

N:o 97.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen 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.; Gifven Stockholms slott den 28 april 1903.*

Under åberopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå, att Riksdagen, under medgifvande att Kungl. Maj:t å statens vägnar må med trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält ingå öfverenskommelse af den lydelse, det i statsrådsprotokollet omförmälda förslag utvisar, måtte bevilja, såsom lån till Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, ett belopp af 20,000,000 kronor, att af riksgäldskontoret utbetalas på de villkor, som i nämnda öfverenskommelse närmare angifvas.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas, och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

**O S C A R.**

*K. S. Husberg.*

---

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 28 april 1903.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern **BOSTRÖM**,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena **LAGERHEIM**,  
Statsråden: **CRUSEBJÖRN**,  
**ODELBERG**,  
**HUSBERG**,  
**PALANDER**,  
**RAMSTEDT**,  
**BERGER**,  
**MEYER** och  
**VON FRIESEN**.

---

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och jordbruksdepartementen anförde t. f. chefen för civildepartementet statsrådet Husberg:

Uti en till Eders Kungl. Maj:t ställd skrift af den 1 april 1903 har styrelsen för trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, hvilket bolag med vederbörande träffat villkorlig öfverenskommelse om förvärfvande för bolagets räkning af omkring 90 procent af aktierna i aktiebolaget Gellivare malmfält och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, hemställt om vidtagande af erforderliga åtgärder för åstadkommande af ett aftal mellan svenska staten, å ena sidan, och nämnda tre bolag, å andra sidan, i enlighet med ett ansökningen bifogadt förslag till grunder för dylikt aftal.

Detta aftal skulle afse *dels* bestämmelser i fråga om frakten för den malm, som skall transporteras från Kiruna till Riksgränsen och från Gellivare till Luleå, *dels* nedläggande af den rättegång, som staten

anställt emot aktiebolaget Gellivare malmfält angående rätten till åtskilliga grufveutmål vid Gellivare malmberg, dels ock beviljande åt trafikaktiebolaget af ett statslån å 20,000,000 kronor.

Innan jag lämnar närmare redogörelse för innehållet af berörda ansökning, anser jag mig emellertid böra erinra om de bestämmelser, som nu gälla angående malmfrakten å ifrågavarande järnväg, samt om anledningen till den oförmälda rättegångens anställande, äfvensom med ledning af rättegångshandlingarna meddela en kort öfversikt af hvad därunder förekommit.

Nu gällande  
fraktbestäm-  
melser.

Luossavaara-  
Kiirunavaara  
aktiebolags  
transporter.

Hvad då först angår bestämmelserna om frakten från Kiruna till riksgränsen, hafva dessa bestämmelser tillkommit i sammanhang med beslutet om anläggande af järnvägen mellan Gellivare och riksgränsen.

I den kungl. proposition, som till 1898 års Riksdag afläts angående byggande af nämnda järnväg, förutsattes nämligen upprättandet af ett kontrakt mellan staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, som skulle hafva till syfte att tillförsäkra staten full ersättning för de kostnader, staten komme att för järnvägsanläggningen få vidkännas. Och sedan Riksdagen beviljat anslag till järnvägsbyggnaden, under villkor bland annat af vissa ändringar i det föreslagna kontraktet, upprättades den 2 juli 1898 emellan staten och bolaget ett kontrakt af följande lydelse:

»Sedan innevarande års Riksdag beviljat medel till anläggande af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten, är mellan svenska staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag följande öfverenskommelse träffad:

### § 1.

Staten anlägger en järnväg från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält i Jukkasjärvi socken af Norrbottens län till riksgränsen mellan Sverige och Norge i riktning mot Ofoten i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af kungl. järnvägsstyrelsen jämlikt nådigt bref den 28 maj 1897 upprättade förslag. Byggnaden påbörjas under loppet af sommaren 1898 och bedrifves så, att järnvägen är färdig att öppnas för allmän trafik innan 1903 års början.

### § 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbyggd, å densamma mot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, dels från Luossavaara och Kiirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst

en miljon två hundratusen ton järnmalm eller af sagda myckenhet vunen förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kiirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel och bränsle, dock att staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, därest bolaget icke med största möjliga jämnhet fördelar malmafsändningen på årets särskilda månader.

### § 3.

Bolaget betalar till staten:

1) Statens utgifter dels för järnvägens Gellivare—riksgränsen drift, så vidt af järnvägens räkenskaper icke kan utrönas, att samma utgifter föranledts allenast af den i § 4 omnämnda persontrafik, postbefordran och godstransport, dels ock för underhåll af järnvägen med allt hvad därtill hörer;

2) tre och åtta tiondedels (3,8) procent årligen å anläggningskostnaden för järnvägen Gellivare—riksgränsen med tillbehör. Med anläggningskostnad, däri inbegripes jämväl kostnad för anskaffande af rullande materiel äfvensom ränta å statens utgifter för banan, intill dess densamma öppnas för allmän trafik, förstås icke blott den ursprungliga kostnaden vid järnvägens första anläggande, utan jämväl all annan kostnad, som därefter å järnvägen nedlägges och icke afser allenast underhåll utan ökar järnvägens kapitalvärde.

Det belopp, som utgöres af skillnaden mellan, å ena sidan, den af bolaget enligt denna punkt erlagda afgift af 3,8 procent och, å andra sidan, den ränteutgift, som förorsakas staten genom upplåning af de till gäldande af ofvanberörda anläggningskostnad erforderliga medel eller, därest medel därtill helt och hållet eller delvis på annat sätt anskaffas, den summa, hvartill statens ränteutgift enligt riksgäldskontorets beräkning skulle uppgå, i händelse medlen upplånades, beräknas till banans amortering.

För bestämmandet af hvad af statens utgifter för banan med tillhörande materiel skall hänföras till underhåll, skola de för statens järnvägar i sådant afseende gällande föreskrifter lända till efterrättelse.

### § 4.

Bolaget ersätter årligen den förlust, som enligt järnvägens räkenskaper må hafva uppkonmit genom uppehållet å järnvägen Gellivare—riksgränsen af persontrafik och postbefordran samt annan gods-transport än den, som enligt § 2 åligger staten. Den vinst, som af sådan trafik uppstår, tillfaller staten.

## § 5.

Sedan banan blifvit för bolagets malmtrafik öppnad, skall bolaget månadsvis i förskott till staten utgifva den staten enligt § 3 tillkommande ersättning; åliggande bolaget att före den 1 december hvarje år hos kungl. järnvägsstyrelsen anmäla ungefärliga storleken af malmtransporten under det nästkommande året. Sist en månad efter sådan anmälan skall kungl. järnvägsstyrelsen hafva meddelat bolaget uppgift å det provisoriskt beräknade beloppet af driftkostnaden för det kommande året och anläggningskostnaden vid samma års slut, hvarefter bolaget under det nya kalenderåret å första helgfria dag i hvarje månad till kungl. järnvägsstyrelsens hufvudkassa inbetalar en tolftedel af den i § 3 omförmälda ersättning.

Under första trafikåret skall storleken af malmtransporten för bestämmandet af förskottslikviden beräknas till åttahundratusen ton för året. Skulle bolaget något år underlåta att hos kungl. järnvägsstyrelsen göra sådan anmälan, som här ofvan är sagdt, skall transportmängden för nyssnämnda ändamål beräknas komma att uppgå till samma myckenhet som näst föregående år, dock ej under en miljon ton; skolande i sistnämnda två fall storleken af bolagets månatliga förskottslikvid bero på den uppgift därom, som varder bolaget af kungl. järnvägsstyrelsen tillställd minst fjorton dagar före första förfallodagen under det ifrågavarande året.

Vid beräkningen af förskottslikviden må kungl. järnvägsstyrelsen — bortsedt från det första trafikåret — icke för något år utgå från lägre transportmängd än en miljon ton, äfven om bolaget anmält en mindre myckenhet.

Så fort ske kan efter hvarje års slut uppgöres af kungl. järnvägsstyrelsen sluträkning mellan staten och bolaget för det gångna året, upptagande jämväl hvad bolaget på grund af § 4 här ofvan tilläfventyrs har att erlägga; skolande bolaget sist en månad efter erhållen del af denna sluträkning till kungl. järnvägsstyrelsen inbetala den skuld, bolaget enligt sluträkningen må äga; hvaremot, därest öfverskott till bolagets förmån af sluträkningen utvisas, detsamma i nya årets räkning godtgöres bolaget medelst afdrag af därunder skeende förskottslikvid.

## § 6.

De i §§ 2—5 träffade bestämmelser skola gälla, intill dess anläggningskostnaden blifvit enligt Kungl. Maj:ts uträkning till fullo amorterad, eller, därest staten dessförinnan finner skäligt uppsäga öfverens-

kommelsen, till dess tre år efter uppsägningen förflutit; dock att uppsägning, därtill bolaget icke äger rätt, icke må å statens sida ske inom de tjugo första åren efter järnvägens öppnande.

### § 7.

För underlåtenhet att fullgöra sina åtaganden utfäster härmed bolaget, jämte den ersättningsskyldighet, som kan för bolaget uppkomma, ett vite af två miljoner kronor, hvilket vite skall utgå i den mån Kungl. Maj:t finner skäligt därom förordna; dock att för försummelse å bolagets sida allenast i fråga om afgifvande af de i § 5 omförmälda uppgifter, vitet ej kommer att tillämpas; och medger bolaget till säkerhet för berörda vite första inteckning i all den fasta egendom inom Jukkasjärvi socken, som bolaget må komma att äga.

### § 8.

Till ytterligare säkerhet för uppfyllande af sina åtagna förbindelser skall bolaget:

1) såsom pant till staten öfverlämna bevis, att i af staten i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade en miljon femhundredrusen kronor, därå bolaget, så länge det fullgör sina åtaganden enligt detta kontrakt, äger uppbära räntan; ägande staten, därest, enligt Kungl. Maj:ts bepröfvande, bolaget brustit i sina förpliktelser, att ej mindre till säkerhetens ökande innehålla den för hvarje år å sagda belopp upplupna ränta, än äfven, till betäckande af sin fordran, använda panten utan iakttagande af de i lag för realiserande af pant gifna föreskrifter;

2) aflämna en för fullgörande af bolagets förbindelser ingången borgen af »Aktiebolaget Gellivare malmfält».

Vidare åligger bolaget att

a) aflämna fyra i bolaget gällande, till staten med full äganderätt behörigen öfverlätna aktier. Talan för aktie, som tillhör staten, föres af den, som af Kungl. Maj:t därtill förordnas;

b) vidtaga den ändring i sin bolagsordning, att aktie icke må ägas eller innehafvas af utlänning, och att beslut om ändring i denna bestämmelse eller om försäljning af grufva eller del däraf, om bolagets upplösning, om nedläggande af grufdriften och om förändring af bolagsordningens bestämmelse i afseende på föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Kungl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga

aktieägare förenat sig därom; skolande hvad i detta moment stadgats äga giltighet jämväl, efter det de i §§ 2—5 meddelade bestämmelser må hafva upphört att gälla.

### § 9.

Därest aftal icke kommer att träffas rörande utförande genom statens försorg och på dess bekostnad af de spår med normal spårvidd, som befinnas erforderliga för malmens fraktande från Kiirunavaara och Luossavaara malmfält till bangården vid Luossajaure, förbinder sig bolaget att verkställa och bekosta sagda spår samt att hafva fullbordat desamma till den tid, då järnvägen från ofvannämnda bangård till riksgränsen kan öppnas för malmtrafik.

Ifrågavarande spåranordningar må dock icke af bolaget utföras, utan att plan därför blifvit af Kungl. Maj:t pröfvad och fastställd; ägande Kungl. Maj:t därjämte att genom sin järnvägsstyrelse låta öfvervaka berörda arbetes verkställande, i enlighet med den fastställda planen, därvid bolaget skall vara skyldigt ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter och bestämmelser i afseende på arbetets utförande, hvilka af kungl. järnvägsstyrelsen eller dess i egenskap af kontrollant på arbetsplatsen förordnade ombud tilläfventyrs varda meddelade.

Kostnaden för denna kontroll ersättes staten af bolaget.

Staten äger rätt att under kontraktstiden, när staten så önskar, inlösa förenämnda spåranläggningar antingen för det belopp, densamma kostat bolaget — ränta å anläggningskostnaden dock icke häruti inräknad — eller ock för den summa, hvartill samma anläggningar värderas af fem ojäfvige män, af hvilka två utses af Kungl. Maj:t, två af bolaget och den femte af de fyra sålunda valde, eller, om dessa icke blifva i valet af den femte ense, af landshöfdingen i Norrbottens län.

Staten äger välja mellan de båda angifna inlösningssätten och förty fordra, att värdering sker, innan staten träffar sitt val.

### § 10.

Detta aftal vare ej gällande, förrän bolaget:

dels styrkt, att bolaget förfogar öfver nödigt kapital ej mindre för åstadkommande af de anordningar, hvilka erfordras för brytning och lastning af malm till minst en miljon ton om året, än äfven, därest icke staten anlägger till malmfälten erforderliga bispår, för anläggande af sådana;

dels visat, att bolaget med norska staten aftalat om malmtransportens fortsättning å järnväg från den punkt, där svenska statens järn-



väg vid riksgränsen slutar, till tjänlig skeppningsort äfvensom angående anstalter för malmens inlastning i fartyg eller, där så erfordras, uppläggande å land eller, därest aftal angående berörda anstalters ombesörjande af norska staten icke träffas, att bolaget till sådana anstalter vidtagande förfogar öfver nödiga tillgångar;

dels vidtagit de åtgärder, som enligt § 8 åligga bolaget;

dels ock till staten aflämnat en af aktiebolaget Gellivare malmfält utfärdad, med borgen af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag försedd förbindelse, däri, under villkor att frakten för förstnämnda bolags malmtransport å järnvägen MalMBERGET—Svartön icke förrän tre år efter därom gjordt tillkännagifvande höjes utöfver tre kronor för ton, en årlig nettovinst af fyra procent af järnvägen MalMBERGET—Svartön med därtill hörande bispår och utlastningsanordningar, rullande och annan materiel garanteras staten under tiden från och med 1903, till dess detta kontrakt upphör att gälla eller dessförinnan tre år förflutit, från det staten tillkännagifvit sig icke längre vilja vara vid ofvannämnda fraktsats bunden.

### § 11.

Skulle i anledning af denna öfverenskommelse skiljaktiga meningar i något afseende uppstå mellan kontrahenterna, är bolaget underkastadt Kungl. Maj:ts afgörande.»

I öfverensstämmelse med stadgandena i detta kontrakt öfverlämnade bolaget vidare till civildepartementet, bland annat, följande handlingar nämligen:

1:o) två af Stockholms enskilda bank utfärdade räntebärande depositionsbevis, det ena af den 27 juni 1898 å en miljon kronor och det andra af den 1 juli 1898 å fem hundra tusen kronor, hvilka båda belopp deponerats af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag;

2:o) af aktiebolaget Gellivare malmfält den 2 juli 1898 utfärdad borgen för det härofvan omförmälda kontrakts behöriga fullgörande af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag;

3:o) fyra å svenska staten med full äganderätt öfverlätna stamaktier i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, n:r:is 2,533, 2,534, 2,547 och 2,612, hvar å 1,000 kronor med tillhörande kuponger från och med n:r 1;

4:o) en af aktiebolaget Gellivare malmfält den 2 juli 1898 utfärdad, med borgen af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag försedd utfästelse, hvarigenom, under villkor att frakten för aktiebolaget Gellivare malmfälts malmtransport å järnvägen MalMBERGET—Svartön icke förrän tre år efter därom gjordt tillkännagifvande höjes utöfver tre kronor för ton, aktiebolaget Gellivare malmfält garanterat svenska staten en

årlig nettovinst af fyra procent af järnvägen Malmberget—Svartön med därtill hörande bispår och utlastningsanordningar, rullande och annan materiel under tiden från och med 1903 till dess det samma dag mellan staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag afslutade kontrakt angående byggandet och trafikerandet af en statsbana från Gellivare till riksgränsen mot Norge upphör att gälla eller dessförinnan tre år förflutit från det staten tillkännagifvit sig icke längre vilja vara vid ofvannämnda fraktsats bunden.

