

Nr 466.

Av herr **Dahlén m. fl.**, om avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 241, med förslag till överenskommelse med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Norrbottens Järnverks Aktiebolag.

Vid genomläsandet av Kungl. Maj:ts proposition nr 241 med förslag till överenskommelse med Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Aktiebolaget Gellivare Malmfält och Norrbottens Järnverks aktiebolag står man verkligen frågande, vilka skäl som kunnat vara de avgörande för att regeringen ansett sig kunna och bära framlägga ett dylikt förslag.

Av propositionen får man veta, att de huvudsakliga skälen skulle ha varit, *dels* att söka avlägsna en viss intressebetsättning mellan staten och de enskilda aktieägarna i malmbolaget, vilken sammanhänge med själva det system, efter vilket kontrahenternas inbördes rättigheter och skyldigheter blivit ordnade genom tidigare avtal, *dels ock* att de nuvarande avtalsbestämmelserna skulle utgöra ett betänkligt hinder för en klok skötsel av malmbolagets malmförsäljningspolitik.

Vad förstnämnda skäl beträffar, så torde det väl vara en övermänsklig uppgift, att avlägsna intressebetsättningarna mellan tvenne parter, vilka ha så diametralt motsatta intressen som bolaget och staten helt naturligt ha, så länge nuvarande affärsgemenskap fortsätter. Huruvida dessa motsättningar minskats därigenom, att bolaget nu *de facto* beklädes med oinskränkt maktbefogenhet i fråga om affärernas skötsel, i det att detsamma skall tillsätta ordförande i styrelsen, vilken ordförande sedan har utslagsröst, då de olika parternas representation står mot varandra i styrelsen — det kan ju med skäl ifrågasättas. D. v. s. i ett avseende har kanske intressebetsättningarna därigenom minskats såtillvida, att den ena parten skulle få laglig rätt att ensamt bestämma. Detta synes emellertid vara ett något för enkelt och för staten ovärdigt sätt, att slita förefintliga »intressebetsättningar».

Beträffande det andra argumentet, att nuvarande bestämmelser skulle utgöra ett betänkligt hinder för en klok skötsel av malmbolagets malmförsäljningspolitik, så är för det första att anmärka, att här är inte den viktigaste frågan, hur snabbt och på ett för bolaget mest vinstgivande sätt, som de norrländska malmfyndigheterna skola kunna exploateras, utan här är huvudfrågan, på vilket sätt svenska staten skall erhålla största möjliga valuta för dessa naturtillgångar. Tyvärr får man nästan den uppfattningen, vid ett närmare studium av propositionen, att finansministern, i den tydligt rådande brådskan, råkat glömma, *vilken part* han här närmast hade att företräda. Visserligen är frågan om exploaterandet av vårt lands naturtillgångar en enda sammanhängande

historia om statens undfallenhet för det enskilda profitintresset, vilket tagit sig uttryck även i de emellan här ifrågavarande parter tidigare upprättade avtalen. Så långt har emellertid denna underkastelse aldrig sträckt sig, som just i det av finansministern nu framlagda förslaget.

När finansministern går att vidare utveckla de skäl, som äro att anföra för påståendet, att nuvarande bestämmelser utgöra ett betänkligt hinder för bolagets försäljningspolitik, så framhålles bl. a. följande:

Det tyska behovet av svensk malm har stigit rätt avsevärt. Detta borde väl då närmast ge anledning till, att man från svensk sida — enkannerligen från svenska statens sida — icke skulle behöva göra vilka medgivanden som helst, bara för nöjet att få nya avtalsbestämmelser till stånd. På regeringen har detta skäl emellertid haft den verkan, att man nu ansett sig böra göra betydande eftergifter åt det enskilda intresset, bara för att den svenska malmen blivit mera outhärlig i Tyskland. Ett något underligt förhållande mellan orsak och verkan.

Just av denna anledning har emellertid finansministern ansett sig, icke bara böra lämna avgörandet i styrelsen ensamt till bolagsrepresentanterna, utan även framflytta den tidpunkt, då staten skulle äga att inlösa här ifrågavarande malmfyndigheter. Men inte nog härmed, emedan denna inlösenrätt framflyttas 10 år och bolaget samtidigt skulle få rätt till betydligt ökad malmbrytning per år, så kommer givetvis inlösensumman därav att betydligt höjas. Vilken matematisk logik, som ligger till grund för dylika resultat, torde vara omöjligt att utforska.

