

Nr 122.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1934 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till avtal med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 27 april 1934 avlåten proposition, nr 270, har Kungl. Maj:t under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag föreslagit riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund träffa avtal i enlighet med vid propositionen fogat förslag.

Ifrågavarande förslag till avtal är av följande lydelse:

Mellan Svenska staten, Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, här nedan kallat LKAB, och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, här nedan kallat TGO, har träffats följande avtal:

§ 1.

I avseende å likvideringen av frakttillägg och ränta, som LKAB jämlikt § 14 i 1927 och § 2 i 1932 års malmavtal har att erlægga för tiden 1 januari 1932—30 september 1933, skola med ändring av i § 2 av 1932 års malmavtal meddelade föreskrifter rörande dylik likvidering gälla här nedan intagna bestämmelser. Vad angår frakttillägg och ränta för tiden 1 oktober 1933—31 december 1936 skola nedan intagna bestämmelser gälla i stället för härom meddelade föreskrifter i såväl § 14 av 1927 års avtal som § 2 av 1932 års avtal.

I § 13 av 1927 års malmavtal fastställda fraktsatser höjas från och med den 1 oktober 1933 med tre kronor för varje ton, varmed den under ett räkenskapsår (1 oktober—30 september) å järnvägen Svartön—Riksgränsen fraktade malmkvantiteten överstiger tre miljoner ton. Därest LKAB:s verksamhet under något år skulle komma att visa ett överskott för året och brist i aktiekapitalet icke föreligger, skall fraktförhöjningen utgå med så mycket högre belopp, att därigenom tages i anspråk hela ifrågavarande överskott, i den mån detsamma ej motsvaras av under året verkställd

minskning av det i balansräkningen per den 30 september 1933 avsatta beloppet för framtida reglering av frakttillägg till statens järnvägar. Den i detta stycke stadgade ökningen i fraktavgift skall kontant gäldas inom tre månader efter räkenskapsårets utgång.

När summan av vad bolaget på grund av ifrågavarande fraktförhöjning erlagt till statens järnvägar uppgått till ett belopp, som täcker de frakttillägg, vilka bolaget för hela femårsperioden 1932—1936 skulle hava haft att erlägga, därest bestämmelserna i §§ 13 och 14 av 1927 års malmavtal i avseende å nu angivna period oförändrat tillämpats, jämte upplupen ränta å samma frakttillägg efter 5 procent, skall fraktförhöjningen bortfalla. Vad LKAB såsom fraktförhöjning erlägger skall anses i främsta rummet gå till täckning av ränta från och med den 1 oktober 1933 och frakttillägg från och med samma dag.

Det skall stå LKAB fritt att, om och i den mån bolaget så önskar, likvidera skuld till statens järnvägar tidigare, än som med tillämpning av förestående bestämmelser skulle bliva fallet.

Hava statens järnvägar såsom fraktförhöjning jämte eventuell likvid enligt nästföregående stycke fått lyfta mer än som med tillämpning av 1927 och 1932 års avtal skolat för femårsperioden 1932—1936 utgå såsom frakttillägg, skall överskottet återbäras till LKAB.

Därest på grund av vad här föreskrivits frakt efter förhöjda avgifter kommer att erläggas för något år efter den 31 december 1936, skall vid beräkning av frakttillägg för tid efter sagda dag hänsyn icke tagas till sålunda erlagd fraktförhöjning.

§ 2.

För ett vart av de räkenskapsår, som utlöpa den 30 september 1934, 1935 och 1936, skall LKAB vara befriat från skyldigheten att jämlikt § 4 i 1927 års malmavtal vidkännas royalty för en under räkenskapsåret bortfraktad malmkvantitet av intill tre miljoner ton, såvida icke under samma räkenskapsår LKAB:s verksamhet, sedan i § 1 här ovan föreskrivna fraktförhöjning utgått, skulle komma att visa överskott samt brist i aktiekapitalet icke föreligger. Är överskottet ej så stort, att det täcker hela den royalty, LKAB skulle hava haft att vidkännas för ifrågavarande malmkvantitet; är LKAB befriat från skyldigheten att för densamma vidkännas royalty till högre belopp, än som motsvaras av överskottet.

§ 3.