Såväl kontraktet som samtliga öfriga öfvermålade handlingar hafva enligt Eders Kungl. Maj:ts beslut den 1 juli 1898 öfverlämnats till statskontoret med föreskrift, att det skulle åligga statskontoret att föranstalta om lyftande för statsverkets räkning af blifvande utdelningar å de fyra å svenska staten öfverlåtna aktierna, att öfvervaka, att den af aktiebolaget Gellivare malmfält utfärdade borgensförbindelsen, äfvensom den af samma bolag afgifna, med borgen af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag försedda utfästelsen rörande tillförsäkrande åt staten af viss nettovinst å järnvägen mellan Malmberget och Svartön blefve, jämväl hvad beträffade sistnämnda borgen, bibehållna vid gällande kraft, äfvensom att draga försorg därom att, därest Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag förvärfvade fastighet inom Jukkasjärvi socknar, sådan inteckning utverkades, som i öfverenskommelsens 7 § afsåges.

Den 3 februari 1902 meddelade Jukkasjärvi lappmarks tingslags häradsrätt inteckning i ett Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag tillhörigt, från den vid afvittringen i Jukkasjärvi socken till kronopark afsatta mark afsöndradt område om 241,16 hektar i vidd, Kungl. Maj:t och kronan till säkerhet för en af nämnda bolags styrelse den 18 november 1901 utfärdad förbindelse, enligt hvilken bolaget skulle till Kungl. Maj:t och Kronan vid anfordran betala en summa af 2,000,000 kronor.

Kostnaderna  
för järnvägs-  
anläggningen.

Då beslut fattades om byggande af järnvägen Gellivare—Riksgränsen, beräknades anläggningskostnaden för banan till 21,498,000 kronor, däraf för rullande materiel 4,534,000 kronor. Till följd af inträffade stegringar i arbets- och materialpris, synnerligen ogynnsamma väderleksförhållanden samt andra under arbetets fortgång tillstötande omständigheter har emellertid kostnaden för ifrågavarande järnvägsanläggning, hvilken i slutet af år 1902 öppnades för provisorisk trafik, öfverstigit den beräknade. De för järnvägens anläggande beviljade anslagsbelopp uppgå tillsammans till 29,907,000 kronor, däraf 4,889,000 kronor för inköp af rullande materiel och 25,018,000 kronor för själva järnvägsanläggningen.

Enligt från järnvägsstyrelsen infordrade uppgifter har anläggningskostnaden den 1 mars 1903 uppgått till omkring 29,448,000 kronor. Häri ingå 401,169 kronor 23 öre, utgörande det bokförda värdet af i statsbanebyggnadens förråd befintliga inventarier och materialier, för hvilka dock vid försäljning antagligen endast omkring 25 % af samma värde kunna påräknas. Kostnaderna efter nämnda tidpunkt för banans komplettering enligt det till grund för 1901 års Riksdags beslut om beviljande af ytterligare anslag till banbyggnaden för år 1902 liggande kostnadsförslaget beräknas uppgå till omkring 279,000 kronor.

Vid bestämmandet af det belopp, som bolaget skall enligt 3 § af ofvanintagna öfverenskommelse betala för innevarande år, det första hvarunder denna öfverenskommelse trädte i tillämpning, har järnvägsstyrelsen beräknat anläggningskostnaden till dels de beviljade anslagsmedlen 29,907,000 kronor dels räntan å statens utgifter för ifrågasvarande bana intill den 1 januari 1903, enligt fullmäktiges i riksgäldskontoret uppgifter, 2,406,114 kronor 84 öre, eller tillhopa i rundt tal 32,313,000 kronor. Det provisoriskt beräknade beloppet af driftkostnaden för år 1903, därvid man utgått från en malmtransport af 800,000 ton, uppgår till 1,332,200 kronor. Den ersättning, som enligt 3 och 5 §§ af öfverenskommelsen bolaget har att månatligen under innevarande år till järnvägsstyrelsen inbetala, belöper sig således till 213,350 kronor, däraf driftkostnaden till 111,016 kronor 67 öre och annuiteten till 102,333 kr. 33 öre.

I afseende på fraktafgifterna för aktiebolagets Gellivare malmfält transporter har järnvägsstyrelsen uti infordrad promemoria meddelat följande.

För begagnande af de för bolagets räkning genom järnvägsstyrelsen utförda särskilda spåranläggningar från Malmberget till Tingvalls kulle och till utmålet Välkommen samt från plats å linjen Gellivare—Malmberget till utmålet Hermelin m. fl. utmål betalade bolaget viss årlig afgift.

Hvad åter beträffar den frakt, aktiebolaget Gellivare malmfält varit pliktigt erlägga för sina malmtransporter från Malmberget till Svartön vid Luleå, hade densamma fastställts att utgå efter följande grunder:

*Under åren 1893—1894 enligt nådiga brefvet den 17 april 1893:*

4 kronor per ton vid försändning af minst 150,000 ton per år  
 3: 70 » för hvarje ton utöfver de första » » » »  
 med rätt för bolaget att, om hela malmkvantiteten för år uppgått till  
 minst 300,000 ton, få åtnjuta nedsättning i frakten till 3 kronor 70 öre  
 jämväl för de första 150,000 ton.

Aktiebolagets  
 Gellivare  
 malmfält  
 transporter.

*Under år 1895 enligt nådiga brefvet den 28 juni 1895:*

3: 70	kronor per ton vid försändning af mindre än 600,000 ton under året.
3: 20	» » » » » » minst 600,000 » » »
3: 00	» » » för hvarje ton, som försändts utöfver 600,000.

*Under åren 1896—1897 enligt nådiga brefvet den 29 maj 1896:*

3: 00	kronor per ton vid försändning af minst 600,000 ton per år.
3: 50	» » » » » » mindre än 600,000 » » »

*Under åren 1898—1903 enligt nådiga brefvet den 1 juli 1898:*

2: 75	kronor per ton vid försändning af minst 600,000 ton per år.
3: 25	» » » » » » 400,000—600,000 » » »
3: 50	» » » » » » mindre än 400,000 » » »

## Den från Gellivare till Luleå nedfraktade malmen utgjorde

år 1892	175,188 ton	à 4: 00 kr.	Summa	701,000 kr.
» 1893	306,315 »	» 3: 70 »	»	1,133,000 »
» 1894	618,281 »	» 3: 70 »	»	2,288,000 »
» 1895	615,611 »	» 3: 20*) »	»	1,967,000 »
» 1896	611,593 »	» 3: 00 »	»	1,835,000 »
» 1897	626,171 »	» 3: 00 »	»	1,879,000 »
» 1898	846,929 »	» 2: 75 »	»	2,329,000 »
» 1899	843,011 »	» 2: 75 »	»	2,318,000 »
» 1900	868,326 »	» 2: 75 »	»	2,388,000 »
» 1901	982,016 »	» 2: 75 »	»	2,701,000 »
» 1902	975,971 »	» 2: 75 »	»	2,684,000 »
» 1903 (jan.—mars)	230,368 »	» 2: 75 »	»	634,000 »

Summa 7,699,780 ton

Summa 22,857,000 kr.

Bergverks-  
aktiebolaget  
Frejas  
transporter.

I sammanhang härmed torde det vara af intresse att jämföra motsvarande afgifter för bergverksaktiebolaget Frejas transporter, och inhämtas af nyssnämnda promemoria i sådant afseende följande:

Enligt den öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och bolaget, som träffats på grund af järnvägsstyrelsen genom nådigt bref den 27 maj 1898 gifvet bemyndigande, hade staten åtagit sig att, sedan en af densamma såsom bibana från Gellivare till Koskulls kulle anlagd järnväg blifvit färdigbyggd, å densamma för bolagets räkning årligen frakta högst 120,000 ton järnmalm m. m., mot det att bolaget förbundit sig att, bland annat, dels såsom amortering af det belopp — ursprung-

\*) 3: 00 kr. för hvarje ton utöfver 600,000.

ligen kronor 474,763: 86 — hvartill nämnda bibanas anläggningskostnad enligt räkenskaperna uppgått, och dels såsom räntegodtgörelse under den tid, amorteringen kunde komma att pågå, till statsverket årligen, tills amorteringen fullgjorts, erlægga en afgift, motsvarande sex procent å nämnda belopp, af hvilken afgift 3,6 procent å hvad som är oguldet finge beräknas såsom ränta och återstoden såsom amortering.

Så länge amorteringen påginge, vore bolaget jämväl pliktigt erlægga, förutom viss fraktafgift, hvilken hittills utgått med kronor 3: 35 per ton, för malmens framforslande från Gellivare station till Svartön, viss bestämd årlig afgift, motsvarande de ungefärliga omkostnaderna för det nya järnvägsspårets trafikerande för bolagets räkning. Denna årsafgift, som beräknades efter 4 öre per ton, utginge med minst 5,000 kronor.

Sedan amorteringen fullgjorts, skulle en enhetlig fraktafgift fastställas för bansträckan i dess helhet från Koskullskulle till Svartön.

Till säkerhet för uppfyllandet af sina berörda förbindelser hade bolaget till järnvägsstyrelsen såsom pant öfverlämnat:

1:o) bevis, att i riksbanken blifvit för statens räkning deponerade af järnvägsstyrelsen godkända räntebärande värdepapper till belopp af 100,000 kronor, å hvilka värdepapper bolaget, så länge det fullgjorde sina åtaganden enligt kontraktet, ägde uppbära ränta; och ägde staten, därest, enligt Kungl. Maj:ts bepröfvande, bolaget brustit i sina förpliktelser, att ej mindre till säkerhetens ökande innehålla den för hvarje år å sagda värdepapper upplupna ränta än äfven till betäckande af statens fordran använda panten, utan iakttagande af de i lag för realiserande af pant gifna föreskrifter;

2:o) en af bolaget utfärdad, i bolagets fastigheter Puoitak och Kaptensgården intecknad förbindelse att årligen, så länge ofvanberörda amortering fortginge, till järnvägsstyrelsen inbetala 5,000 kronor, hvilken förbindelse skulle hvart tionde år behörigen förnyas.

Jag öfvergår nu till den omförmälda rättegången emellan staten och aktiebolaget Gellivare malmfält.

På underdånig föredragning af chefen för jordbruksdepartementet beslöt Eders Kungl. Maj:t den 31 januari 1902 infordra justitiekanslerns utlåtande i fråga dels huruvida aktiebolaget Gellivare malmfält, som vid en den 27 augusti 1892 afslutad utmålsförrättning erhållit 95 utmål å kronan tillhörig och under dess omedelbara disposition varande jord inom Gellivare socken af Norrbottens län på grund af mutsedlar, meddelade före utfärdandet af nådiga kungörelsen angående inmutning å kronojord den 19 augusti 1889, och berörda den 27 augusti 1892 tillika erhållit utvidgning af 5 bolaget tillhöriga äldre utmål därstädes,

Rättegången  
mot aktie-  
bolaget Gelli-  
vare malmfält.

kunde hafva genom försummelse vid inbetalning till kronan af lösesumman för dessa utmål förverkat utmålen och sin på mutsedlarne grundade rätt, dels ock huruvida kronans rätt till talan mot bolaget för ifrågavarande försummelse kunde anses vara försuten.

Uti sitt anförande till statsrådsprotokollet nämnda dag yttrade bemålde departementschef följande.

Då ifrågasatt blifvit, att ett betydande antal utmål, som på grund af mutsedlar, meddelade före utfärdandet af nådiga kungörelsen den 19 augusti 1889 angående inmutning å kronojord, under år 1892 anvisats för järnmalmfyndigheter å under kronans omedelbara disposition varande jord inom Gellivare socken af Norrbottens län, inom hvilka utmål grufarbete sedan en följd af år bedrifvits af aktiebolaget Gellivare malmfält, skulle vara till följd af försummelse från bolagets sida i afseende å erläggandet af den vid utmålen anvisande bestämda jordlösen förverkade, hade det ansetts lämpligt att verkställa en undersökning af förhållandet för utrönande, huruvida skäl kunde förefinnas för staten såsom jordägare att emot bolaget vidtaga åtgärder i anledning af den utaf bolaget inom ifrågavarande områden idkade grufdrift.

Genom denna undersökning hade utrönts:

att aktiebolaget Gellivare malmfält vid utmålsförrättning, som påbörjats den 13 juli 1892 och afslutats den 27 nästpåföljde augusti, erhållit 95 utmål å Gellivare malmberg på grund af mutsedlar, meddelade före utfärdandet af ofvannämnda nådiga kungörelse den 19 augusti 1889;

att bolaget tillika den 27 augusti 1892 erhållit utvidgning af 5 bolaget tillhöriga äldre utmål;

att vid ifrågavarande utmålsförrättning jordlösen bestämts, för de nya 95 utmålen till 5,668 kronor 61 öre och för de utvidgade 5 utmålen till 306 kronor 91 öre eller till sammanlagdt 5,975 kronor 52 öre;

att den sålunda bestämda jordlösen jämte ränta därå från den dag, utmålsförrättningen afslutades, af bolaget dels den 24 november 1892 inbetalats till länsmannen N. J. Lomm i Gellivare med tillhoppa 6,067 kronor 14 öre och dels, enär nämnda belopp ännu den 28 i samma månad icke till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet inkommit, sistnämnda dag i landtränteriet deponerats med 6,068 kronor 21 öre; samt

att, sedan Lomm med skrifvelse till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande den 29 november 1892, hvilken skrifvelse den 1 nästpåföljde december till länsstyrelsen ankommit, öfversändt det till honom inbetalda beloppet, det i landtränteriet deponerade beloppet den 20 i sistnämnda månad till bolaget utanordnats, hvaremot det af bolaget till Lomm inbetalda beloppet af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande behållits och ingått bland statsverkets inkomster.

I sammanhang därmed hade jämväl inhämtats, att på ansökningar af disponenterna G. H. Erasmie och C. Österberg vederbörande bergmästare den 20 december 1892 och den 28 augusti 1893 utfärdat mutsedlar å samtliga här ifrågavarande 100 fyndigheter och att vid auktion, som den 27 november 1900 förrättats å kronans jordägareandel uti, bland andra, jämväl nämnda 100 inmutningar, samma jordägareandel inropats af Erasmie och disponenten N. W. Bosæus.