Härtill kommer, som senare skall framvisas, att även beträffande statens mellanhavande som befördrare av malmen å järnvägen, har man ansett sig böra tillgodose det enskilda intresset på det allmännas bekostnad.

Frågar man sig nu vilka fördelar, som staten skulle erhålla i gengäld för alla dessa eftergifter, så finner man, att den enda fördelen består däri, att vinsten vid en tidigare tidpunkt än förut stadgats skulle komma att delas lika mellan staten och de enskilda aktieägarna mot att förut utgått viss royalty per ton till staten.

När man här säger, att vinsten skall delas lika, så är detta emellertid icke verkliga förhållandet, i det att tillsvidare först skall avgå en viss royalty till bolaget och endast återstoden delas lika. Naturligtvis blir statens andel härigenom något större än om nuvarande bestämmelser fortfarande skulle gälla, detta delvis ju beroende på att brytningsrätten ökas med 700,000 ton per år. Men det pris, för vilket staten erhåller denna ökade inkomst, står icke i någon rimlig proportion till den erövrade fördelen.

Förutom de här redan nämnda fördelarna för de enskilda aktieägarna kommer vidare dels att staten skall bli medansvarig både i bolagets nuvarande och kommande skulder, dels att den fordran på omkring 54 miljoner, som statens järnvägar har av bolaget, enligt gällande bestämmelser om frakttillägg, skall avskrivnas mot att bolaget erlägger 20 miljoner kronor.

Detta är i korthet huvudinnehållet i det föreliggande förslaget till avtal.

Redan den omständigheten att statens rätt till inlösen har framflyttats 10 år, visar hur man här den ena gången efter den andra glider bort från möjligheten, att denna inlösenrätt någonsin skall komma att användas. Att man sedan lockar med än större inkomst för staten efter 1947 bevisar endast ytterligare, att det hela inriktats på att om möjligt förhindra att en inlösen kommer till stånd. För övrigt, redan den omständigheten att man här inte bara kan tala om »inlösen» utan t. o. m. höja inlösensumman, sedan de enskilda aktieägarna stoppat flera hundra miljoner kronor i sina fickor genom exploaterande av en samhällelig naturtillgång, endast detta bevisar hur upp- och nedvänd uppfattningen är, då det gäller att handhava och förvalta samhällets tillgångar.

Under den debatt, som i andra kammaren fördes den 17 maj 1922 med anledning av den då föreliggande propositionen nr 129, anförde undertecknad Dahlén bland annat följande: »Om det enligt mitt sätt att se skulle vara någon mening med att ge bolaget ytterligare förmåner, så hade det varit rimligt, att staten i kompensation hade betingat sig, att år 1936 få igen gruvorna utan inlösen.» Därmed har angivits den principiella ståndpunkt, som vi alltjämt vidhålla i detta stora spörsmål. Vi fordra, att det enskilda utsugareintresset så snart som möjligt avkopplas från denna industri och att det allmännas bästa måtte sättas före fåtalets vinstbegär, samt att landets naturrikedomar ej bortkastas till inhemska och utländska kapitalister.

Att dessa bolagens vinster icke röra sig om små summor framgår av nedanstående tabeller, som dels visa bolagens erhållna utdelning och dels statens inkomst genom erhållen royalty.

Sedan år 1915 ha nettovinsterna i Grängesbergsbolaget uppgått till:

År 1915	11,435,867 kronor	
» 1916	15,620,875	»
» 1917	16,388,522	»
» 1918	19,484,247	»
» 1919	21,693,567	»
» 1920	17,664,069	»
» 1921	15,223,636	»
» 1922	14,452,603	»
» 1923	9,399,608	»
» 1924	14,514,245	»
» 1925	26,214,245	»

