

N:o 201.

Af herr **S. Nordström** i Höglunda, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ändrade bestämmelser rörande trafikerandet af järnvägen Gellivare—Riksgränsen äfvensom angående beviljande åt Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält af ett lån å 20,000,000 kronor m. m.*

Med anledning af Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 97, angående förslag till öfverenskommelse mellan staten och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund för öfvertagande af de stora norrbottniska järnmalmegrufvefälten, samt i sammanhang därmed beviljande af ett lån på 20,000,000 kronor, anhåller jag få fästa Riksdagens uppmärksamhet på följande förhållanden, som jag anser mig pliktig i någon mån beröra, innan frågan afgöres.

De fördelar, som skulle vinnas genom att Grängesbergs aktiebolag öfvertoge Kiiruna- och Gellivarebolagen, uppgifvas vara, att de svenska malmerna skulle komma att ernå högre pris genom enig samverkan mellan de stora malmexporterande bolagen, samt att faran förebygges att se det afgörande inflytandet inom de båda norrlandsbolagen i utländska händer. Jag vågar framhålla en ytterligare fördel, som här skulle vinnas och är värd all uppmärksamhet, och det är, att den erfarenheten vunnits i de framåtgående kulturländerna, att stora sammanslutningar äro villkor för god ekonomisk framgång äfven och måhända företrädesvis ur synpunkten af produktionskostnadernas nedbringande utan sänkande af arbetslöner.

Samtliga dessa fördelar synas mig dock till och med bättre kunna nås, på samma gång som statens rätt och fördelar bättre tillgodoses, på ett något annat sätt mot hvad som föreslås i Kungl.

Maj:ts proposition, och detta är, att staten, i stället för att lämna lån, ingår i bolaget som delägare för det belopp, hvilket under sådana ändrade förhållanden kan anses erforderligt för att göra företaget fullt solidt och handlingskraftigt.

Sammanställer man redogörelsen (sid. 56 i Kungl. Maj:ts proposition) öfver trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds ställning vid 1902 års utgång med den sannolikhet för stegring af malmprisen, som blir en följd af de begränsade, kända och åtkomliga tillgångarna, samt med järntillverkningens kvantitativa utveckling och i sammanhang därmed stegrade behof af malm, så är nämligen all sannolikhet för att, på de 30 år som föreslagits för amortering af statslånet, detta är både förräntadt och amorteradt genom den inkomst, hvilken beredes staten i egenskap af delägare i bolaget. Hela kapitalet blefve då sålunda en behållen vinst och som vore placerad på sådant sätt, att den för all framtid gäfv e åt staten ej blott inkomsten, utan också ett naturligt och tryggadt inflytande på bolagets åtgärder.

Hvad som här föreslagits kräfver utan tvifvel väsentligt förändrade villkor för uppgörelsen, hvilken knappast torde vare sig kunna eller böra göras så brådstörtadt som före innevarande riksdags afslutande. Under sådana omständigheter blir ett uppskof till nästa riksdag nödigt, ett uppskof som jag, oaktadt den som vanligt framhållna faran af att utlänningar skulle mellankomma, icke kan inse medföra ringaste risk. Med de medel staten har i sin hand att pålägga malmen exporttull bör redan lusten för utlänningar att spekulera kunna stärfjas. Härtill kommer den af justitiekanslersämbetet påvisade rätt, som staten har till en stor del i Gellivare malmfält, en rätt som staten bör ha mindre anledningar att efterskänka än t. ex. vattenrätten i Trollhättan, hvilken dock var tillförsäkrad enskild person genom upprepade och oklandrade lagfarter. Staten borde dock ej blott ha rätt, utan också plikt att sätta trafiktaxan för exportmalmen, som fraktas på den nordligaste tvärbanan, lika hög som vid öfriga banor i landet, där det oftast rör den inhemska industrien, detta på grund däraf, att förbehållet om utlänningars uteslutande från de norra grufbolagen kringgåts. Att en klok affärsman gentemot dessa statens medel skulle inlåta sig på affärer i norrländska järngrufvor, är föga troligt.

Möjligen kan ett uppskjutande af uppgörelsen i någon mån tillbakahålla statens intägter på dess nordligaste tvärbana, men det finnes också andra ekonomiska intressen, om ock ej så närlig-

gande, som likväl ej få förbises i sammanhang härmed, allra minst af staten.

Järnvägsstyrelsen ställer i utsikt en i tiden ej aflägsen malmexport öfver Narvik af 2,700,000 ton, hvaraf dock för inhemsk förbrukning kan antagas 200,000 ton, så att den verkliga exporten blott kommer att utgöra 2,500,000 ton.
 Härtill kommer export öfver Luleå 500,000 »
 samt öfver Oxelösund 500,000 »

Summa 3,500,000 ton.

Denna årliga export under 30 års tid och med 5 kronors pris per ton vid svenska gränsen ger visserligen landet, med räntor, en inkomst af cirka en milliard kronor, och detta för omkring 17 procent af landets malmtillgång, men om denna malmkvantitet här med våra egna bränslen omvandlades till tackjärn, skulle inkomsten i stället blifva fem milliarder kronor. En tillfällig ränteförlust på järnvägen skulle sålunda kunna vara af underordnad betydelse mot skillnad i exportvärden, en skillnad som endast kan erhållas, om malmen finnes kvar.

Ofvanstående siffror göra ej anspråk på att vara exakta, men de utgöra det oaktadt bättre stöd för omdömet än inga siffror alls och visa på den fördel, staten kan ha utaf att egna omtänksamhet åt våra råvarors förädling inom landet i stället för att, som genom den kungl. propositionen föreslagits, premiera massexport och utländsk förädling af desamma. Man behöfver ej befara, att mängden förädlingsprodukter ökas på världsmarknaden till skada för priset, då man själf beherskar råvarutillgången, och hvad förädlingen af järnmalm beträffar, så har sådan alltid visat sig både möjlig och vinstgivande, där malm och bränsle finnas att tillgå i hvarandras omedelbara närhet. Att dock anordnandet af en sådan förädling kräfver tid, är en gifven sak, såväl som att vi äro i behof af de medel, som malmexporten tills vidare kan inbringa åt oss.

På grund af hvad jag här ofvan anfört, hemställes vördsamt,

att Riksdagen, med afslag af Kungl Maj:ts proposition, anhåller om förnyad utredning i det syfte, som motionen omfattar, och grundad på att staten ingår i ett bolag, hvilket öfvertager brytning och drift af de stora norrbottniska järn-

malmsgrufvorna, såsom delägare med ett penningbelopp, som kan anses erforderligt för att trygga företagens soliditet och handlingskraft.

Stockholm den 9 maj 1903.

Sten Nordström.