Uti 31 § af grufvestadgan, sådan denna paragraf lydte före utfärdandet af lagen den 20 oktober 1899 om ändrad lydelse af vissa paragrafer i grufvestadgan den 16 maj 1884, stadgades, att lösen för mark, som till grufägare afträddes, skulle vid utmålsläggningen bestämmas antingen genom parternas öfverenskommelse eller genom försäljningsmannens och godemännens beslut; att lösesumman å sådan kronojord, som under ständig besittningsrätt innehades, grufveskogar därunder inbegripne, skulle tillfalla innehafvaren af besittningsrätten, men eljest jordägaren; att, om marken vore intecknad, lösesumman skulle nedsättas hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande med rätt för grufägaren att jämväl i andra fall där nedsätta densamma; samt att betalning eller nedsättning af lösesumman jämte ränta därå från den dag, beloppet blifvit af förrättningsmannen och godemännen bestämdt, skulle fullgöras inom nittio dagar därefter, vid påföljd, om det försummades, att grufägaren förverkat utmålet och sin på mutsedeln grundade rätt.

Aktiebolaget Gellivare malmfält skulle alltså, för den händelse bolaget finge anses hafva till kronan erlagt den vid utmålsförrättningen, som afslutades den 27 augusti 1892, bestämda lösesumman den dag, då medlen af bolaget till länsmannen Lomm inbetalades, eller den 24 nästpåföljde november, hafva fullgjort hvad bolaget jämlikt nämnda paragraf i grufvestadgan ålegat och följaktligen icke hafva gjort sig skyldigt till någon försummelse. Borde däremot tiden, då betalningen till kronan erlagts, bestämmas vare sig till den dag, då depositionen i landt-ränteriet gjordes, eller till den dag, de till Lomm inbetalade medlen till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande inkommo, hade bolaget gjort sig skyldigt till en försummelse, som enligt 31 § skulle kunna medföra utmålens förverkande. Frågan om utmålen förverkats eller ej skulle alltså ytterst komma att bero därpå, huruvida länsmannen Lomm kunde anses hafva varit behörig att å kronans vägnar mottaga ifrågavarande medel eller icke. Äfven om sådan befogenhet ej finge anses hafva tillkommit honom, syntes det dock, vid det förhållande, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet utan invändning mottagit de af Lomm insända medlen och låtit desamma i ränteriet uppdebitera såsom en

statsverkets inkomst, kunna ifrågasättas, huruvida icke häruti kunde anses ligga ett godkännande af Lomms befogenhet att uti detta särskilda fall å Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes vägnar mottaga ifrågavarande lösesumma.

Dessutom förefunnes jämväl en annan omständighet, som tilläfvendyr kunde anses göra kronans rätt emot bolaget i förevarande hänseende tvifvelaktig.

Uti 10 § 2 mom. grufvestadgan vore nämligen stadgadt att, därest mutsedel vore meddelad för inmutning ånyo af sådan äldre grufva, som uppgifvits vara sönad, förre innehafvaren icke skulle vara skyldig att för nye inmutaren vika, innan han blifvit dömd sin rätt förlustig; och att i sådan tvist klander mot den, som grufva innehade, icke skulle gälla, där det grundades på försummelse eller annat förhållande, som ägt rum för längre tid tillbaka än andra kalenderåret före klandrets instämmande.

Den uti denna paragraf stadgade begränsning i tiden för anhängiggörande af talan mot inmutare gällde visserligen enligt ordalydelsen i paragrafen endast ny inmutare, men torde, vid det förhållande att någon särskild bestämmelse i fråga om jordägares rätt uti ifrågavarande hänseende i grufvestadgan icke funnes intagen, den möjlighet icke vara utesluten, att åt paragrafens bestämmelser skulle kunna gifvas en så vidsträckt tolkning, att kronans rätt att uti förevarande fall emot bolaget föra talan ansåges försuten.

Uti det från justitiekanslersämbetet infordade utlåtandet, som afgafs den 21 februari 1902, anförde ämbetet:

I 31 § grufvestadgan den 16 maj 1884 enligt dess ursprungliga lydelse stadgades: att lösen för mark, som till grufägare afträdde, skulle bestämmas vid utmåsläggningen och, då fråga ej vore om kronojord, som under ständig besittningsrätt innehades, tillfalla jordägaren; att lösesumman finge nedsättas hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande; och att betalning eller nedsättning af lösesumman jämte ränta därå från den dag, beloppet blifvit af förrättningsmannen och gode männen bestämdt, skulle fullgöras inom nittio dagar därefter, vid påföljd, om det försummades, att grufägaren förverkat utmålet och sin på mutsedeln grundade rätt.

I denna § medgäfves lösesummans nedsättande hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande; i 41 § grufvestadgan föreskrefves, att den där omförmälda afgift skulle inbetalas till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande. Utöfver den anvisning, som kunde anses ligga i dessa stadganden, innehölle icke grufvestadgan någon bestämmelse om den myndighet, till hvilken den kronan såsom jordägare tillkommande lösen för



utmål skulle erläggas, utan måste man vid bedömande af denna fråga taga hänsyn jämväl till andra författningar, såsom instruktionerna för landshöfdingarna och under dem lydande ämbets- och tjänstemän den 10 november 1855.

Sålunda vore särskildt att märka stadgandena i 26 § af landshöfdingeinstruktionen, att om hushållningen med statens egendomar, hvilka icke vore under annan förvaltning ställda, ålåge det Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande att, med iakttagande af hvad författningar och särskilda föreskrifter stadgade, hafva erforderlig vård, och i 23 § af samma instruktion, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande skulle handhafva allt hvad som anginge allmänna uppbörden af statens från länet utgående utskylder och inkomster.

Vidare borde uppmärksammas stadgandet i 11 § af kronofogdeinstruktionen, att kronofogde skulle besörja och redovisa den inom hvarje fögderi förekommande uppbörd af, bland annat, ordinarie statsmedel och inkomster. Detta stadgande torde visserligen icke direkt afse uppbörd af nu ifrågavarande slag, men på grund af detsamma vore dock kronofogde att anse såsom i allmänhet varande kronans uppbördsman i orten.

Slutligen vore att märka föreskriften i 3 § af länsmansinstruktionen, att med uppbörd finge länsman sig icke befatta utan order från Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande eller kronofogde.

Af 31 och 41 §§ grufvestadgan samt omförmälda instruktioner framginge således uppenbart, ej mindre att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande ägde att i det afseende, hvarom nu vore fråga, företråda kronan och uppbära kronan såsom jordägare tillkommande lösen för mark, som till grufägare afträddes, än äfven att länsman icke utan särskilda order vore därtill behörig. Huruvida dylik behörighet tillkomme kronofogde, kunde anses tvifvelaktigt, men vore i det föreliggande fallet utan betydelse.

De ifrågavarande utmålsförrättningarna afslutades den 27 augusti 1892. Nämnda dag hade således lösesummans belopp blifvit af förrättningsmannen och gode männen bestämdt, vare sig detta bestämmande skett efter parternas åsämjande eller efter uppskattning af markens värde. Det hade följaktligen, vid det i 31 § grufvestadgan bestämda äfventyr, ålegat aktiebolaget Gellivare malmfält att senast den 25 november 1892 hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande eller möjligen hos kronofogden i orten nedsätta eller inbetala lösesumman jämte ränta, men vid utgången af sistnämnda dag hade lösesumman icke hos någon af dessa myndigheter blifvit nedsatt eller inbetald. Enligt ett af bolaget den 24 november 1892 dagtecknadt reversal hade bolaget visserligen nämnda dag inbetalt lösesumman jämte ränta till länsmannen N. J. Lomm, med begäran om dess öfverbringande till Eders Kungl. Maj:ts befallnings-

hafvande, och Lomm hade å detta reversal tecknat ett samma dag dateradt kvitto å beloppet; men emedan, enligt hvad ofvan blifvit utredt, Lomm såsom länsman icke varit behörig att å kronans vägnar mottaga beloppet, och följaktligen den rättsliga verkan häraf icke kunde blifva annan, än om Lomm handlat såsom bolagets enskilda ombudsman, samt det till Lomm inbetalda beloppet först den 1 december 1892 till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande inkommit, hade bolaget genom den ifrågavarande inbetalningen icke inom den i 31 § grufvestadgan föreskrifna tid fullgjort hvad bolaget enligt samma lagrum ålegat i fråga om lösesummans erläggande till jordägaren.

Det hade visserligen blifvit ifrågasatt att, då Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande utan invändning mottagit de af Lomm insända medlen och låtit desamma i ränteriet uppdebitera såsom en statsverkets inkomst, härutinnan kunde anses ligga ett godkännande af Lomms befogenhet att i detta särskilda fall mottaga ifrågavarande lösesumma. En sådan uppfattning kunde justitiekanslersämbetet icke biträda. Då lösesumman icke ännu den 25 november 1892 blifvit till vederbörlig myndighet inbetald, hade på grund af föreskrift i grufvestadgan vid utgången af sistnämnda dag bolaget ovillkorligen förlorat sin rätt till utmälen och dessa återgått till kronan, och Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande själf hade därefter saknat befogenhet att vidtaga några åtgärder eller förfoganden, hvarigenom kronan kunde annorledes än i lagbestämd ordning afhändas dessa kronans lägenheter. För öfrigt kunde Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes åtgärd att emottaga och låta uppdebitera de från Lomm inkomna medlen så mycket mindre innebära ett godkännande af Lomms befogenhet uti ifrågavarande hänseende, som Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande torde varit skyldig att mottaga det inlevererade beloppet och därefter låta rättsföljden af den sålunda gjorda inbetalningen blifva föremål för pröfning i en eventuell tvist vid domstol.

Måhända hade de personer, som vid ifrågavarande tidpunkt omhänderhaft bolagets angelägenheter, hyst den föreställningen, att tiden för lösesummans inbetalande skulle beräknas till tre kalendermånader i stället för till nittio dagar efter den 27 augusti 1892 och därför, då den 27 november 1892 infallit på en söndag, ansett sista dagen för lösesummans erläggande vara den 28 november 1892 eller den dag, då, enligt hvad upplyst vore, ett lösesumman jämte ränta motsvarande belopp jämväl hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande deponerats.

Att dessa personer själfva emellertid vid eller efter depositionen hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande kommit till insikt därom, att bolaget förverkat utmälen och sin på mutsedlarne grundade rätt,

framginge däraf: att, enligt hvad bergmästaren i norra bergmästare-distriktet meddelat och justitiekanslersämbetet eljest inhämtat, bolagets kassör G. H. Erasmie berörde den 28 november 1892, efter det förut på dagen depositionen hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande ägt rum, hos bergmästaren gjort ansökning om mutsedlar å ifrågavarande fyndigheten under uppgift, att förre innehafvaren förverkat sin rätt; att Erasmie den 6 december 1892 ånyo inkommit med en dylik ansökning och äfven därvid uppgifvit fyndigheterna vara af förre ägaren förverkade; och att bolagets dåvarande disponent C. Österberg under år 1893 begärt nya mutsedlar å de fyndigheter, för hvilka utmålen blifvit utvidgade, samt därvid uppgifvit dessa fyndigheter vara förverkade af föregående ägaren.

Det syntes justitiekanslersämbetet äfven anmärkningsvärdt, att först dagen efter depositionen hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande eller den 29 november 1892 länsmannen Lomm till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande afsändt det penningebelopp, som, enligt dagteckningen å bolagets reversal och Lomms därå meddelade kvitto, skulle hafva redan den 24 i samma månad till Lomm inbetalts med begäran om dess öfversändande till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande.

Hvad vidare anginge frågan, huruvida kronans rätt till talan mot bolaget för dess ifrågavarande försummelse kunde på grund af stadgandet i 10 § 2 mom. grufvestadgan anses vara försuten, finge enligt justitiekanslersämbetets uppfattning åt detta lagrum icke gifvas en så extensiv tolkning, att detsamma skulle afse äfven rättsförhållandet emellan inmutare och jordägare. Grufvestadgan skilde bestämdt emellan inmutare och jordägare samt gäfvade åt hvar och en af dem en särskild rättsställning. Om därför afsedt varit, att ifrågavarande lagrum skulle tillämpas jämväl mot jordägare, hade detta också uttryckligen i lagrummet förklarats. Då nu däri endast sades, att förre innehafvaren af grufva icke vore skyldig vika för *ny inmutare*, innan han dömts förlustig sin rätt, och att i *sådan twist* klander ej finge grundas på förhållanden, som ägt rum före en viss tid, så kunde denna preskriptionstid gälla endast en *ny inmutare*, men icke jordägaren. Ehuru ordalagen i det ifrågavarande stadgandet tydligen gäfvade denna tolkning vid handen, ville justitiekanslersämbetet ytterligare erinra därom, att i motiven till grufvestadgan uttryckligen framhölls, att 10 § 2 mom. handlade om förhållandet *emellan särskilda inmutare*.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, uttalade justitiekanslersämbetet såsom sin uppfattning, att aktiebolaget Gellivare malmfält genom försummelse vid inbetalning till kronan af lösesumman för ifråga-

varande utmål förverkat utmälen och sin på mutsedlarne grundade rätt, äfvensom att kronans rätt till talan mot bolaget för ifrågavarande försummelse icke vore försuten.

Genom nådigt bref den 23 maj 1902 anbefalldes Eders Kungl. Maj:ts kammarkollegium att uppdraga åt kammaradvokatfiskalsämbetet att ofördröjligen vidtaga åtgärder för att aktiebolaget Gellivare malmfält måtte förklaras hafva förverkat ifrågavarande utmål och sin på mutsedlarne grundade rätt, så ock för beredande af godtgörelse för all skada och förlust, som genom af bolaget inom samma utmål obehörigen idkad grufbrytning kunde hafva uppstått.

Sedan kammarkollegium i enlighet med den i berörda nådiga bref gifna befallning den 14 därpåföljde juni uppdragit åt kammaradvokatfiskalsämbetet att ofördröjligen vidtaga åtgärder i oförmälda syfte, anhängiggjorde kammaradvokatfiskalsämbetet vid 1902 års lagtima höstting med Gellivare lappmarks tingslag talan mot aktiebolaget Gellivare malmfält, hvilken rättegång ännu icke är afslutad.

Efter att hafva framhållit hufvudsakligen detsamma som af justitiekanslersämbetet i dess förberörda skrifvelse andragits, anförde kammaradvokatfiskalsämbetet uti stämmingsansökningen vidare, att enligt 10 § 2 mom. grufvestadgan, likasom enligt 1 och 9 §§ samma stadga, en grufva torde vara sönad i alla de fall, då inmutningsrätten förverkats, och således jämväl i det fall, som i 31 § oförmäldes. Då Erasme och Bosæus, såsom innehafvare af förenämnda åren 1892 och 1893 gjorda inmutningar, emellertid icke inom den i 10 § 2 mom. grufvestadgan föreskrifna tid väckt klandertalan mot bolaget, kunde sistnämnda inmutningar följaktligen icke tillerkännas giltighet i förhållande till bolagets ifrågavarande utmål och, då desse utmål till följd af bolagets försummelse i afseende å jordlösens erläggande återgått till kronan, icke heller för mutsedlarnas innehafvare grunda någon som helst rätt gent emot kronan. Enligt hvad sålunda blifvit utredt hade hvarken aktiebolaget Gellivare malmfält ej heller förbemälda Erasme och Bosæus haft laglig rätt att efter den 25 november 1892 bedriva grufarbete inom ifrågavarande utmål. Då i allt fall aktiebolaget Gellivare malmfält sedan en följd af år i betydlig utsträckning bedrifvit sådant arbete, måste bolaget uppenbarligen vara skyldigt att till kronan utgifva ersättning för all den malm, bolaget sålunda obehörigen brutit och tillgodogjort sig, äfvensom i öfrigt godtgöra kronan för all skada, som häraf uppstått. På grund af sålunda anförda omständigheter anhölle kammaradvokatfiskalsämbetet å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar om stämning *dels* å aktiebolaget Gellivare malmfält med yrkande, att bolaget måtte ej mindre förklaras hafva förverkat

ifrågavarande utmål och sin på mutsedlarna grundade rätt än äfven förpliktas godtgöra kronan för all skada och förlust, som uppstått genom af bolaget inom ifrågavarande utmål obehörigen idkad grufbrytning, dels ock å förenämnda kassören G. H. Erasme och disponenten Nils W. Bosæus under yrkande, att samtliga åren 1892 och 1893 å ifrågavarande fyndigheter utfärdade mutsedlar måtte förklaras vara utan verkan.

