

N:o 62.

Af herr **Bergström**, i anledning af *Kungl. Maj:ts proposition angående ändrade bestämmelser rörande trafikerandet af järnvägen Gellivare—Riksgränsen 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 järnmalsgrufvefälten, samt i sammanhang därmed beviljande af ett lån på 20,000,000 kronor, anhåller jag att 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 trafikaktiebolag öfvertoge Kiiruna- och Gellivarebolagen, uppgifves vara, att de svenska malmerna skulle komma att ernå högre pris genom enig samverkan mellan de stora malmexporterande bolagen, samt att faran förebyggdes att se det afgörande inflytandet inom de båda norrlandsbolagen i utländska händer. Jag vågar framhålla ytterligare en 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.

Dessa fördelar synes mig dock bättre kunna nås, sedt ur statsintressenas synpunkt, på ett något annat sätt än 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 Grängesbergs—Oxelösunds ställning vid 1902 års utgång med den sannolikhet för stegring af malmprisen som bli en följd af de begränsade, kända och åtkomliga tillgångarna och järntillverkningens kvantitativa utveckling, 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 för samma belopp. Men under sådana förhållanden är dock kapitalet en statens vinst som erhållits under amorteringstiden och placerad på sådant sätt att den för all framtid ger staten ett naturligt och tryggadt inflytande på bolagets åtgärder.

Hvad som här föreslagits kräfver utan tvifvel väsentligt förändrade villkor för uppgörelsen, som 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, som 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 borde ha mindre anledningar att efterskänka än vattenrätten i Trollhättan, hvilken dock var tillförsäkrad enskild person genom upprepade och oklandrade lagfarter. Staten borde ock ha ej blott rätt utan också plikt att sätta trafiktaxan för malmen 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 malmbolagen kringgåtts. Att en klok affärsman gent emot dessa statens medel skulle inlåta sig på affärer i norrländska järngrufvor är föga troligt.

Man skulle kunna hysa farhågor för att ett uppskjutande af uppgörelsen i någon mån skulle kunna tillbakahålla statens intägter på dess nordligaste tvärbana, men det finnas också andra ekono-

miska intressen om ock ej så nära som likväl allra minst ur statens synpunkt få förbises i sammanhang härmed

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 omvandlats till tackjärn skulle inkomsten i stället blifva fem milliarder kronor. En tillfällig ränteförlust på järnvägen är af underordnad betydelse mot skillnaden i dessa exportvärden och ger antydning om att förlusten af malmen kan vara mera afsevärd än fraktförlusten.

Ofvanstående siffror göra ej anspråk på att vara exakta, men de visa dock på den fördel staten kan hafva utaf att ägna 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 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 n:o 97, anhåller om förnyad utredning i ärendet till nästa års Riksdag i det syfte som motionen omfattar och grundad på att staten ingår i ett bolag, hvilket öfvertager brytning och drift af de stora norrbottniska järnmalmsfälten,

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

Stockholm den 9 maj 1903.

*Alb. Bergström.*