Huvudparten av dessa nettovinster har influtit från malmbrytningen i Norrbottensgruvorna och redovisas i form av utdelningar å Grängesbergsbolagets aktier i L. K. A. B. I detta bolag innehar staten enligt 1907 års riksdagsbeslut preferensaktier för 40 miljoner kronor och de övriga aktierna, så kallade stamaktier, innehavas i huvudsak av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund. Då det i malmbolaget investerade aktiekapitalet sålunda är från de tvenne delägarna lika stort, borde man kunna tycka, att utdelningen av vinsten

borde vara någorlunda lika. Men så är långt ifrån fallet. Innehavaren av preferensaktierna har försatts i ett så ogynnsamt läge i förhållande till stamaktiernas innehavare, att fördelningen av vinsterna under tioårsperioden 1917—1926 givit följande resultat:

	Vad staten fått. Kronor	Vad Grängsbergs- bolaget fått. Kronor
År 1917	901,682.88	9,200,000
» 1918	1,256,038.45	11,800,000
» 1919	608,641.35	16,000,000
» 1920	640,504.80	10,760,000
» 1921	1,890,454.60	16,200,000
» 1922	1,738,110.62	17,000,000
» 1923	1,772,739.42	9,480,000
» 1924	1,711,784.07	14,600,000
» 1925	2,398,491.95	25,900,000
» 1926	2,534,117.25	21,800,000
	Summa kronor 15,452,565.39	152,740,000

Skillnaden i utdelningar måste anses som orimlig. Medan staten på sina 40 miljoner har fått endast 15.3 miljoner, har det delägande bolaget fått ej mindre än 152.7 miljoner. Har staten fått för litet har däremot bolaget erhållit en utdelning, som både relativt och absolut måste anses som för hög. Den procentuella utdelningen på stamaktierna har nämligen uppgått till följande procent under åren 1908 till 1926. Vi följa därvid de i Key-Åbergs lexikon över aktiebolag och banker förekommande siffrorna, vilka äro återgivna efter bolagets egna årsberättelser. Utdelningarna i L. K. A. B. ha utgjort å stamaktierna:

År 1908	19.0 procent	År 1918	29.5 procent
» 1909	15.5 »	» 1919	40.0 »
» 1910	30.0 »	» 1920	26.9 »
» 1911	41.0 »	» 1921	40.5 »
» 1912	45.0 »	» 1922	42.5 »
» 1913	58.0 »	» 1923	23.7 »
» 1914	31.0 »	» 1924	36.5 »
» 1915	22.0 »	» 1925	64.75 »
» 1916	23.0 »	» 1926	52.0 »
» 1917	23.0 »		

Även de mest lysande bolagsföretag torde ej kunna uppvisa sådana utdelningsmöjligheter, som här förekommit. Det är också tack vare statens undfallenhet och uppoffringar, som dessa utdelningar varit möjliga.

Slutligen må också återgivas följande siffror över de årliga nettovinsterna i L. K. A. B. under de senaste tolv åren, samlade ur bolagets årsberättelser:

År 1915	9,907,174 kronor	
» 1916	10,576,816	»
» 1917	10,259,673	»
» 1918	12,827,086	»
» 1919	16,499,658	»
» 1920	11,378,114	»
» 1921	18,096,078	»
» 1922	18,756,193	»
» 1923	11,197,637	»
» 1924	16,274,800	»
» 1925	28,353,430	»
» 1926	24,347,203	»

Som man ser visa siffrorna under dessa år en stegring från 9.9 miljoner till 24 miljoner kronor, en onekligen vacker ökning, vunnen på arbetarnas och statens bekostnad.

Om man sålunda i allmänhet måste hävda den uppfattningen, att det av Kungl. Maj:t nu framlagda förslaget rörande förhållandena mellan å ena sidan staten och å andra det eller de bolag, som för närvarande exploatera de norrländska malmfyndigheterna, allt för litet tar hänsyn till statens berättigade intressen, så gäller detta i alldeles särskild grad, då fråga blir om de villkor under vilka statens järnvägar skall frakta den brutna malmen till utskleppningsort.