TGO förbinder sig att av vinst, som under ett eller flere år av LKAB genom vederbörligt beslut å bolagsstämma anslås till utdelning, låta staten i första hand lyfta sammanlagt lika stort belopp som det royaltybelopp, från vilket LKAB tidigare enligt § 2 här ovan erhållit befrielse. Vad som må återstå av vinsten, sedan staten lyft vad densamma sålunda

tillkommer, skall fördelas på antalet ton bortfraktad malm respektive mellan preferens- och stamaktier på sätt i § 5 av 1927 års malmavtal stadgas.

Vinst, som motsvaras av verkställd minskning av det i balansräkningen per den 30 september 1933 avsatta beloppet för framtida reglering av frakttillägg till statens järnvägar, må kvarhållas å vinst- och förlustkontot, utan att vara underkastad bestämmelserna i § 4 i 1932 års malmavtal i avseende å fonderade medel. Förefintligheten av sådan vinst skall ej föranleda, att däremot svarande likvidering av innestående royaltyskuld skall jämlikt § 2 i 1932 års malmavtal äga rum.

TGO äger icke lyfta någon utdelning å sina aktier i LKAB, innan staten, på sätt i § 1 här ovan respektive i första stycket av denna paragraf angives, erhållit full täckning såväl av de frakttillägg, vilka LKAB för hela femårsperioden 1932—1936 skulle hava haft att erlägga, därest bestämmelserna i §§ 13 och 14 av 1927 års malmavtal i avseende å nu angivna period oförändrat tillämpats, jämte upplupen ränta å samma frakttillägg efter 5 procent, som även av det royaltobelopp, från vilket LKAB enligt § 2 här ovan erhållit befrielse.

§ 4.

Såvida ej minst två av de av preferensaktieägarna utsedde ledamöterna i LKAB:s styrelse för visst år annat medgiva, skall LKAB vara skyldigt att under vart och ett av de tvenne räkenskapsår, som utlöpa respektive den 30 september 1935 och den 30 september 1936, sammanlagt i bolaget tillhöriga gruvor verkställa brytning av ungefärligen lika mycket malm, som bolaget under samma år utskeppar från egna gruvor, dock att, därest brytningen eller bortfraktningen skulle komma att under någon del av året hindras eller inskränkas genom strejk, lockout eller omständigheter av vad slag det vara må utanför bolagets kontroll, den sammanlagda brytningskvantiteten för året må i däremot svarande omfattning nedsättas. Bolagets ifrågavarande åliggande skall icke medföra förpliktelse till brytning under ett år av större malmkvantitet än fyra miljoner ton.

§ 5.

I händelse staten enligt 1927 års malmavtal inlöser TGO tillhöriga aktier i LKAB, skola här ovan intagna stadganden icke utöva någon inverkan vare sig å uppskattningen av den till grund för beräklandet av lösesumman liggande medelnettovinsten per ton malm eller å fastställandet av den ersättning, vilken enligt § 6 i 1932 års malmavtal skall utöver lösesumman tillgodoföras TGO, utan skola ifrågavarande uppskattning och fastställande ske utslutande med tillämpning av de i 1927 och 1932 års malmavtal förekommande bestämmelser, som i sådant hänseende kunna vara av betydelse. Till detta ändamål skall i samband med upprättandet av bokslut för varje räkenskapsår från och med det nu löpande och så länge här ovan intagna bestämmelser fortsätta att utöva inverkan på bokslutet, verk-

ställas en särskild beräkning av huru detsamma skulle hava tett sig och därmed till vilket belopp nettovinsten för året skulle hava uppgått, därest icke här föreliggande avtal utan endast malmavtalen av år 1927 och 1932 länt till efterrättelse såväl under själva det ifrågavarande året som under föregående år. Denna särskilda beräkning skall tillika med bokslutet underställas bolagets revisorer för granskning och yttrande.