Under rättegången har förekommit hufvudsakligen följande:

Emot kronans talan, i hvad den afser de svarandebolaget tillhöriga fem äldre utmål, som erhållit utvidgade områden år 1892 — hvilken talan under rättegången blifvit sålunda närmare bestämd, att den förklarats afse allenast förverkande af de tillökta områdena — har bolaget invändt, att bifall till denna kronans talan icke torde kunna ifrågakomma, enär i 37 § grufvestadgan, hvilken § handlade om dylikt utvidgande af utmål, icke finnes någon bestämmelse om påföljd såsom i 31 § för underlåtenhet att inom viss tid betala lösen för sålunda utvidgadt utmålsområde. Kammaradvokatfiskalsämbetet däremot ansåg att, då emellertid jämlikt nämnda 37 § utmålsläggning för tillökning skulle ske i den ordning, fjärde kapitlet grufvestadgan föreskrefve, äfven den till detta kapitel hörande 31 § och den däri stadgade påföljd för försummad inbetalning af lösen för tillökningen uppenbarligen ägde tillämpning jämväl på utmålsläggning för sådan tillökning.

Bolaget har vidare erinrat, att i grufvestadgan preskriptionstiden i allmänhet blifvit sålunda bestämd, att klander mot den, som grufva innehade, icke skulle gälla, där det grundades på försummelse eller annat förhållande, som ägt rum för längre tid tillbaka än andra kalenderåret före klandrets instämmande. Då, enligt bolagets förmenande, 10 § 2 mom. grufvestadgan vore tillämplig äfven på förhållandet mellan jordägare och inmutare, vore kronans talan för sent väckt. Med anledning däraf har advokatfiskalsämbetet framhållit, hurusom enligt såväl ordalagen i nämnda lagrum som motiven till detsamma den där bestämda preskriptionstiden afsåge förhållandet mellan särskilda inmutare.

Beträffande frågan, om lösen för utmålen blifvit i behörig ordning erlagd, har bolaget såsom för denna fråga afgörande framhållit, att den till länsmannen erlagda lösen ingått till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, hvilkens mottagande af medlen torde få anses innebära ett erkännande af länsmannens behörighet att uppbära desamma, att medlen därefter af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande till statskontoret levererats och sedermera redovisats i statsverkets räkenskaper. Mottagandet syntes bolaget enligt sakens natur innefatta ett godkännande

af betalningen. Däremot har advokatfiskalsämbetet hänvisat till justitiekanslersämbetets bestämdt uttalade åsikt om länsmannens obehörighet att utan order från Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande eller kronofogde taga hand om ifrågavarande medel. Enär vidare länsman enligt 6 § af länsmansinstruktionen vore skyldig föra dagbok eller diarium öfver alla de rekvisitioner i tjänsteärenden, som till honom ankomme, men länsmannen Lomm i det af honom förda diarium icke gjort anteckning om mottagandet af den af bolaget till honom inbetalda lösesumman, syntes jämväl Lomm själf hafva betraktat sig endast såsom bolagets enskilda ombud. För öfrigt hade äfven bolaget hyst ett bestämdt tvifvel om, huruvida inbetalningen till Lomm kunde anses såsom i behörig ordning verkställd, ty i annat fall hade depositionen hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande den 28 november 1892 varit obehöflig. Antagligen hade också de inmutningar af de omstämda utmålen, som erhållits af bolagets tjänstemän Erasme och Österberg, (hvilken senares rätt öfverlätits å bolagets tjänsteman Bosæus) föranledts af bolagets sträfvan att genom efterföljande åtgärder bättra hvad som brustit i afseende å lösesummans rätta inbetalande. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mottagande af lösesumman kunde ingalunda innebära ett godkännande af länsmannens behörighet att uppbära densamma. Vid inlevererande till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, d. v. s. till landtränteriet, af nu ifrågavarande lösesumma hade frågan om Lomms behörighet aldrig kommit och icke heller kunnat komma under pröfning, utan medlen hade utan vidare tagits för hvad de uppgifvits vara, utmålslösen, och såsom sådana uppförts i ränteriräkningen. Statskontoret, till hvilket ämbetsverk medlen från Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande redovisats, hade ej heller haft någon som helst anledning att pröfva inbetalningens behörighet. Uppbördsmyndigheternas befattning med medlen kunde följaktligen icke hafva inneburit någon granskning än mindre något godkännande af vare sig den levererandes behörighet eller medlens inbetalande på behörigt sätt eller på behörig tid. Sådan pröfning torde ej heller tillkomma Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande eller statskontoret, utan domstol.

Vidare har bolaget erinrat, att kronan icke blott medgifvit de af bolaget under årens lopp i omtvistade grufvorna utförda arbeten utan äfven på mångfaldigt sätt främjat och medverkat till desamma, såsom genom fraktning af den brutna malmen, nedsättning i malmfrakten m. m. Bergmästaren i orten hade äfven vid grufbesiktningar, som han å tjänstens vägnar företagit under alla år efter 1892 och understundom flera gånger om året, konstaterat arbetenas fortgång jämväl i nu omtvistade grufvor och för desammas utförande lämnat närmare före-

skrifter samt beviljat hvilostånd. Likaledes hade kommerskollegium i egenskap af bergsöfverstyrelse genom särskilda resolutioner medgifvit, dels att genom arbete i något eller några af nu ifrågavarande utmål arbetsskyldigheten för dem alla finge fullgöras, dels ock att flera af de omtvistade utmålen finge i enlighet med 37 § grufvestadgan tillökas. Då sålunda arbetet skett efter tillstånd och delvis med deltagande från statens sida, torde det ej kunna blifva tal om godtgörelse för skada eller förlust, som skulle uppstått genom den af bolaget inom ifrågavarande utmål idkade grufvbrytning. Advokatfiskalsämbetet åter har bestridit, att de af bolaget omförmälda åtgärder från kronans eller dess tjänstemäns sida inneburit eller kunnat innebära ett erkännande från kronans sida att utmålslösen till kronan för grufvorna varit på antagligt sätt erlagd och att grufvorna icke varit i följd af någon underlåtenhet förverkade. Kronan hade därvid handlat såsom kontrahent med ett bolag, hvars rätt då ännu ej varit antastad än mindre förklarad förverkad. Så länge behörigt beslut af domstol ej förelegat därom, att bolaget förlorat sin rätt till ifrågavarande utmål, hade äfven bergsmyndigheterna haft skyldighet att behandla utmålen såsom vore de lagliga.

Slutligen och gent emot det af bolaget framhållna förhållandet att, ehuru kronan ägt kännedom om att de grufvor, som enligt stämningen skulle för öfver nio år sedan vara förverkade, blifvit under alla dessa år i stor skala bearbetade, kronan likväl underlåtit att därom göra anmärkning eller föra talan, har kammaradvokatfiskalsämbetet erinrat, att den, som hade en rätt, icke ginge miste om denna rätt, därför att han af en eller annan orsak tills vidare icke gjorde rätten gällande, samt att de motiv, som föranledt den berättigade att icke omedelbart utkräfva sin rätt, kunde upphöra att finnas till, likasom dessa motiv kunde vara af den art, att de alldeles undandroge sig domstols bedömmande.

Erasmie och Bosæus hafva i sina svaromål invändt, att frågan, huruvida deras mutsedlar vore ogiltiga på grund af försummelse af dem att inom den i 10 § 2 mom. grufvestadgan bestämda tid uttaga stämning å föregående innehafvaren af ifrågavarande grufvor, d. v. s. svarandebolaget, icke kunde i detta mål komma under pröfning utan endast i en eventuell tvist mellan svarandena och bolaget, som ensamt kunde på deras underlåtenhet att inom viss tid stämna detsamma grunda något jäf mot svarandenas mutsedlar. Denna fråga saknade således allt intresse för kronan. Vunne nämligen kronan rätttegången mot bolaget och bolaget således förklarades hafva förverkat utmålen och sin på mutsedlarna grundade rätt, blefve följderna icke den, att grufvorna med utmål blefve kronans egendom, utan dessa fölle åter

i det fria till inmutning af den förstkommande, d. v. s. af Erasmie och Bosæus. Skulle vidare på grund af utmålen förverkande ersättning af bolaget utgifvas för malm, som brutits efter den 25 november 1892, borde denna ersättning tillkomma, icke kronan, utan Erasmie och Bosæus, hvilka inmutat grufvorna och å offentlig auktion inropat den rätt till jordägareandel, som till äfventyrs kunnat tillkomma kronan.

Emot hvad af Erasmie och Bosæus blifvit anfördt har advokatfiskalsämbetet framhållit, hurusom kronan hade det lifligaste intresse af frågan, om dem tillhöriga mutsedlar ägde giltighet eller icke, helst kronans ersättningsanspråk till stor del vore beroende af denna fråga. För ett riktigt utförande af kronans talan mot aktiebolaget Gellivare malmfält hade det dessutom varit en nödvändighet att instämna bemälda personer. Tillika har ämbetet, för den händelse dess i stämningensansökningen uttalade uppfattning, att ifrågavarande utmål genom bolagets försummelse att i rätt tid till kronan erlægga jordlösen blifvit sönade, icke skulle anses riktig, såsom stöd för kronans talan i denna del andragit, att i sådant fall förnyad inmutning af de malmfyndigheter, för hvilka utmålen anvisats, uppenbarligen icke kunnat med laga verkan företagas, förrän bolaget på talan af kronan i laga ordning förklarats förlustig sin rätt till utmålen. Då emellertid vid tiden för omförmälda förnyade inmutningar kronan ännu icke framställt något påstående med anledning af bolagets försummelse, kunde följaktligen ifrågavarande malmfyndigheter lagligen icke, på sätt som skett, ånyo inmutas.

Den under tiden från den 25 november 1892 intill stämningens delgifvande med bolaget eller den 9 juli 1902 obehörigen brutna malmkvantitet, för hvilken advokatfiskalsämbetet å kronans vägnar fordrade ersättning, har af ämbetet uppgifvits utgöra 6,109,288 ton, såvidt ämbetet kunnat för närvarande bestämma densamma till siffran. Rörande storleken af den ersättning, hvarå ämbetet härför gjorde anspråk, har i rättegången fullständig utredning ännu ej blifvit förebragt.

Slutligen torde jag från rättegångshandlingarna böra anföra, att länsmanen Lomm afidit före målets behandling vid häradsrätten, samt att, enligt ett i målet afgifvet vittnesmål, inbetalningen till Lomm skulle hafva ägt rum, icke — på sätt den sistnämndes qvitto angåfve — den 24 november 1892, utan först påföljande dags förmiddag.

Trafikaktie-  
bolagets  
Grängesberg—  
Oxelösund  
skrift.

Uti förberörda underdåniga skrift af den 1 april 1903 har styrelsen för trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund anført:

Allt ifrån bildandet af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund hade för detta bolag framstått såsom ett önskningsmål att på ena eller andra sättet åstadkomma ett samförstånd med de stora norrländ-



ska malmaffärerna, aktiebolaget Gellivare malmfält och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag. Frånvaron däraf måste nämligen föranleda, att de svenska malmerna å den utländska marknaden icke betingade samma pris, som genom en enig samverkan mellan de stora malmexporterande bolagen borde kunna uppnås, och att följaktligen dessa naturliga rikedomar förminskades utan ett för landet tillfredställande utbyte. Till detta betydelsefulla skäl för en sammanslutning af det mellansvenska och de norrländska malmexportbolagens intressen komme vidare en, efter hvad trafikbolaget hade sig bekant, allmänt närd önskan att definitivt förebygga faran att se det afgörande inflytandet inom de båda norrländsbolagen i utländska händer, hvilken fara senast förelagat under form af ett utbud af aktiemajoriteten i nämnda bolag till tyska järnverksägare, som dittills varit afnämare af en väsentlig del af den från Sverige exporterade malmen.

På grund häraf hade trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, på samma gång bolaget velat trygga sin egen affär, trott sig jämväl tillgodose långt viktigare allmänna intressen, då bolaget träffat aftal om köp af betydande poster af aktier i aktiebolaget Gellivare malmfält och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag.

Det af bolaget afslutade köpet afsåge 5,750 aktier i aktiebolaget Gellivare malmfält och 1,774 aktier i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, och då det förra af dessa båda bolag ägde 3,609 aktier i det senare, erhöle trafikbolaget därigenom bestämmanderätten öfver omkring 90 % af hvardera bolagets till ett antal af 6,000 uppgående aktier och blefve således i tillfälle att omhänderhafva ledningen af samtliga de tre stora malmexporterande bolagen på det för deras egen och därmed äfven för landets ekonomi förmånligaste sätt.

Vid afslutandet af berörda köp hade det emellertid legat klart för trafikbolaget, att detsamma icke kunde med någon utsikt till framgång öfvertaga och fullfölja de båda norrländska bolagens affärer utan Eders Kungl. Maj:ts medverkan i åtskilliga betydelsefulla hänseenden.

Att sålunda trafikbolaget vid köpet förutsatt, att aktiebolaget Gellivare malmfält skulle tillerkännas obestridd äganderätt till de grufvor, om hvilka rättegång för närvarande påginge mellan staten och bolaget, syntes icke behöfva af trafikbolaget närmare motiveras.

Men vidare nödgades bolaget hemställa om bestämmande af ändrade grunder för ersättande af malmtransporten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen. Enligt det emellan Eders Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, å andra sidan, den 2 juli 1898 träffade aftal i fråga om anläggande och befraktande af nämnda

järnväg hade staten åtagit sig att å järnvägen för bolagets räkning frakta årligen högst 1,200,000 ton järnmalm, och enligt § 3 i samma aftal ålåde det bolaget att till staten betala:

1:o) Statens utgifter dels för driften af järnvägen Gellivare-Riksgränsen, dels ock för underhåll af järnvägen med allt hvad därtill hörer; och

2:o) 3,8 % årligen å anläggningskostnaden för nämnda järnväg.

I främsta rummet vore det angeläget, att Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag erhöile rätt att efter hand öka malmtransporten mellan Kiruna och riksgränsen från det i kontraktet angifna maximum 1,200,000 ton upp till åtminstone 1,500,000 tons och eventuellt till 2,000,000 ton per år.

Hvad vidare beträffade den nämnda bolag enligt kontraktet åliggande betalningsskyldigheten, tilläte sig trafikbolaget erinra, hurusom vid ingåendet af berörda aftal anläggningskostnaden för järnvägen Gellivare-Riksgränsen beräknats till i rundt tal 21,500,000 kronor, under det att den verkliga kostnaden af lätt förklarliga skäl nu uppginge till något öfver 32,400,000 kronor; och med tillägg af omkring 1,800,000 kronor för ytterligare anskaffning af rullande materiel m. m. syntes totalkostnaden böra beräknas till 34,200,000 kronor, hvarå den årliga räntan efter 3, 8 % uppginge till nära 1,300,000 kronor.

