i Norrland samt gifva rikligt arbete åt våra

grufarbetare. Men så som koncessionen nu är affattad, kunna vi ej finna annat, än att denna bana skall göra Sverige ganska ringa, om ens något gagn till väl behöflig motvigt mot de många och stora politiska vådor, den manar fram öfver värnlös och aflägsen bygd.

Ty enligt mom. 7 i jernvägsbolagets koncession har detta rätt att mot allmänheten hålla en frakttaxa, som med 25 procent öfverstiger den högsta här i landet å någon enskild jernväg tillämpade. När man besinnar, att vid korta och mest för persontrafik afsedda banor taxan för frakt af vissa slags gods — helst af ringa betydelse för dessa banor — ibland sättes så hög att den, redan utan någon vidare stegring med 25 procent, skulle omöjliggöra all frakt på större afstånd, inses tydligt, att en dylik taxa på Lule—Omotens jernväg måste göra all gods- trafik beroende af godtycket hos ett utländskt bolag, som naturligt skall bruka denna sin rätt till att utestänga all täflan och derigenom efter hand slå under sig allt af värde inom jernvägens trafikområde.

Den ekonomiska vådan här af ligger öppen deri, att bolaget redan lyckats förvärfva sig rättigheten att bearbeta Gellivara, Kirunavara och Luossavara. Derigenom torde jemväl åtkomsten af Lapplands öfriga värdefulla grufvor blifva en tidsfråga för bolaget. Det kan ej vara skäl, att Riksdagen stillatigande låter ett bolag, bestående af för vårt lands intressen främmande utändingar, utöfva en sådan verksamhet inom denna aflägsna bygd.

Bolaget har redan tydligt visat sina afsigter genom sitt till Kongl. Maj:t ingifna förslag till trafiktaxa, hvori det brukat sin i förut nämnda mom. 7 medgifna rätt derhän att, enligt trafikstyrelsens utlåtande i frågan, jernmalm skulle från Gellivara till Luleå för 192 kilometers frakt belastas med samma afgift, till hvilken den enligt statsbanans taxa kunde fraktas 1,200 kil., d. v. s. ända från Luleå till Stockholm, samt att frakt af t. ex. rundvirke, som från Bräcke till Sundsvall (126 kil.) kostar 32 öre, skulle för samma afstånd på Lule—Omotens jernväg draga en frakt af 104 öre.

På goda skäl uttalar sig derför trafikstyrelsen i sitt nämnda utlåtande af den 9 april 1888 sålunda:

»Med stöd af hvad nu blifvit i underdånighet anfördt, håller trafikstyrelsen före, att någon transport af malmer och trävaror å Lule—Omotens jernväg icke är möjlig med de fraktafgifter, som i det ingifna taxeförslaget uppgifvits, samt att närmaste följden af en fastställelse af berörda afgifter skulle blifva, att jernvägens egare med uteslutande af alla andra blefve i tillfälle att bedrifva malmbrytning och trävarurörelse i de trakter, som omgifva banan.»

Att Lule—Ofotens jernvägsbolag anser sig skola skörda stor vinst af dessa förhållanden, synes bäst genom dess den 14 december 1888 till Kongl. Maj:t ingifna anbud, att svenska staten redan år 1904 skulle eventuelt komma i besittning af dess jernväg. I mom. 8 erbjuder sig nemligen bolaget att från början af år 1892 (sjelft amortera sin bana genom att) vid slutet af hvarje kalenderhalfår inbetala till C. J. Hambro & Son i London 6 skillings sterling för hvarje ton jernmalm, som under då förflutna halfår utförts från Luleå eller Ofoten.

Fastän Kongl. Maj:t afböjt nämnda anbud, visar det dock, att bolaget kan utan afsaknad skänka bort 6 skillings pr ton, hvilket vidare anger, att det för egen del beräknar en mycket större vinst på sin malm. Bolaget inser nogsam, att, i mån som Spaniens malmtillgång börjar tryta, det på samma gång kan betydligt höja sitt pris å de rika lappska malmen, så att det förutom nämnda amortering kan göra stor vinst på sin malmexport. Af detta skäl anser jag bolaget äfven tåla vid högre tull än de 6 skillings pr ton, som det oombedt velat skänka till svenska staten, detta desto mer, då den af detsamma erbjudna hastiga amorteringen ej vidare kommer i fråga.

Då det ej kan lida tvifvel, att en storartad export af *billig* jernmalm från dessa nordliga trakter kommer att än ytterligare försvåra vår redan tryckta jernhandtering, anser jag det vara af största vikt att Riksdagen, i hvad på densamma ankommer, vidtager sådana åtgärder, att staten af dessa malmrikedomar bereder landet de största möjliga fördelar.

På grund af hvad jag här anfört får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville besluta exporttull af minst 70, högst 100 öre pr 100 kilo å all jernmalm.

Jag anhåller att denna motion hänvisas till bevillningsutskottet.

Stockholm den 26 januari 1889.

*Patric Reuterswärd.*

---