Därest vid inlösen per den 30 september 1947 eller senare LKAB häftar i skuld för frakttillägg, som belöpa å tiden 1 januari 1932—30 september 1933 och för vilka i LKAB:s balansräkning per den 30 september 1933 avsatts 19,873,868 kronor 43 öre, skall från vad staten på grund av inlösen har att erlægga till TGO avdragas 9,936,944 kronor 22 öre eller det mindre belopp, som svarar mot hälften av den oguldna skulden.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts förevarande förslag har utskottet till behandling förehåft följande motioner, nämligen

dels två motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 207, av herr *P. Sandström* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 412, av herr *N. E. Nilsson* i Antnäs m. fl., däri sammanstämmande hemställts, att riksdagen, med hänsyn till önskvärdheten av att största möjliga del av Lapplandsmalmen utfraktas över svensk hamn, måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att tillhandahålla Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag ett belopp av intill 500,000 kronor för utförande av en krossverksanläggning å Svartön, som är behövlig för utfrakt av Kirunamalm över Luleå, under förutsättning, att LKAB:s sammanlagda järnvägstransport till Luleå av Kiruna- och Gellivarealm om möjligt uppehålls i minst 1,200,000 ton årligen;

dels ock två motioner, väckta den ena, nr 372, inom första kammaren av herr *C. I. Asplund* m. fl. och den andra, nr 649, inom andra kammaren av herr *E. Hage* m. fl., i vilka sammanstämmande hemställts, att riksdagen ville

A. med följande modifikationer bifalla Kungl. Maj:ts i prop. nr 270 framlagda förslag till avtal med LKAB och TGO:

1) att den i avtalets § 1 föreskrivna tilläggsavgift av tre kronor per ton malm för transportkvantiteter per år över tre miljoner ton — vilken avgift är avsedd att utgöra *amortering* av LKAB:s skulder från *föregående* driftsår å frakttillägg och ränta, som LKAB jämlikt § 14 i 1927 och § 2 i 1932 års malmavtal har att erlægga för åren 1932—1936, och för vilken avgift man därför icke bör hava rätt till avdrag vid deklaration, gällande ett *senare* driftsår — i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag rubriceras som *amorteringsavgift* i stället för fraktförhöjning;

2) att därest, intill dess överenskommelse träffats mellan preferens- och stamaktieägarna i LKAB att pro rata parte tillskjuta det kapital, som utöver ovannämnda amorteringsavgifter kan beräknas erforderligt för täc-

kande av LKAB:s skulder å frakttillägg och ränta för nu löpande femårsperiod, under något år överskott efter erläggandet av amorteringsavgiften uppstår å LKAB:s verksamhet och brist i aktiekapitalet icke föreligger, skall, *efter det royalty erlagts för den malmkvantitet, som för året utfraktats utöver tre miljoner ton*, återstående överskott, i den mån det samma ej motsvaras av under året verkställd minskning av det i balansräkningen per 30 september 1933 avsatta beloppet för framtida reglering av frakttillägg till statens järnvägar, tagas i anspråk för ytterligare amortering av samma skuld;

B. hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till kommande riksdag om avtal mellan preferens- och stamaktieägarna i LKAB om nödiga tillskott pro rata parte till LKAB:s aktiekapital för täckande av den del av bolagets skuld till statens järnvägar för femårsperioden 1932—1936, som beräknas ej bliva täckt av under A. 1) angivna amorteringsavgift, därvid nödiga medel till å stamaktieägarna belöpande tillskott, där så finnes önskvärt, kunde tänkas tillhandahållna genom statslån mot säkerhet i hos Sveriges riksbank deponerade stamaktier i LKAB; ävensom

C. uttala önskvärdheten av att vid utväljandet av de arbetsföretag, som skulle möjliggöras genom i propositionen (sid. 14 under § 4, sista stycket) i utsikt ställd kredit hos statsverket, i anslutning till motionerna I: 207 och I: 354, särskilt beaktas sådana, som åsyfta, att största möjliga del av lapplandsmalmen kan utfraktas över *svensk* hamn, att gruvdriften även vid Malmberget kan uppehållas i någorlunda överensstämmelse med 1927 års malmavtal samt att ökad användning till inhemsk förädling kan er-nås för fosforren järnmalm och slig samt för apatitlig från de lappländska malmfälten m. m.

Departementschefen har i propositionen till en början redogjort för det inbördes rättsförhållandet mellan intressenterna i Luossavaara—Kiiruna-vaara Aktiebolag och de mellan staten och bolaget träffade, nu gällande kontrakten, de s. k. 1927 och 1932 års malmavtal.