Med hänsyn till denna stora ökning af anläggningskapitalet och då de norrländska malmbolagen i ett tidigare skede bundit sig genom omfattande leveransaftal, hvilka uppgjorts med hänsyn till då beräknade transportkostnaden, men numera ställde sig mycket ogynnsamt, ansåge sig trafikbolaget äga grundad anledning till en hemställan om uppgörande af ett nytt fraktaftal enligt delvis ändrade principer. Bolaget ville därvid icke ifrågasätta någon jämkning med afseende å skyldigheten att förränta det till 34,200,000 kronor beräknade anläggningskapitalet, utan inskränkte sig till en anhållan om fastställande af ersättningen för järnvägens driftkostnad till visst belopp. Under antagande af en årlig transport å sträckan Kiruna—Riksgränsen af 1,200,000 ton malm hade driftkostnaden af sakkunniga sackmän beräknats till ett belopp, motsvarande 1 krona 6 öre per ton; och hemställde trafikbolaget, att den Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag nu åliggande skyldigheten att ersätta statens utgifter för driften af järnvägen Gellivare—Riksgränsen utbyttes mot förpliktelse för bolaget att för hvarje ton malm, som för bolagets räkning å nämnda järnväg fördes å sträckan Kiruna—riksgränsen, erlägga en frakt af en krona 6 öre med förbindelse för bolaget att, därest den fraktade malmkvanti-

teten skulle per kalenderår understiga 1,000,000 ton, i allt fall erlægga frakt för nämnda kvantitet.

Stege däremot malmtransporten öfver 1,500,000 ton för år, skulle Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag ersätta staten för ränta och driftkostnad genom betalning af en fix frakt, motsvarande bolagets transportkostnad å järnvägen enligt nyss angifne grunder vid frakt af jämnt 1,500,000 ton eller således  $\left(\frac{1,300,000}{1,500,000} + 1,06\right)$  1 krona 93 öre per ton.

Genom sistberörda bestämmelse skulle staten vid transport af kvantiteter öfver 1,500,000 ton årligen — och trafikbolaget antoge, att denna siffra inom relativt kort tid skulle uppnås — blifva tillförsäkrad en frakt, som, förutom ersättning för ränta och driftkostnad, skulle lämna bidrag jämväl till en hastigare amortering af anläggningskostnaden.

Ofvanstående förslag innebure naturligen, att Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag i likhet med öfriga trafikanter skulle betala frakt för materialier och lifsförnödenheter etc.

För att icke i framtiden blifva utsatt för ojämn konkurrens från andra malmbolag i Norrland ansåge sig trafikbolaget vidare bära hemställa, att andra malmbefraktare ej tillerkändes proportionsvis billigare fraktvillkor å järnvägen Gellivare — Riksgränsen än Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag.

För trafikbolaget vore det likaledes önskvärdt att vid öfvertagande af ifrågavararande affärer kunna räkna med en fast frakt jämväl å järnvägen MalMBERGET-Luleå, och hemställde bolaget, att den nu gällande fraktsatsen för malm å denna järnväg måtte bibehållas.

Omfattningen af de affärer, å hvilka trafikbolaget vore i begrepp att inlåta sig, gjorde det vidare oundgängligt, att det nya fraktaftalet, hvars grunder bolaget här ofvan framställt, finge blifva gällande för en längre period framåt, åtminstone för 30 år eller för längre tid om så af staten skulle anses önskligt i och för amortering af järnvägens anläggningskostnad.

Med afseende å ofvan anförda grunder för ett nytt fraktaftal ville trafikbolaget slutligen tillägga, att bolaget, därest sådant skulle anses lämpligt, vore villigt arrendera järnvägen Luleå—Riksgränsen på för staten ekonomiskt fördelaktiga villkor.

För fullgörandet af de skyldigheter, som enligt ett fraktaftal i öfverenstämmelse med nu antydda grunder skulle åligga Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, vore trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund villigt att ikläda sig ansvar.

En lugn utveckling af de stora norrländska malmaffärerna fordrade emellertid, att desamma, åtminstone under den tid det nya fraktaftalet omfattade, icke utsattes för tyngden af eventuell exporttull å järnmalm. Bolaget hemställde därför, att, för den händelse sådan tull skulle under nämnda tid beslutas, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält finge äga rätt till restitution däraf genom motsvarande nedsättning i malmfrakten.

För att öfvertaga och ordna de båda norrländska bolagens affärer måste enligt verkställd beräkning upptagas ett lån å omkring 20,000,000 kronor. Å den inhemska marknaden skulle under nuvarande förhållanden en sådan summa knappast kunna åvägabringas utan störande rubbningar; och ehuru trafikbolaget tilltrorde sig att utan afsevärd svårighet utom landet kunna upplåna omförmälda belopp, skulle bolaget med hänsyn till de tungt vägande skäl, som anförts mot anlåtande af utländskt kapital för ifrågavarande affärer, ogärna tillgripa berörda utväg. Med anledning däraf hemställde bolaget, att ofvannämnda belopp, 20,000,000 kronor, måtte erhållas i statslån till skälig ränta på 30 års amortering; och hade trafikbolaget såsom säkerhet för ett dylikt lån att erbjuda, förutom sin egen garanti, in-teckning i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags och aktiebolaget Gellivare malmfälts fasta och lösa egendom med förmånsrätt näst efter de för dessa bolags obligationslån å nu resterande resp. 10,000,000 kronor och 9,650,000 kronor lämnade säkerheter.

För den händelse de af trafikbolaget sålunda ifrågasatta medgifvanden skulle erhållas, vore bolaget å sin sida beredt att till statens trygghet och till förekommande af utländskt inflytande å bolagets skötsel ställa nödiga garantier. I sådant hänseende vore bolaget först och främst villigt att hos staten deponera de af bolaget förvärfvade aktierna i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, äfvensom att åstadkomma erforderligt beslut om nedsättning hos staten jämväl af de sistnämnda bolag tillhöriga aktierna i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, med staten tillerkänd rätt att, därest trafikbolaget ville sälja omförmälda aktier i de båda norrländska malmbolagen, till sig lösa desamma efter parikurs. Då vidare, därest ifrågavarande affär genomfördes, staten, som redan nu ägde genom särskild förordnad person deltaga i granskningen af förvaltningen utaf trafikbolagets angelägenheter, syntes böra vara direkt representerad i detta bolags styrelse, samt slutligen så vidt möjligt borde förhindras, att aktier i trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ägdes eller innehades af utlän-

dingar, hade bolaget i dessa hänseenden för sin del enhälligt beslutat ändringar i gällande bolagsordning.

De önskemål i fråga om medgifvanden från statens sida, som trafikbolaget här ofvan framställt, samt de af bolaget å dess sida erbjudna garantier hade sammanfattats i ett förslag till grunder för aftal emellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan. Trafikaktiebolagets delägare hade å bolagsstämma den 1 april 1903 genom enhälligt beslut dels godkänt aftalet om inköp af aktierna i de båda norrländska malmbolagen under förbehåll likväl, att en tillfredsställande öfverenskommelse med svenska staten kunde erås, dels ock bemyndigat styrelsen att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nyssberörda förslag träffa aftal med svenska staten med rätt för styrelsen att i förslaget vidtaga de jämkningar, som vid förhandlingarnes fullföljande kunde finnas erforderliga, äfvensom att å trafikbolagets vägnar teckna borgen för ett statslån åt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält å 20,000,000 kronor. Styrelsen för trafikaktiebolaget hemställde nu, det täcktes Eders Kungl. Maj:t i nåder vidtaga erforderliga åtgärder för åstadkommande af ett dylikt aftal emellan svenska staten och förutnämnda tre bolag.

Medelst påskrift å ansökningen har den af Kungl. Maj:t förordnade revisor i trafikaktiebolaget, generaldirektören herr von Krusenstjerna förklarar sig biträda bolagets hemställan.

Det i ansökningen omförmälda förslag till aftal är af följande lydelse:

Förslag till  
aftal.

**»Förslag till grunder för aftal emellan å ena sidan svenska staten och å andra sidan Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg - Oxelösund.**

Luossavaara - Kiirunavaara aktiebolag berättigas att efter hand öka malmtransporten mellan Kiruna och riksgränsen upp till åtminstone 1,500,000, eventuellt 2,000,000 tons per år.

För en period af 30 år fastställles följande fraktaftal:

Hvar sjätte månad erlægges till svenska staten kronor 650,000, motsvarande 3,8 % å anläggningskostnaden för banan Gellivare—Riksgränsen, hvilken kostnad, som för närvarande uppgår till c:a kronor

32,400,000, inom kort torde i och för ytterligare anskaffande af rullande materiel etc. stiga till i rundt tal 34,200,000 kronor. Därjämte betalas kronor 1,06 i frakt per ton malm Kiiruna—Riksgränsen. Skulle kvantiteten per kalenderår understiga 1,000,000 tons, betalas dock frakt för detta minimikvantum.

Stiger däremot malmtransporten utöfver 1,500,000 tons årligen, erlägges frakt med ett belopp, motsvarande den efter ofvanstående grunder utgående frakten per ton vid transport af jämnt 1,500,000 tons per år, eller således med  $\left(\frac{1,300,000}{1,500,000} + 1,06\right)$  1 krona 93 öre per ton.

Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag erhåller ingen fraktfrihet för materialier, lifsförnödenheter etc., utan betalar frakt därför i likhet med öfriga större trafikanter.

Under de 30 år, som aftalet afser, få andra malmbefraktare ej tillerkännas proportionsvis billigare fraktvillkor än Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag.

Malmfrakten å järnvägen Malmberget—Luleå bibehålles vid den nuvarande.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ikläder sig ansvar för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags och aktiebolaget Gellivare malmfälts fullgörande af de med ofvanstående fraktaftal förenade skyldigheter.

För händelse exporttull åsättes järnmalm, berättigas Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält till restitution å sådan tull genom motsvarande nedsättning i malmfrakten, intill utgången af 30-årsperioden.

Kungl. Maj:t och kronan nedlägger pågående rättegång angående äganderätten till vissa af aktiebolaget Gellivare malmfälts grufvor samt afstår för framtiden från sina i berörda rättegång framställda påståenden.

På det trafikbolaget ej må nödgas anlita utländskt kapital vid ordnandet af malmbolagens affärer lämna svenska staten ett lån å 20,000,000 kronor till skälig ränta och på 30 års amortering mot säkerhet af in-teckning i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags och aktiebolaget Gellivare malmfälts fasta och lösa egendom, liggande näst efter de för dessa bolags obligationslån gällande in-teckningar, jämte garanti af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

#### *Garantier.*

Trafikbolaget utfäster sig att till statens trygghet och till förekommande af utländskt inflytande å bolagets skötsel, dels hos regeringen

deponera de af trafikbolaget förvärfvade c:a 90 % af aktierna i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält med rätt för svenska staten att, därest bolaget vill sälja berörda aktier, till sig lösa desamma efter parikurs, dels äfven ändra trafikbolagets ordning i syfte, att Kungl. Maj:t äger utse en ledamot i bolagets styrelse, samt att aktie i trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund icke må ägas eller innehafvas af utländing i vidare mån, än att aktie, som före den 1 april 1903 bevisligen innehafvs af utländing, må af honom eller hans rättsinnehafvare fortfarande ägas och innehafvas, hvarjämte, i händelse af ökning af aktiekapitalet, utländing må för sina förut ägande aktier deltaga i tecknande af nya efter samma grunder som öfrige aktieägare, samt äga och innehafva sådana nya aktier.»

Enligt bilaga till trafikaktiebolagets underdåniga ansökning afsc de af trafikaktiebolaget å extra bolagsstämma den 1 april 1903 beslutade ändringar i den för bolaget fastställda ordning, att nedannämnda paragrafer skola erhålla följande lydelse:

Ändringar i  
ordningen för  
trafikaktie-  
bolaget  
Grängesberg—  
Oxelösund.

#### § 4.

»Bolagets aktiekapital skall utgöra minst fjorton miljoner kronor och högst *fyrtyotva* miljoner kronor, fördeladt i aktier, hvarje å ett tusen kronor.

Bolaget må icke träda i verksamhet förr, än minimikapitalet blifvit tecknad och till fullo inbetaldt.

#### § 6.

Å hvarje aktie, som blifvit till fullo inbetald, utfärdas af styrelsen aktiebref, försedt med ordningsnummer och ställdt till viss man; dock må, där aktieägare det önskar, fem eller flera aktier i ett aktiebref sammanföras.

Med hvarje aktiebref följa tjugu vinstutdelningskuponger, betecknade med n:ris 1—20, samt talong.

Efter inlösen af dessa kuponger utlämnas, emot talongs aflämnande, ytterligare kuponger till samma antal jämte ny talong, och förfares allt framgent på samma sätt.

*Aktie må icke ägas eller innehafvas af utländing i vidare mån, än att aktie, som före den 1 april 1903 bevisligen innehafvs af utländing, må*

af honom eller hans rättsinnehafvare fortfarande ägas och innehafvas, hvarjämte, i händelse af ökning af aktiekapitalet, utländing må för sina förut ägande aktier deltaga i tecknande af nya efter samma grunder som öfriga aktieägare samt äga och innehafva sådana nya aktier.

Alla aktier skola af bolagets styrelse efter ordningsnummer införas i en särskild, för en hvar vid anfordran tillgänglig registerbok, hvilken för hvarje aktie upptager aktietecknarens namn, stånd eller yrke och hemvist; de å aktien verkställda inbetalningar, samt de med äganderätten till aktien skeende förändringar, som med uppvisande af aktiebrevet hos styrelsen anmälas.

Öfvergår äganderätten till aktie genom öfverlåtelse, arf eller annat laga fång till annan person, vare, med iakttagande af hvad här ofvan stadgats om förbud med vissa undantag för utländing att äga eller innehafva aktier i bolaget, den nye ägaren berättigad att i bolaget inträda efter anmälan hos styrelsen, som därom verkställer anteckning i registerboken och meddelar bevis genom påskrift å aktiebrevet. Förrän anteckning i registerboken skett, äge den nye ägaren ej att utöfva rösträtt i bolaget.

## § 11.

Bolagets angelägenheter handhafvas af en styrelse, bestående af minst fem och högst tio ledamöter, af hvilka en utses till ordförande. Därjämte väljas suppleanter till det antal, bolaget beslutar.

Styrelsens ledamöter och suppleanter skola samtliga vara i Sverige bosatta, svenska undersåtar.

*En styrelseledamot jämte en suppleant för honom utses af Konungen.* Öfrige styrelseledamöter och suppleanter utses å ordinarie bolagsstämma för tiden till den ordinarie bolagsstämma, som hålles andra året där-efter; dock skola af de styrelseledamöter och suppleanter, som väljas å första ordinarie bolagsstämman, hälften eller, om hela antalet är ojämnt, det antal som är närmast mer än hälften, efter lottning afgå ur styrelsen vid första efter valet infallande ordinarie bolagsstämma.

Afgår ledamot före utgången af den tid, för hvilken han blifvit vald, anställe bolagsstämman nytt val för den återstående tiden.

Afgående styrelseledamot och suppleant kan återväljas.

Styrelsen har att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter angående bolagets förvaltning, som å bolagsstämma må varda styrelsen meddelade.»