Beträffande denna del av avtalsförslaget så är att märka, att icke allenast järnvägsstyrelsen utan jämväl kommerskollegium och statskontoret samstämigt förklara de föreslagna bestämmelserna i detta avseende vara för statens järnvägar ofördelaktiga. Så framhåller t. ex. *kommerskollegium* bl. a. följande: »I betraktande av, att malmfrakterna eljest enligt järnvägsstyrelsens förslag till taxa för transport å statens järnvägar skulle komma att för övriga trafikanter stegras med 50—60 procent på de distanser, varom här är fråga, innebär avtalet i denna punkt uppenbarligen ett betydande medgivande, obetingat av de ekonomiska fördelar, statsverket på annat sätt skulle tillförsäkras.» Därefter framhåller kommerskollegium, att statens ställning såsom ensam innehavare av möjligheten att omhänderhava och sköta transporter hade bort 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 anföres, att, då stora delar av det norrländska järnvägsnätet medfört och alltjämt medför en ekonomisk belastning på statens järnbaneföretag i dess helhet, och därigenom även indirekt på trafikanterna i andra delar av landet, ett visst fog kunde finnas för att den verkliga vinst, som tillföres staten genom en viss del av Norrlandsnätet, i större utsträckning komme statens järnvägar tillgodo.

Statskontoret framhåller i huvudsak samma synpunkter och påvisar, att därest staten icke sänker sina krav på förräntning av det i statsbanorna investerade

kapitalet, kommer den allmänna taxan att hållas på en högre nivå än om statens järnvägar erhöle ett inkomstöverskott från malmбанan. Dessutom påpekas, att enligt det nu framlagda förslaget skulle statens järnvägars garanti för att under alla förhållanden erhålla täckning för kostnader och förräntning av kapitalet därigenom, att bolaget skulle befrias från skyldigheten att utgiva frakttillägg för mer än vad som svarar mot förhållandet mellan den verkliga utfraktade kvantiteten och 8 miljoner ton, därest till följd av krig m. m. utskęppningen något år icke uppgår till 5 miljoner ton.

Den myndighet, som helt naturligt mest intresserar sig för denna del av den föreslagna uppgörelsen, nämligen *järnvägsstyrelsen*, hävdar med bestämdhet, att uppgörelsen icke kan anses såsom affärsmässig beträffande statens järnvägars vidkommande, i det man vid densamma träffande nästan helt åsidosatt den särskilt under senare åren allt starkare framhävda grundprincipen om statens järnvägars affärsmässiga avgręnsning från statens övriga affärsverksamhet och statsförvaltningen i allmänhet. Efter att ha påvisat, att den godstransport det här rör sig om uppgår till nära 40 procent av statsbanans hela godstransportarbete, framhållas, att det för statens järnvägars trafikanter och näringslivet är av största vikt, att förevarande stora transport icke för en lång framtid bindes vid en från affärssynpunkt sett mycket för låg tariff, och styrelsen anser det icke försvarbart, att med bortseende från statsbanornas inkomstbehov och med förbiseende av trafikanternas och näringslivets intressen i det nästan alltid aktuella och för närvarande särskilt brännande taxespörsmålet medverka till att malmбанan endast lämnar inkomster, som äro föga mer än tillräckliga för förräntning och skäligen långsam amortering av kapitalet.

Man kan också gott instämma i järnvägsstyrelsens uttalande, då den framhåller, att det i här föreliggande fall ej är fråga om något behov att stödja en betryckt eller i sitt bestånd hotad näring, vilket kunde motivera särskilt låga undantagsfrakter. Gruvbrytningen vid de lappländska malmfälten, fortsätter styrelsen, skulle uppenbarligen vara fullt bärig och lönande, även om inga som helst fraktnedsättningar medgaves, åtminstone för transporter över Riksgręnsen. Enda skillnaden vore blott, att gruvägarens vinst bleve mindre.

Som man finner av dessa kortfattade utdrag ur de i saken hörda myndigheternas utlåtande, äro dessa enstämmigt av den uppfattningen, att man i det nu framlagda förslaget gått alldeles för långt i fråga om tillmötesgående mot det enskilda bolagsintresset till förfång för det allmänna intresset. Någon annan uppfattning lär väl heller icke på allvar kunna hävdas, då man finner dels att för en lång tid framåt skall fastställas samma fraktsatser, vilka fastställdes för 20 år sedan, samt att man dessutom delvis borteliminerat statens järnvägars garanti att åtminstone vara tillförsäkrad förräntning av det i malmбанan nedlagda kapitalet.