Departementschefen yttrar därefter:

Under de två år, som förflutit efter tillkomsten av 1932 års avtal, har krisen alltjämt fortsatt att göra sig gällande, och för Luossavaarabolagets vidkommande hava dess verkningar varit i utomordentligt hög grad kännbara. De utskeppade malmkvantiteterna hava sålunda för år 1932 sjunkit ned till allenast cirka 1.7 miljon ton och nådde under år 1933, trots den särskilt mot slutet av året något ökade livaktigheten inom malmmarknaden, icke högre än till cirka 2.3 miljoner ton. Samtidigt har det för Luossavaarabolaget varit omöjligt att nedbringa omkostnaderna till en nivå, som någorlunda svarar mot inkomsterna. Anledningen härtill är att söka till en del i malmavtalens bestämmelser om statens rätt till royalty, vilken gäller lika väl när bolagets rörelse går med förlust som när den lämnar vinst. Främst ligger emellertid orsaken i de förut berörda stadgandena angående villkoren för bolagets bortfraktning av malm på Riksgränsbanan. Dessa stadganden innebära näm-

ligen, som redan omnämnts, förpliktelser för bolaget att gälda dels viss fast fraktavgift för varje bortfraktad ton malm och dels därutöver vad som erfordras för att täcka statens järnvägars samtliga omkostnader för järnvägen ifråga, däri inräknat avsättning till förnyelsefond för densamma jämte ränta efter lägst 5 procent å hela det i järnvägen nedlagda kapitalet. Detta medför, att, så länge en viss ganska hög genomsnittsnivå i avseende på fraktkvantiteterna icke uppnås, bolagets samlade fraktkostnader bliva tämligen konstanta oavsett den malmkvantitet, som under de särskilda åren utfraktats. Till följd härav bli fraktkostnaderna per ton malm vid en betydande skeppning visserligen låga men stiga i motsvarande grad, då skeppningskvantiteten nedgår. Under de senaste åren kan fraktkostnaden per ton malm således beräknas hava uppgått till mer än tre gånger det belopp, vartill den uppgick, då krisens verkningar först började att göra sig kännbara. Bolagets bokslut hava också visat en förlust per den 30 september 1932 av i runt tal 19 miljoner kronor och per den 30 september 1933 av i runt tal 21 miljoner kronor, i vilka förluster royalty till staten och beräknat frakttillägg till statens järnvägar på grund av nyssnämnda fraktgaranti ingått med omkring 12.5 miljoner kronor för det förra och med omkring 14.2 miljoner kronor för det senare året.

Från Luossavaarabolagets sida har nu framhållits bland annat följande. Med oförändrade bestämmelser i fråga om royalty och fraktgaranti kunde det beräknas, att den för innevarande räkenskapsår nytillkommande skulden för royalty och fraktgaranti skulle komma att uppgå till omkring samma belopp som för det närmast tilländalupna räkenskapsåret och att årsförlusten på grund av denna nya skuld och ett alltjämt oundvikligt underskott på själva gruvdriften jämte i 1927 års malmavtal fixerade avskrivningar åter skulle komma att bliva av synnerligen betungande dimensioner. Därigenom komme den redan till cirka 6.3 miljoner kronor uppgående bristen i Luossavaarabolagets aktiekapital att ökas till ett belopp mellan 20 och 30 miljoner kronor, och under följande räkenskapsår kunde, såvida malmkonjunkturen icke undergått en genomgripande förbättring, förväntas uppstå ytterligare förlust och därmed ånyo ökad brist i aktiekapitalet. Det vore påtagligt, att ett dylikt förbrukande av bolagets aktiekapital vore ur olika synpunkter särdeles betänkligt. Beaktas borde vidare, att så länge Luossavaarabolaget hade svävande över sig skyldigheten att i början av år 1937 kontant betala hela sin skuld till statens järnvägar för då upplupna frakttillägg, detta föranledde bolaget att hålla nere malmbrytningen för att genom realisation av malmlager förskaffa sig så mycket likvida medel som möjligt, under det att, om sagda ovillkorliga betalningsskyldighet avlyftes eller omlades, bolaget lättare vore i stånd att upprätthålla brytningen i nivå med skeppningen, varigenom lättnad i den mycket svåra arbetslöshetssituationen i gruvsamhällena skulle kunna åstadkommas.

För egen del anför departementschefen följande.