Genom nådiga remisser den 4 april 1903 har Eders Kungl. Maj:t infordrat järnvägsstyrelsens och kommerskollegii utlåtanden; hvarjämte riksgäldskontoret lämnats tillfälle att afgifva yttrande i ärendet.

Järnvägsstyrelsen har i underdånig skrifvelse den 11 april 1903 anfört följande:

Järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande.

I afseende å bolagets hemställen att Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag måtte berättigas att efter hand öka malmtransporten mellan Kiruna och Riksgränsen utöfver nu bestämda maximum, 1,200,000 ton, till åtminstone 1,500,000, eventuellt 2,000,000 ton per år, hade styrelsen icke något att erinra mot att en ökning medgäfvades intill 1,500,000 ton, då transporten af sistnämnda kvantitet icke lade hinder i vägen för besörjande af malmtrafik af betydligare omfattning jämväl för andra försändares räkning. Att däremot nu medgifva ökning af den transportmängd, som Luossavaarabolaget framför andra trafikanter ägde rätt att frakta, ända upp till 2,000,000 ton per år, ansåge styrelsen ytterst betänkligt. Då banans hela transportförmåga vore beräknad till 2,700,000 ton, skulle ett sådant medgifvande lämna bolaget dispositionsrätt öfver omkring 75 % af banans transportförmåga. Detta skulle innebära att, sedan man, såsom styrelsen ansåge nödvändigt, reserverat 200,000 ton för den person- och godstrafik (utom malmtrafik), som å järnvägen tvifvelsutän med framtiden komme att uppstå, endast 500,000 ton skulle återstå att disponera för den malmtransport, som kunde komma att uppstå från andra malmfält inom järnvägens trafikområde än de, som innehades af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag. Därtill komme, att den möjligheten icke kunde anses utesluten, att till följd af ogynnsamma naturförhållanden en så stor transportmängd som 2,700,000 ton under ett och annat år måhända icke kunde befordras å järnvägen, i hvilket fall den disponibla kvantiteten sålunda icke ens skulle uppgå till 500,000 ton.

Endast för det fall att transportförmågan å linjen Gellivare—Riksgränsen skulle utan genomgripande förändringar kunna höjas utöfver 2,700,000 ton per år, borde det kunna ifrågakomma att medgifva Luossavaarabolaget företrädesrätt till malmtransport intill 2,000,000 ton. Men då möjligheten af en dylik höjning i banans transportförmåga icke kunde bedömas, förrän en större erfarenhet om trafikeringsvillkoren å banan vunnits, ansåge sig styrelsen böra hemställa, att vid ett eventuellt nytt aftal den kvantitet malm, som Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag kunde berättigas att framför andra trafikanter årligen frakta från Kiruna till Riksgränsen, tillsvidare begränsades till 1,500,000 ton.

Däremot borde bolaget naturligtvis för hvad som öfverstege denna kvantitet äga att i samma mån som andra trafikanter begagna sig af järnvägens transportmöjligheter.

I fråga om bolagets förslag i afseende å sättet för beräkning af fraktafgiften för transporter intill 1,500,000 ton, erinrade styrelsen, att Luossavaarabolaget enligt nu gällande bestämmelser vore skyldigt att bestrida, förutom 3,8 % ränta å anläggningskostnaden för järnvägen, samtliga utgifter för banans underhåll äfvensom driftkostnaderna, såvidt icke kunde utrönas, att dessa sistnämnda föranledts allenast af annan trafik än den för Luossavaarabolagets räkning bedrifna, hvarjämte bolaget skulle ersätta eventuell förlust å annan trafik än malmtrafik. Trafikaktiebolaget erbjöde sig nu att erlægga dels ett bestämdt belopp 1,300,000 kronor per år, dels bestämd frakt för hvarje ton transporterad malm. Denna förändring i kontraktsvillkoren, hvilken ju innebure ett öfverflyttande från Luossavaarabolaget till staten af skyldigheten att stå risken för ökning i anläggnings- och trafikeringskostnaderna, motiverades af trafikaktiebolaget därmed, att malmbolagen förbundit sig till omfattande leveransafstal, hvilka uppgjorts med hänsyn till den transportkostnad, som skulle uppkomma, därest anläggningskostnaderna stannat vid de ursprungligen beräknade, eller i rundt tal 21,500,000 kronor, men hvilka afstal numera ställde sig mycket ogynnsamma, då anläggningskapitalet kunde beräknas inom kort komma att uppgå till 34,200,000 kronor och den ränta, som bolaget hade att till statsverket erlægga, sålunda komme att stiga till nära 1,300,000 kronor.

Med afseende härpå anmärker järnvägsstyrelsen först, att de af bolaget uppgifna anläggningskostnaderna, 21,500,000 kronor och 34,200,000 kronor, icke borde med hvarandra jämföras. Dels inginge i det senare till ett belopp af 2,500,000 kronor kapitaliserade räntor, hvilka icke vore inräknade i det förra och hvilka för detta kunde uppskattas till cirka 1,700,000 kronor, dels borde det nuvarande anläggningskapitalet, såsom längre fram komme att omförmälas, för möjliggörande af transportkvantitetens ökning till 1,500,000 ton, ökas till 34,900,000 kronor. De med hvarandra jämförliga kapitalen blefve sålunda 23,200,000 kronor och 34,900,000 kronor, och räntebeloppen sålunda 880,000 kronor och 1,330,000 kronor. Anställde man på grund af dessa belopp och med den uppskattning af trafikeringskostnaden, för hvilken styrelsen likaledes komme att längre fram redogöra, en beräkning af fraktkostnaden per ton Kiruna—Riksgränsen, funne man, att densamma, med ett anläggningskapital af 23,200,000 kronor och den ursprungliga maximitet 1,200,000 ton, skulle belöpt sig till 1 krona 92 öre per ton,

men med ett anläggningsskapital af 34,900,000 kronor till 2 kronor 30 öre per ton vid 1,200,000 ton och till 1 krona 95 öre per ton vid 1,500,000 ton. Det framginge häraf, att genom den föreslagna höjningen af transportkvantiteten från 1,200,000 till 1,500,000 ton den ogynnsamma inverkan, som anläggningsskapitalets stegring hade på transportkostnaden, reducerades till en höjning från 1 krona 92 öre till 1 krona 95 öre per ton. Denna skillnad af 3 öre per ton syntes näppeligen för bolaget kunna vara af så stor betydelse, att anläggningsskapitalets höjning kunde anföras såsom ett motiv för en ändring af kontraktsbestämmelserna i angifvet syfte.

Järnvägsstyrelsen hade emellertid tänkt sig möjligheten, att en sådan ändring, som bolaget önskade, skulle kunna komma att medgifvas och att Luossavaarabolaget således skulle befrias från ansvarigheten för ofvannämnda drift- och underhållskostnader, hvilka ju icke heller stode i något sammanhang med dess egentliga verksamhet och hvilka förorsakades af förhållanden — t. ex. trafikens anordning — öfver hvilka bolaget icke hade bestämmanderätt; och hade järnvägsstyrelsen förty ansett sig böra verkställa en utredning öfver det sätt, hvarpå fraktafgifterna för malmtransporten i sådant fall borde beräknas. Vid denna utredning hade styrelsen utgått från att ett eventuellt nytt fraktaftal borde för ett ur driftkostnadssynpunkt normalt år gifva staten samma nettointkomst som det nu gällande aftalet. Hvad bolaget borde betala för transporten af t. ex. 1,400,000 ton malm per år borde således motsvara, förutom ränta å anläggningsskapitalet, drift- och underhållskostnaderna å järnvägen Gellivare—Riksgränsen vid transport under ett medeldyrt år af 1,400,000 ton malm från Kiruna till Riksgränsen. Det låge i öppen dag, att en beräkning af detta belopp måste erbjuda stora vanskligheter, särskildt då, såsom bolaget önskade, aftalet skulle fastställas för så lång tid som minst 30 år. Den vunna erfarenheten vid linjen Gellivare—Riksgränsen omfattade ju endast en tid af några månader och måste sålunda vara absolut otillräcklig för att vid en dylik beräkning gifva en tillfredsställande ledning. Med hänsyn härtill hade styrelsen också i sina beräkningar, hvilka grundats på kostnaden vid bandelen Luleå—Gellivare under 1902, ett år som i kostnadshänsende kunde anses vara normalt, funnit sig nödsakad att göra en del uppskattningar tämligen höga, i syfte att i möjligaste mån minska den risk, som staten genom ett eventuellt frånträdande af sin nuvarande säkrare ställning skulle åtaga sig.

Hvad först beträffade räntan å anläggningsskostnaderna, uppginge densamma vid nuvarande anläggningsskapital 32,400,000 kronor, inklusive

kapitaliserade räntor, hvilket kapital vid en transport af 1,000,000 ton icke behöfde höjas, till 1,230,000 kronor. För möjliggörande af en transport af 1,500,000 ton måste kapitalet ökas till cirka 34,900,000 kronor, eller 700,000 kronor mer än trafikaktiebolaget förutsatt, i följd hvaraf räntan komme att ökas till 1,330,000 kronor. Härvid vore förutsatt samma afkomstprocent, 3,8 %, som Luossavaarabolaget nu vore skyldigt erlägga. Af driftkostnaderna, till hvilka här äfven hänfördes underhållskostnader, uppginge en del till samma eller ungefär samma belopp, vare sig 1,000,000 eller 1,500,000 ton transporterades. Till denna del hörde kostnaderna för förvaltning, banunderhåll och bevakning samt stationstjänst. Dessa kostnader, hvilka kunde sammanfattas under benämningen fasta driftkostnader, hade år 1902 för linjen Luleå—Gellivare uppgått till

Förvaltning .....	65,000 kronor
Banunderhåll .....	471,000 »
Banbevakning .....	85,000 »
Stationstjänst .....	185,000 »
	<hr/>
	Summa 806,000 kronor,

eller, då medellängden trafikerad bana varit 249 kilometer (220 km. under 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> och 449 km. under 1 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> månader), till 3,230 kronor per bankilometer vid en transportmängd af 1,150,000 tonkilometer per bankilometer. En transport af 1,500,000 ton från Kiruna till Riksgränsen motsvarade å linjen Gellivare—Riksgränsen en kvantitet af 850,000 tonkilometer per bankilometer, hvartill för annan trafik än malmtrafik kunde antagas komma högst 150,000 tonkilometer per bankilometer. Då sålunda antalet tonkilometer per bankilometer å linjen Gellivare—Riksgränsen vore mindre än å linjen Luleå—Gellivare, ansåge styrelsen, att den angifna kostnaden 3,230 kronor per bankilometer vore användbar äfven på linjen Gellivare—Riksgränsen, för hvilken hela den fasta kostnaden då skulle uppgå till 740,000 kronor. Till ledning för bedömning af i hvad mån detta belopp kunde anses tillräckligt, meddelade styrelsen, att motsvarande utgifter å denna bandel för närvarande uppginge till cirka 50,000 kronor per månad.

Af de öfriga kostnaderna, d. v. s. maskinafdelningens och en mindre del af trafikafdelningens, behöfde här endast tagas i betraktande de, som hänförde sig till malmtrafiken, då motsvarande kostnader för annan trafik antoges betäckas af de af densamma härflytande inkomster. Ifrågakostnader för malmtrafiken ökades i det närmaste proportionellt till trafiken och kunde sålunda uppskattas till visst belopp per

tonkilometer. För linjen Luleå—Gellivare hade år 1902 dessa utgifter uppgått till följande belopp:

	Hela utgiften.	Däraf för malmtrafik i allt.	per tågkm.
Aflöningar till lokomotivpersonal.....	403,000 kr.	240,000 kr.	36 öre.
Stenkol och andra materialier för lokomotiven .....	602,000 »	450,000 »	68 »
Reparationer för lokomotiven.....	215,000 »	150,000 »	23 »
Verkstadskostnader för lokomotiven	56,000 »	40,000 »	6 »
Vagntjänst, tågpersonal m. m.....	267,000 »	160,000 »	24 »
	summa 1,543,000 kr.	1,040,000 kr.	157 öre.

Uppskattningen af den på malmtrafiken fallande kostnaden hade skett i proportion efter antalet lokomotivkilometer i malmtrafiken, jämförd med hela trafiken (cirka 60 %) dock med betydliga förhöjningar af malmtrafikens andel i fråga om material-, reparations-, och verkstadskostnader.

Vid tillämpningen af berörda kostnader för malmtrafiken Gellivare—Luleå, sammanlagdt 1 krona 57 öre per tågkilometer, på malmtrafiken Kiruna—Riksgränsen, hade man att taga hänsyn till att för den senare komme att användas starkare lokomotiv, genom hvilkas begagnande, såvidt af utförda prof för närvarande kunde bedömas, en besparing i bränslekostnader syntes uppkomma af cirka 20 % i medeltal per tågkilometer. En besparing af motsvarande omfattning borde uppkomma äfven å öfriga utgifter för lokomotivtjänsten, hvilken härigenom skulle komma att kosta sammanlagdt 1 krona 7 öre per tågkilometer i stället för 1 krona 33 öre enligt ofvanstående tabell. Härtill komme kostnader för vagntjänst m. m. till oförändradt belopp 24 öre, sammanlagdt sålunda 1 krona 31 öre per tågkilometer. Då hvarje tåg beräknades komma att frakta 750 ton malm (i ena riktningen) blefve således kostnaden per tonkilometer 0.35 öre.

På grund af den ofullständiga erfarenheten, särskildt i fråga om driftkostnaden för den bandel, hvarom här vore fråga, samt med hänsyn till möjligheten af att under den långa perioden af 30 år prisen, särskildt å stenkol, kunde komma att ökas, ansåge järnvägsstyrelsen nödvändigt att på denna kostnad lägga en säkerhetskoefficient af 25 %, hvadan här ifrågavarande utgifter borde beräknas till 0.44 öre per tonkilometer, eller 57 öre pr ton Kiruna—Riksgränsen. Inalles skulle sålunda dessa kostnader utgöra

för 1,000,000 ton .....	570,000 kr.
» 1,500,000 » .....	860,000 »

Sammanlades nu räntan och de olika slagen af driftkostnader, erhöile man

	för 1,000,000 ton:	för 1,500,000 ton:
Ränta .....	1,230,000 kr.	1,330,000 kr.
Fasta driftkostnader .....	740,000 »	740,000 »
Öfriga » .....	570,000 »	860,000 »
	<hr/>	<hr/>
	tillsammans 2,540,000 kr.	2,930,000 kr.

För att dessa kostnader skulle blifva betäckta, borde afgifterna för transport af 1,000,000 intill 1,500,000 ton beräknas på följande sätt:

För en miljon ton (och därunder) 2,540,000 kr.

För hvarje ytterligare ton intill 500,000 78 öre.

Sammanställdes afgifterna enligt denna beräkning med de af trafikbolaget föreslagna, erhöile man följande tabell:

Transportmängd.	Föreslagen afgift.	Af bolaget erbjuden afgift.
1,000,000 ton	2,540,000 kr.	2,360,000 kr.
1,100,000 »	2,618,000 »	2,466,000 »
1,200,000 »	2,696,000 »	2,572,000 »
1,300,000 »	2,774,000 »	2,678,000 »
1,400,000 »	2,852,000 »	2,784,000 »
1,500,000 »	2,930,000 »	2,890,000 »

Såsom af denna sammanställning framginge, borde den afgift, som bolaget enligt ett eventuellt nytt aftal skulle erlägga, öfverstiga den af bolaget erbjudna, vid en transport af 1,000,000 ton med 180,000 kronor, af 1,200,000 ton med 124,000 kronor och af 1,500,000 ton med 40,000 kronor motsvarande per ton respektive 18 öre, 10 öre och 3 öre. De af styrelsen sålunda föreslagna afgifterna, frånräknadt hvad som af dem vore afsedt att betäcka räntan, utgjorde per ton vid en transport af 1,000,000 ton 1 krona 31 öre, af 1,200,000 ton 1 krona 19 öre och af 1,500,000 ton 1 krona 7 öre.