Även om man nu räknar med att jämväl med dessa bestämmelser en dylik förräntning kan åstadkommas, så är att märka, att då räknar man med nuvarande utgiftskalkyler. Ingen som helst garanti lär emellertid finnas för, att dessa kunna hålla sig vid nuvarande nivå hur länge som helst. Inträder en

mer eller mindre avsevärd stegring på utgiftsposterna, så kan det komma att inträffa, att inte ens denna del av statens järnvägars verksamhet kan uppvisa ett ur affärsmässig synpunkt tillfredsställande resultat.

En dylik eventualitet verkar nästan grotesk. Detta så mycket mera som det i föreliggande fall inte finnes det minsta skäl för att staten skulle gå så långt i tillmötesgående mot det enskilda profitintresset, att den rent av glömmar både sig själv och övriga trafikanters intressen. Såsom förut påvisats, finnes ingen anledning för här ifrågakavande aktionärer att beklaga sig över det ekonomiska utbytet av sitt mellanhavande med staten i denna affär.

Om sålunda inga andra skäl förelågo för att yrka avslag å regeringens nu framlagda förslag till uppgörelse, skulle enbart det sätt, på vilket man beträffande själva transportfrågan förbisett det allmännas intresse till förmån för det enskilda, vara tillräckligt att motivera ett dylikt yrkande.

Då det sålunda vid ett studium av Kungl. Maj:ts proposition i denna fråga ovillkorligen framgår, *dels* att det allmännas intresse här på ett alldeles markant sätt blivit förbisett vid uppgörande av föreliggande förslag utan att några som helst sakskäl kunnat förebäras, varför en sådan efterlåtenhet från statens sida lagts i dagen, *dels* att förslaget i fråga synbarligen forcerats fram med en otillätlig brådska, vilket framgår både därav, att samtliga de myndigheter, vilka hörts i saken, förklarar, att tillräcklig tid icke stått till förfogande för ett grundligt studium av förslaget, samt av den omständigheten, att den forcerade brådskan även avsatt märken i själva propositionens avfattning, så borde det väl knappast på allvar kunna ifrågasättas, att riksdagen, under sådana förhållanden och efter en sådan förbehandling av ärendet, skulle gå att binda sig för de konsekvenser, som ett bifall till den kungl. propositionen innebär.

Alldeles oavsett själva huvudfrågan, hur staten skall handla med landets naturrikedomar för att man skall kunna stå till svars inte bara inför den nuvarande utan ock för kommande generationer, vilken ensamt den bjuder en helt annan behandling av detta spörsmål än vad som hittills kommit det till del, innehåller det nu framlagda förslaget så många brister och lämnar rum för så många och befogade anmärkningar ifråga om ett tillvaratagande av det allmännas intressen *även från vanlig affärsmässigt kapitalistisk synpunkt*, att detsamma icke kan försvaras. Må vara att man för närvarande inom vida lager av vår befolkning hyser den uppfattningen, att staten måste visa tillmötesgående gent emot den enskilda företagsamheten och att huvudsaken är att staten erhåller *någon del* med av den vinst, som uppstår genom att exploatera våra naturrikedomar, så lär väl ändå anständigheten fordra, att man icke går så långt ifråga om självuppgivelse från statens sida i detta hänseende, som skett i det nu framlagda förslaget.

Slutligen må även framhållas, att i propositionen icke nämnes något om de i bolagets tjänst anställda arbetarnas ställning. Det kapitalistiska samhällets privilegierade, de icke produktivt arbetande, behandlas som »mest gynnad

nation», medan nationens arbetande flertal, de som frambringa dessa förmögenheter, fullständigt glömmas bort. Det hade därför varit rimligt att kräva, att vid avtalets uppgörande bolaget ålagts att till sina arbetare vid viss ålder utge sådana pensioner, att de därav kunde erhålla en anständig bärning under sin återstående levnad. Enligt vad vi veta har det nu endast utvecklats en sådan praxis, att utslitna gruvarbetare vid 60 à 65 års ålder tilldelats en pension av högst 75 kronor per månad. Frånsett att dessa pensioner äro alldeles för små, äro de också fullständigt frivilliga och fastställas ej alls i något av de många avtalen mellan staten och bolagen. Vi påtala detta som en brist, som borde ha avhjälpits vid avtalets uppgörande.

I anslutning till det ovan anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 241.

Stockholm den 6 april 1927.

J. P. Dahlén.

Viktor Herou.

Rob. Samuelsson.

Aug. Spångberg.