Enligt min mening tala övervägande skäl för att åt Luossavaarabolaget beredes sådan lättnad i dess ekonomiska ställning, att malmbrytningen icke behöver av hänsyn till densamma hållas nere långt under den omfattning, som eljest vore att anse såsom lämplig, och att ett fortsatt tärande på bolagets aktiekapital i möjligaste mån undvikas. För sådant ändamål har det syntts mig riktigtast att i första hand överväga, huru-

vida icke bolagets ställning borde förstärkas genom ytterligare kapitaltillskott från de båda delägarnes sida. Då emellertid Grängesbergsbolaget, som redan iklätt sig borgensansvar för den huvudsakliga delen av Luossavaarabolagets skulder samt även för egen del upplånat betydande kapital, ansett sig icke kunna för ändamålet ikläda sig ytterligare ekonomiska åtaganden, har frågans lösning måst sökas efter en annan linje.

Härvid har jag icke ansett mig kunna tillmötesgå ett av stamaktieägarnes styrelserepresentanter framfört önskemål om jämkningar i det ömsesidiga rättsförhållandet mellan staten och Grängesbergsbolaget såsom delägare i Luossavaarabolaget, utan förmenat, att staten borde begränsa sig till allenast sådana jämkningar, som, utan något eftergivande gentemot Grängesbergsbolaget av statens rätt såsom delägare i Luossavaarabolaget, beredde sistnämnda bolag erforderlig lättnad under de närmaste åren. I enlighet härmed har upprättats ett avtalsförslag, vilket i kort-het bygger på följande principer.

Dess giltighet begränsas, i vad angår Luossavaarabolaget medgivna lättnader av olika slag, för tiden till 1936 års utgång. Bolaget befrias såväl från att påföras frakttillägg på grund av förut omfördälda fraktgaranti ävensom ränta för tiden 1 oktober 1933—31 december 1936 som från skyldigheten att vid 1936 års utgång kontant gälda på tiden 1 januari 1932—30 september 1933 belöpande frakttillägg och ränta enligt samma garanti, men skall i vederlag härför vidkännas en särskild förhöjning av för bolaget gällande ordinarie fraktsatser med lägst 3 kronor för varje ton malm, varmed den för varje särskilt år utfraktade malmkvantiteten överstiger 3 miljoner ton. Denna fraktförhöjning skall fortsätta att tillämpas, intill dess statens järnvägar erhållit såväl fullt vederlag för fraktgarantiens avlyftande för tiden 1 oktober 1933—31 december 1936 som även full likvid för hela det på tiden 1 januari 1932—30 september 1933 belöpande frakttillägget, allt jämte ränta efter 5 procent. Likaledes befrias Luossavaarabolaget från att under år, då bolagets verksamhet utvisar förlust eller förlust kvarstår oreglerad, betala royalty för den malmkvantitet, som understiger 3 miljoner ton. I vederlag härför erhåller staten rätt att i första hand lyfta motsvarande belopp såsom utdelning, så snart Luossavaarabolagets verksamhet ånyo lämnar utdelningsbar vinst; först därefter skall fördelning av vinsten i enlighet med bestämmelserna i § 5 av 1927 års malmavtal äga rum. Förslaget innebär, att stamaktieägarna icke äga från Luossavaarabolaget uppbära någon utdelning, innan statens järnvägar och statsverket i nu angiven ordning erhållit full gottgörelse. Staten skulle alltså icke komma att eftergiva något av sin ställning såsom delägare i Luossavaarabolaget gentemot Grängesbergsbolaget, var- emot staten i viss mån ställer sig i efterhand gentemot Luossavaarabo- lagets utomstående fordringsägare. Med hänsyn till dels arten av Luossavaarabolagets skulder, vilka till väsentlig del utgöras av obligationslån i olika allmänna kassor och hos allmänheten, och dels statens ställning såsom delägare i bolaget synes häremot intet vara att erinra. Genom avta- let skulle vinnas, att Luossavaarabolagets aktiekapital i huvudsak skyd- das samt att bolaget, som befrias från skyldigheten att till den 1 januari 1937 hava anskaffat kapital till frakttilläggens betalande, kan hålla bryt- ningen i gång i en omfattning, som huvudsakligen svarar mot skeppning- en, vilket under nuvarande arbetslöshetssituation är av betydande all- mänt intresse. Slutligen vill jag även erinra därom, att, då enligt 1927 års statsavtal statens järnvägar för närvarande icke äga lata annan frakta

för export avsedd järnmalm å järnvägen Svartön—Riksgränsen mot billigare avgifter än dem, som medgivnas Luossavaarabolaget, den nuvarande fraktgarantien i stort sett har uteslutit för Tuolluvaara Gruvaktiebolag och Bergverksaktiebolaget Freja att under nuvarande förhållanden bryta och bortfrakta malm. Genom en omläggning i av mig antydd riktning skulle ånyo öppnas möjlighet för malmbrytning vid dessa gruvfält.