Skulle afgiften för en transport af 1,000,000 ton sättas till den af bolaget erbjudna, torde, såvidt man ur styrelsens beräkning kunde draga säkra slutsatser, efter drifts- och underhållskostnadernas bestridande, till ränta å det mot denna transportmängd svarande anläggningskapitalet, 32,400,000 kronor, återstå 1,050,000 kronor (3,2 %), en summa,

som icke ens vore tillräcklig att bestrida räntorna å de för banans byggande upptagna lån, än mindre att lämna något öfrigt för den amortering af desamma, som i gällande kontrakt förutsatts. Under sådana omständigheter hade järnvägsstyrelsen naturligen icke kunnat biträda en sådan beräkning af afgifterna vid denna transportmängd, som trafikaktiebolagets styrelse föresloge.

Järnvägsstyrelsen ansåge sig emellertid i sammanhang härmed böra erinra, att bolagsstyrelsen i den underdåniga skrifvelsen sade sig antaga, att kvantiteten 1,500,000 ton per år inom relativt kort tid skulle uppnås, och då afgifterna vid denna transportmängd enligt järnvägsstyrelsens kalkyl föga öfverstege de af bolaget beräknade, syntes det för bolaget vara af jämförelsevis ringa betydelse, huru afgifterna för mindre transportkvantiteter beräknades.

Såsom förut utvecklats, borde, enligt styrelsens åsikt, bolaget icke erhålla företrädesrätt till större transporter än 1,500,000 ton; och styrelsen hade icke heller verkställt beräkningar för högre kvantitet. Skulle emellertid bolaget tillerkännas företrädesrätt framför andra trafikanter till större transporter, borde naturligen dylika beräkningar verkställas jämväl för dessa högre kvantiteter, men då i alla händelser större transporter än 1,500,000 ton under de närmaste åren icke syntes kunna komma till stånd, och således en dylik beräkning för närvarande icke vore af behovet påkallad, samt starka skäl talade för att, innan en beräkning af nu ifrågavarande art verkställdes, afvakta resultaten af trafiken å ifrågavarande järnväg, åtminstone under de första åren, efter hvilken tid någorlunda säkra slutsatser kunde dragas med afseende å såväl driftkostnaderna som behovet af ytterligare rullande materiel, ansåge styrelsen det vara lämpligt att, därest i ett eventuellt nytt fraktaftal bolaget skulle tillerkännas företrädesrätt till större transporter än 1,500,000 ton, i samma aftal intoges en bestämmelse att med beräkningen af fraktafgifterna för ifrågavarande större transporter skulle anstå, till dess transporter af berörda storlek visat sig vara förestående.

Såsom trafikaktiebolaget i slutet af sitt uttalande angående fraktberäkningen påpekat, syntes det ligga i sakens natur, att Luossavara-bolaget vid en ändring i här ifrågasatt riktning af fraktaftalet för malmtransporter skulle afstå från sin fraktfrihet för materialier etc., och erinrade styrelsen, att nämnda bolag icke ens för närvarande ägde rätt till fria transporter af lifsförnödenheter.

Hvad härefter beträffade sökandebolagets hemstallan angående fraktvillkor för andra malmbefraktare, ansåge styrelsen bolaget hafva

fog för en dylik hemställan; och syntes i det eventuella nya kontraktet härom böra intagas en bestämmelse af den lydelse, som bolaget föreslagit.

Mot trafikaktiebolagets hemställan, att den nu gällande fraktsatsen för malm å järnvägen Malmberget—Luleå under tiden för aftalet måtte bibehållas, hade järnvägsstyrelsen icke något att erinra.

Hvad beträffade trafikaktiebolagets erbjudande att arrendera järnvägen Luleå—Riksgränsen, ansåge sig styrelsen böra framhålla ej mindre svårigheten att på tillfredsställande sätt nu beräkna arrendefgift och föreslå öfriga arrendevillkor, än äfven att, därest ett dylikt arrendeafstal träffades, det icke syntes kunna undvikas, att öfriga malm-befraktare å ifrågavarande banlinje komme i beroende af trafikaktiebolaget och att det ju icke finge anses uteslutet, att ifrågavarande bolag skulle kunna begagna sin rätt öfver järnvägen till att förhindra öfriga malmexporterande bolag utmed järnvägen att på för dem fördelaktigaste sätt tillgodogöra sig sina malmtillgångar. Med hänsyn härtill ansåge sig styrelsen för sin del icke kunna tillstyrka antagandet af trafikaktiebolagets ifrågavarande förslag.

Af trafikaktiebolagets förslag, att Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, för den händelse exporttull under tiden för aftalet skulle åsättas järnmalm, skulle tillerkännas rätt till restitution därför genom motsvarande nedsättning i malmfrakten, framginge icke fullt tydligt, huruvida här åsyftades en norsk eller svensk exporttull. Skulle det förra vara händelsen, syntes det järnvägsstyrelsen otänkbart, att bolagen skulle beredas ersättning för norsk tull genom fraktnedsättning i Sverige.

Afsåges åter svensk exporttull, syntes det vara lika orimligt att ifrågasätta, att statens järnvägar skulle förpliktas hålla bolagen skadeslösa för en dylik utgift. Därest en bestämmelse i nu ifrågavarande afseende ansåges böra införas i kontraktet, komme således bolagen antagligen att tillförsäkras dylik ersättning på annat sätt än af trafikmedel.

Härmed hade styrelsen yttrat sig öfver de punkter i själfva den underdåniga skrifvelsen, som vidkomme statens järnvägstrafik; och då samma punkter, med undantag af förslaget om utarrenderande till bolaget af järnvägen Luleå—Riksgränsen, återfunnes i det af bolaget ingifna förslag till grunder för aftal mellan svenska staten och de tre malm-bolagen, syntes särskildt yttrande öfver berörda förslag icke vara af behovet påkalladt i annan mån än med afseende å den i förslaget intagna bestämmelsen angående tiden för erläggande af bolagets afgifter till staten. Därest styrelsens förslag angående afgiftens bestämmande



skulle godkännas och förty komma att inflyta i ett eventuellt kontrakt, skulle ju endast en på visst sätt beräknad fraktafgift af bolaget erläggas, nämligen dels afgift för en beräknad minimitransport af 1,000,000 ton med tillhoppa 2,540,000 kronor, dels ock 78 öre för hvarje ton utöfver 1,000,000 intill 1,500,000 ton. Med hänsyn därtill att för hvarje månad skulle inom järnvägsstyrelsen utarbetas en öfversikt öfver järnvägsförvaltningens ekonomiska ställning vid slutet af samma månad, i hvilken öfversikt naturligen skulle inflyta uppgift om järnvägens fraktinkomster under månaden, ansåge styrelsen, att jämväl järnvägens nu ifrågavarande fraktinkomster borde, i den mån de med visshet kunde bestämmas, till styrelsen erläggas månadsvis; och hade styrelsen i slutet af sitt underdåniga utlåtande intagit ett förslag till den paragraf i det eventuella kontraktet, som skulle omhandla sättet för fraktafgifternas utbetalande till statens järnvägar.

Slutligen hade styrelsen ansett sig böra uttala att, enligt styrelsens åsikt, i ett eventuellt nytt kontrakt borde upptagas vissa i det mellan svenska staten och Luossavaarabolaget nu gällande kontraktet förekommande bestämmelser, af hvilka styrelsen här framhölle dem, hvilkas förekomst i det nya kontraktet kunde hafva något inflytande på statens järnvägars förhållande till malmbolagen. Sålunda syntes det vara lämpligt att i kontraktet stadgades, att staten fritoge sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kunde uppstå, därest bolagen icke med största möjliga jämnhet fördelade malmafsändningen på årets särskilda månader.

Likaså borde bolagen i enlighet med sitt i den underdåniga skrifvelsen gjorda erbjudande förpliktas att ställa säkerhet för det eventuella kontraktets fullgörande.

Vidare och med hänsyn därtill att föregående fraktberäkningar vore uppgjorda för transporter från Kiruna station, borde i det nya kontraktet intagas en bestämmelse om, att bolaget vore skyldigt att själf bekosta malmens transporterande från den s. k. fickbangården vid Kiruna till Kiruna malmbangård.

Än vidare ansåge sig styrelsen böra fästa Eders Kungl Maj:ts uppmärksamhet på en, efter styrelsens uppfattning, ytterst viktig fråga, nämligen frågan om det eventuella nya kontraktets förhållande till det med Luossavaarabolaget ingångna. Skulle det nya kontraktet med en giltighetstid af t. ex. 30 år upphäfva det gamla kontraktet, blefve ju följden att, därest bolagen efter nämnda tids förlopp icke skulle finna med sin förmån förenligt att exportera malm, staten icke skulle med

någon som helst säkerhet kunna beräkna att af transporter å ifrågavarande järnväg erhålla den inkomst, som vid banans byggande förutsatts såsom nödvändig för att järnvägen skulle blifva en rentabel affär. Det syntes därför styrelsen nödvändigt, att det nya aftalet afslutades under samma förutsättning i nu ifrågavarande hänseende som legat till grund för och erhållit sitt uttryck i § 6 i förenämnda kontrakt med Luossavaarabolaget, nämligen att kontraktet skulle vara för bolaget förbindande till dess anläggningskostnaden enligt Eders Kungl. Maj:ts uträkning blifvit till fullo amorterad eller, därest staten funne skäligt uppsäga öfverenskommelsen, till dess tre år efter uppsägningen förflutit; dock att uppsägning, därtill bolaget icke skulle äga rätt, icke finge å statens sida ske inom de trettio första åren efter kontraktets afslutande.

Med underdånig erinran att ökningen till 1,500,000 ton af malmtransporterna för Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags räkning kräfde en höjning af ifrågavarande järnvägs anläggningskapital med enligt styrelsens beräkning omkring 2,500,000 kronor, hvilka medel således borde ställas till järnvägsstyrelsens förfogande i någorlunda god tid före ökningen af malmtransporterna öfver 1,200,000 ton, samt med anmälan att järnvägsstyrelsen komme att, därest trafikaktiebolagets hemställen angående malmtransporternas ökande bifölles, till Eders Kungl. Maj:t ingifva detaljeradt förslag till nämnda medels användande, hemställde järnvägsstyrelsen att, för den händelse kontrakt komme att ingås med ifrågavarande bolag angående malmtransporter å linjen Kiruna—Riksgränsen, i samma kontrakt måtte inflyta bestämmelser af följande innehåll:

Staten åtager sig att från Kiruna malmbangård till Riksgränsens station för bolagets räkning årligen transportera den kvantitet järnmalm, intill en miljon femhundra tusen ton, som bolaget före den 1 december nästföregående år uppgifver sig ämna under året frakta. Dock må bolaget äga påfordra transport af mer än en miljon tvåhundratusen ton först i den mån tillräcklig rullande materiel kan anskaffas och öfriga anordningar för dylik transport lämpligen kunna vidtagas. Staten fritager sig likväl från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, därest bolaget icke med största möjliga jämnhet fördelar malmafsändningen på årets särskilda månader.

Fraktafgiften för nämnda transporter beräknas till 2,540,000 kronor för 1,000,000 ton eller därunder samt till 78 öre för hvarje ton utöfver 1,000,000 till och med 1,500,000 ton.

Förenämnda afgifter skola erläggas på följande sätt: Å första helgfria dag i hvarje månad inbetalar bolaget till järnvägsstyrelsens hufvudkassa dels en tolfedel af ofvannämnda ersättning för 1,000,000 ton med 211,666 kronor 67 öre dels ock en tolfedel af frakten för den årliga kvantitet utöfver 1,000,000 ton, som bolaget före den 1 december närmast föregående år uppgifvit sig ämna under året frakta, beräknad efter 78 öre per ton. Skulle det vid årets slut befinnas, att bolaget transporterat mera än den sålunda uppgifna kvantiteten, skall belöpande frakt å det öferskjutande partiet, efter af järnvägsstyrelsen till bolaget före den 5 januari därpåföljande år lämnad uppgift, före den 8 januari samma år till styrelsen inbetalas, hvaremot, om bolaget skulle under året hafva transporterat mindre än hvad bolaget uppgifvit sig ämna frakta, den för mycket erlagda frakten till bolaget återbetalas eller föres i afräkning å afgiften för nästkommande års transporter.

Skulle bolaget underlåta att till järnvägsstyrelsen göra sådan anmälan, som här ofvan nämnts, skall transportmängden beräknas komma att uppgå till samma myckenhet som nästföregående år, dock ej mindre än 1,000,000 ton.

Malmfrakten för Gellivare aktiebolags transporter från Gellivare olika gruffält till Svartön skall vid en transportmängd af minst 600,000 ton per år utgöra 2 kronor 75 öre per ton, vid en årlig transportmängd af från och med 400,000 intill 600,000 ton 3 kronor 25 öre per ton samt, om den nedforslade kvantiteten understiger 400,000 ton, 3 kronor 50 öre per ton, allt med iakttagande däraf att för en mindre transportmängd än 600,000 ton, efter 3 kronor 25 öre per ton, sammanlagda fraktafgiften icke må öfverstiga sammanlagda fraktafgiften för transport af sist nämnda kvantitet efter pris af 2 kronor 75 öre, samt för en mindre transportmängd än 400,000 ton efter 3 kronor 50 öre per ton icke öfverstiga sammanlagda fraktafgiften för en kvantitet af 400,000 ton efter 3 kronor 25 öre.

Under tiden för aftalet få andra malmbefraktare ej tillerkännas proportionsvis billigare fraktvillkor än Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag.

Kommerskollegium har i underdånig skrifvelse den 7 april 1903 anført att, då det måste anses för det allmänna vara af stor vikt, att tillgodogörandet af ifrågavarande malmtillgångar äger rum på ett ur national-ekonomisk synpunkt ändamålsenligt sätt, och en lösning af frågan i nu angifna syfte syntes stå att vinna på den i förevarande underdåniga framställning angifna väg, med hänsyn såväl till utsikten att på den

Kommers-  
kollegii under-  
dåniga  
utlåtande.

utländska marknaden erhålla högre försäljningspris för malmen som äfven till möjligheten att med uteslutande af utländskt inflytande åt landet bevara den å malmtillgångarnas tillgodogörande uppkommande vinst, så hölle kollegium före, att full anledning förefunnes för ifrågasättande af statens medverkan i de afseenden, hvori en sådan medverkan ansetts utgöra nödig förutsättning för ändamålets vinnande.

Hvad till en början anginge frågan därom, att Eders Kungl. Maj:t och kronan skulle nedlägga pågående rättegång angående äganderätten till vissa af aktiebolaget Gellivare malmfälts grufvor samt afstå för framtiden från sina i berörda rättegång framställda påståenden, funne sig kollegium så mycket mindre hafva något att erinra emot medgifvande härtill, som kronans talan i rättegången grundade sig hufvudsakligen endast därpå, att sistnämnda bolag skulle till obehörig myndighet inbetalt lösen för mark inom utmälen för ifrågavarande grufvor och sålunda på en försummelse i formellt hänseende, samt dessutom, sedan inbetalning af nämnda lösen omedelbart därefter skett hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande utan anmärkning, talan emot bolaget blifvit väckt först sedan närmare tio år förflutit efter det berörda försummelse ägt rum.