Utskottet.

Förevarande nya överenskommelse mellan staten och de båda gruvbolagen innebär en reglering av Luossavaarabolagets skuldförhållanden till staten intill utgången av år 1936. Genom avtalet beredes Luossavaarabolaget en tillfällig lättnad beträffande betalningen av tidigare avtalad royaltysamt i fråga om sin skyldighet att svara för förräntningen av det i Riksgränsbanan nedlagda kapitalet. Å andra sidan gör Luossavaarabolaget vissa utfästelser om malmbrytningens fortsatta upprätthållande.

För egen del har utskottet funnit avtalet öppna en framkomlig väg för att trygga Luossavaarabolagets likviditet samt fortbestånd och samtidigt säkerställa gruvdriftens fortsatta gång, och utskottet vill alltså tillstyrka, att avtalet av riksdagen godtages.

Beträffande de av herrar Asplund m. fl. och Hage m. fl. väckta motionerna I: 372 och II: 649 vill utskottet allenast framhålla, att utskottet i frågans nuvarande läge ej anser sig böra föreslå någon ändring i det uppgjorda avtalet. Utskottet förutsätter emellertid, att de av gruvdriften berörda kommunerna ej genom detta nya avtal ställas i beskattningshänseende ofördelaktigare än tidigare, samt att Kungl. Maj:t vidtager härför eventuellt erforderliga anordningar.

Motionsvis har yrkande framställts om anslag till en krossverksanläggning å Svartön vid Luleå. Enligt vad utskottet inhämtat har onekligen det förhållandet att allenast den andra utskeppningshamnen Narvik har anordningar för malmens krossning i vissa lägen visat sig kunna medföra svårigheter för malmens avsättning. Önskligt är självfallet att malmutskeppningen över svensk hamn ej försvåras genom frånvaron av erforderliga krossningsanordningar. Utskottet vill därför tillstyrka, att utredning företages, huruvida ej den i motionerna avsedda krossverksanläggningen å Svartön kan under gemensam medverkan av härav intresserade olika parter åstadkommas.

Utskottet hemställer alltså,

I. att riksdagen,

a) med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund träffa avtal i enlighet med ett i statsrådsprotokollet över finansärenden för den 27 april 1934 avgivet förslag;

b) i anledning av herr Sandströms m. fl. och herr

Nilssons i Antnäs m. fl. motioner I: 207 och II: 412, må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande åstadkommande under gemensam medverkan av därav intresserade olika parter av en krossverksanläggning å Svartön;

II. att herrar Asplunds m. fl. och Hages m. fl. motioner I: 372 och II: 649 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 23 maj 1934.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Hamrin*, *Lindblad*, *Svensson* i Kompersmåla, *Nilsson* i Malmö, *Borell*, *Oscar Olsson*, *Bagge*, *Asplund*, *Walles*, *Alexander Nilsson*, *Nylander* och *Jonsson* i Lycksele; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren*, *Jansson*, *Strindlund*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Jeppsson*, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Högström* och *Olsson* i Staxäng.

Reservation

av herr *Asplund*, som ansett att till stycket: »Beträffande de — — — erforderliga anordningar.» bort göras följande tillägg:

»Utskottet anser för självfallet, att för så vitt även efter nu föreslagna skuldregleringsgenomförande bolagets ekonomiska ställning skulle kräva ytterligare stödåtgärder, Kungl. Maj:t tager under förnyat övervägande frågan om avtal mellan staten och bolagets stamaktieägare om ömsesidiga tillskott under statens medverkan till bolagets aktiekapital för likvid av bolagets återstående frakt- och ränteskulder till statens järnvägar. Under sådana förutsättningar synes av motionärerna under B påyrkade skrivelse till Kungl. Maj:t icke vara behövlig.»