Trafikaktiebolagets styrelse hade föreslagit ändringar i vissa hänseenden af den emellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag den 2 juli 1898 träffade öfverenskommelse rörande anläggning och trafikerande af statsbanan Gellivare—Riksgränsen. I hvad denna fråga berörde sättet för anläggningskostnadens amortering eller i öfrigt fraktvillkoren, syntes det icke tillhöra kollegium att därom yttra sig. Kollegium funne sig emellertid böra meddela att, jämte det kollegium ansåge, att ifrågasatt nytt fraktaftal icke nu borde avslutas för längre tid än 30 år eller för den tid, hvarunder det begärda statslånet skulle amorteras, kollegium icke hade något att erinra vare sig mot att Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag erhöle rätt att efter hand öka malmtransporten mellan Kiruna och Riksgränsen från det i öfverenskommelsen den 2 juli 1898 bestämda maximum 1,200,000 ton till 1,500,000 ton eller mot att under den tid, fraktaftalet afsåge, andra malmbefraktare ej tillerkändes proportionsvis billigare fraktvillkor än sistnämnda bolag.

Det ansvar, trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund vore villigt ikläda sig för fullgörande af ifrågavarande nya fraktaftal, borde bestå i af bolaget ingången proprieborgen för aftalets fullgörande.

Trafikaktiebolagets styrelse hade i sammanhang med förslaget om nytt fraktaftal hemställt om rätt för aktiebolaget Gellivare malmfält och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag till restitution under den tid, frakt-

aftalet skulle gälla, af en möjligen blifvande exporttull å järnmalm genom motsvarande nedsättning i malmfrakten. Kollegium funne väl hemställa om restitution fullt befogad, men ansåge sig sakna anledning ingå i bedömande af sättet för restitution af den eventuella exporttullen.

Hvad anginge frågan om beviljandet åt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält af ett statslån å 20,000,000 kronor, syntes det ej falla inom kommerskollegii ämbetsverksamhet att däröfver afgifva något direkt yttrande, utan ansåge sig kollegium, med framhållande af den stora vikt, som, enligt hvad redan nämnts, måste anses ligga därpå, att frågan om de nu nämnda bolag tillhöriga malmfältens tillgodogörande blefve på ett för det allmänna tillfredsställande sätt ordnad, äfvensom af fördelarna ur nationell synpunkt däraf att detta måtte, såvidt möjligt, kunna ske utan att utländskt inflytande kunde därvid göra sig gällande, endast böra meddela, att kollegium icke hade något att i nu berörda hänseende erinra.

Bland garantierna för att icke utländskt inflytande skulle komma att göra sig gällande inom de ifrågavarande bolagen utgjordes en af den ändring, trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund vidtagit i sin bolagsordning, att, med vissa undantag, aktie icke finge ägas eller innehafvas af *utlänning*.

Jämte upplysning att, enligt hvad kollegium inhämtat, antalet af de aktier i trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, som af utlänningar ägdes, jämlikt utdrag af bolagets registerbok, den 1 innevarande april icke öfverstigit 3,438, hvadan och då hela antalet aktier uppginge till 21,116, utlänningars aktier i bolaget utgjorde ej fullt  $\frac{1}{6}$  af samtliga aktier, ansåge kollegium sig visserligen icke böra lämna oanmärkt att, med hänsyn till syftet med omförmälda nya bestämmelser i trafikaktiebolagets bolagsordning, det varit önskvärdt att bestämmelsen affattats så, att därigenom, med förberörda undantag, förbud mot ägande eller innehafvande af aktie stadgats ej allenast för utländsk undersåte, förening eller bolag utan äfven för svenskt bolag, däri utlänning kunde äga aktie eller andel, men hölle kollegium emellertid före, att den mindre fullständiga affattningen af förenämnda bestämmelse icke borde under för handen varande förhållanden föranleda uppskof med träffande af det ifrågavarande aftalet emellan staten och bolagen.

Hvad slutligen beträffade trafikaktiebolagets utfästelse att, till statens trygghet och till förekommande af utländskt inflytande å bolagets skötsel, hos regeringen deponera de af bolaget förvärfvade omkring 90 procent af aktierna i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktie-

bolaget Gellivare malmfält, med rätt för staten att, därest trafikaktiebolaget ville sälja berörda aktier, till sig lösa desamma efter parikurs, så syntes aftalet i denna del böra ändras därhän, att staten under nyssnämnda förutsättning berättigades lösa aktierna efter parikurs eller efter det högsta pris, hvarå anbud föreläge, i fall detta understege aktiernas nominella värde.

Riksgälds-  
kontorets  
yttrande.

I skrifvelse den 9 april 1903 hafva fullmäktige i riksgäldskontoret anfört följande:

Huruvida från det allmännas synpunkt tillräckliga skäl talade för beviljande af det sökta statslånet vore en fråga, på hvars bedömande det icke syntes tillkomma fullmäktige att ingå. Därest emellertid Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen skulle finna förhållandena påkalla, att staten medelst berörda försträckning understödde genomförandet af den ifrågasatta affärstransaktionen, syntes medel för detta ändamål komma att anskaffas genom upplåning. Beträffande den ränteutgift, staten skulle få vidkännas för denna upplåning, kunde fullmäktige gifvetvis icke med någon bestämdhet yttra sig; men för så vidt nuvarande penningeförhållanden icke underginge någon afsevärd förändring, och under förutsättning tillika att ej alltför knapp tid lämnades fullmäktige för medlens anskaffande, syntes det antagligt, att upplåningen borde kunna ske till en effektiv ränta, som något understege 4 %. Utlåningsräntan borde emellertid enligt fullmäktiges mening bestämmas något högre, än att den nått och jämnt täckte de beräknade kostnaderna för medlens anskaffande. Å de till understödjande af enskilda järnvägsanläggningar beviljade statslånen beräknades ränta efter 4 $\frac{1}{2}$  %, men då låntagaren härvid åtnjöte anstånd med erläggande af de tre första årens ränta, intill dess hela kapitalet blifvit guldett, komme räntan å dessa lån att i själfva verket belöpa sig till ej fullt 4 $\frac{1}{4}$  %. Med hänsyn härtill ansåge fullmäktige ock, att räntan å det nu ifrågasatta lånet skäligen kunde bestämmas till nyss nämnda procenttal, 4 $\frac{1}{4}$  %. För att lånet med denna räntefot skulle kunna slutamorteras på den i ansökningen föreslagna tiden af 30 år, borde å detsamma erläggas en annuitet af 6 % å ursprungliga kapitalet. — Likasom beträffande järnvägslånen vore stadgadt, borde äfven i detta fall föreskrivas att, om till betalning förfallett belopp icke i föreskrifven ordning erlades, låntagaren skulle därå gälda 5 % årlig ränta, intill dess samma belopp blifvit behörigen inbetaladt.

Hvad anginge den säkerhet, som erbjudits för det sökta lånet, tilltrodde sig fullmäktige icke att på grund af de för fullmäktige nu till gängliga handlingar därom uttala något omdöme.

Sedermera har trafikaktiebolaget i underdånig skrifvelse den 20 april 1903 meddelat, att bolaget vid fortsatt extra bolagsstämma samma dag för åstadkommande af än mera betryggande föreskrifter till förhindrande af utländskt inflytande å bolagets förvaltning enhälligt beslutat ytterligare tillägg till 6 § i bolagets ordning, hvilken § jämlikt bolagets den 1 och 20 april 1903 fattade beslut skulle erhålla nedanstående lydelse:

Ny ändring af trafikaktiebolagets bolagsordning.

»Å hvarje aktie, som blifvit till fullo inbetald, utfärdas af styrelsen aktiebref, försedt med ordningsnummer och ställdt till viss man; dock må, där aktieägare det önskar, fem eller flera aktier i ett aktiebref sammanföras.

Med hvarje aktiebref följa tjugu vinstutdelningskuponger, betecknade med n:ris 1—20, samt talong.

Efter inlösen af dessa kuponger utlämnas, emot talongs afämnande, ytterligare kuponger till samma antal jämte ny talong; och förfäres allt framgent på samma sätt.

*Aktie må icke ägas eller innehafvas af utlänning i vidare mån, än att aktie, som före den 1 april 1903 bevisligen innehafts af utlänning, må af honom eller hans rättsinnehafvare fortfarande ägas och innehafvas, hvarjämte, i händelse af ökning af aktiekapitalet, utlänning må för sina förut ägande aktier deltaga i tecknande af nya efter samma grunder som öfriga aktieägare samt äga och innehafva sådana nya aktier.*

Samma inskränkning med afseende å rätten att äga eller innehafva aktier i bolaget gäller äfven för svenskt bolag, i hvars bolagsordning eller bolagsaftal ej finnes intagen dels bestämmelse därom, att aktie eller andel i bolaget icke må ägas af utlänning eller utan Kungl. Maj:ts medgifvande af svenskt bolag, dels ock föreskrift, att denna bestämmelse i bolagsordningen eller bolagsaftalet ej må ändras utan Kungl. Maj:ts medgifvande.

Alla aktier skola af bolagets styrelse efter ordningsnummer införas i en särskild, för en hvar vid anfordran tillgänglig registerbok, hvilken för hvarje aktie upptager aktietecknarens namn, stånd eller yrke och hemvist, de å aktien verkställda inbetalningar samt de med äganderätten till aktien skeende förändringar, som med uppvisande af aktiebrevet hos styrelsen anmälas.

Öfvergår äganderätten till aktie genom öfverlåtelse, arf eller annat laga fång till annan person, vare, med iakttagande af hvad här ofvan stadgats om förbud med vissa undantag för utlänning, äfvensom för sådant

svenskt bolag, hvarom förut nämnts, att äga eller innehafva aktier i bolaget, den nye ägaren berättigad att i bolaget inträda efter anmälan hos styrelsen, som därom verkställer anteckning i registerboken och meddelar bevis genom påskrift å aktiebrevet. Förrän anteckning i registerboken skett, äge den nye ägaren ej att utöfva rösträtt i bolaget.

I underdånig skrifvelse den 27 april 1903 har trafikaktiebolagets Grängesberg—Oxelösund styrelse numera anmält, att bolaget vid samma dag hållen ordinarie bolagsstämma enhälligt fastställt de af extra bolagsstämma den 1 och af fortsatt extra bolagsstämma den 20 i sagda månad beslutade ändringar i bolagets ordning, §§ 4, 6 och 11, hvilka sålunda erhållit den lydelse, som, beträffande §§ 4 och 11, funnes återgifven i bilagan till bolagsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 1 april 1903 och, beträffande § 6, i bolagsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 20 i samma månad.

Underdåniga  
framställ-  
ningar af  
andra gruf-  
bolag i Norr-  
bottens län.  
Aktiebolaget  
Svappavara  
malmfält.

Innan jag öfvergår till att närmare yttra mig öfver trafikaktiebolagets föreliggande ansökning anser jag mig böra omnämna, att med anledning af denna ansökning aktiebolaget Svappavara malmfält hos Eders Kungl. Maj:t gjort underdånig framställning af den 16 april 1903 dels därom, att utfrakten af dess malmer öfver statsbanorna från Kiruna icke måtte förhindras och försvåras, dels ock om beviljande af ett statslån å 8,000,000 kronor.

I afseende härå tillåter jag mig erinra om, hurusom det efter förvärfvandet af en del inmutningar och utmål å järn- och kopparmalmfältet Svappavara i Jukkasjärvi socken af Norrbottens län år 1897 bildade grufbolag samt ett efter inmutning samma år af det närbelägna Leveäniemi bildadt bolag sammanslagits till »aktiebolaget Svappavara malmfält». Sedan därefter fyra personer, som samtliga äro intressenter i detta bolag, hos Eders Kungl. Maj:t anhållit om koncession å en grenbana från Kiruna till Svappavara, har Riksdagen, som af Eders Kungl. Maj:t lämnades tillfälle att yttra sig i anledning af koncessionsansökningen, i skrifvelse den 15 maj 1901 tillkännagifvit sig icke hafva något att erinra mot beviljande af koncessionen under vissa angifna villkor och förbehåll. Då dessa villkor, särskildt bestämmelsen att koncessionssökandena skulle, innan koncessionen beviljades, visa sig disponera öfver hela det för anläggningen erforderliga kapitalet, emellertid voro af beskaffenhet att i väsentlig grad försvåra anskaffningen af nödvändigt kapital såväl för järnvägens anläggande som för grufdriftens ordnande, samt penningemarknadens läge gjorde det ytterst svårt att under alla förhållanden inom landet uppbringa erforderliga penninge-



medel, och underhandlingar för erhållande af utländskt kapital, till följd af omöjligheten att få inteckning i grufva och förbudet för utlänning att äga aktier i företaget, icke ledt till definitivt resultat, ingaf bolaget i mars år 1902 till Eders Kungl. Maj:t en underdånig framställning, däri bolaget anhöll dels, under förutsättning att Eders Kungl. Maj:t ämnade för 1902 års Riksdag framlägga proposition om inköp för statens räkning af de grufvor och malmfält, som tillhörde Gellivare- samt Luossavaara-Kiirunavaarabolagen, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t i samband med eventuellt framläggande af proposition om sådant inköp äfven föreslå Riksdagen inköp af aktiebolagets Svappavara malmfält grufvor och malmfyndigheter, dels ock, därest Eders Kungl. Maj:t icke funne skäligt att för Riksdagen framlägga sådant förslag eller Riksdagen för sin del afsloge detsamma, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att af statsmedel anvisa ett belopp af 3,000,000 kronor att i form af lån tillhandahållas bolaget för grufdriftens igångsättande och bedrifvande.

Denna bolagets ansökan är, i hvad den afser erhållande af statslån, ännu beroende på Eders Kungl. Maj:ts pröfning.

I sin nu med anledning af trafikaktiebolagets Grängesberg—Oxelösund framställning ingifna ansökning uttalar aktiebolaget Svappavara malmfält den förhoppningen, att, vid bifall till trafikbolagets ansökan, äfven Svappavara malmfälts berättigade intressen måtte skyddas. I första hand vore det af vikt, att den utfrakt för en malmkvantitet af 1,000,000 à 1,200,000 ton årligen, som för bolaget ställts i utsikt, icke försvårades eller fördyrades. Vidare syntes likställighetsgrund-satsen fordra, att, för så vidt trafikaktiebolaget genom statens försorg erhöle rörelsekapital, en lika förmån, afpassad efter betydenheten och värdet af de olika bolagens malmtillgångar, bereddes äfven aktiebolaget Svappavara malmfält på enahanda villkor, som trafikaktiebolaget erhöle. Detta vore så mycket billigare, som aktiebolaget Svappavara malmfält långt förut arbetat för tillgodogörande af Norrbottens malmtillgångar, och bolagets hufvudintressent nedlagt stort kapital och mycket arbete på att förvärfva och bibehålla malmfälten samt genom kostsamma undersökningar upptäckt nya fyndigheter af betydande omfattning och värde, medan däremot trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund icke för grufvrörelsen i Norrbotten iklädt sig någon risk eller nedlagt något därmed jämförligt arbete.

Såsom säkerhet för ett statslån kunde aktiebolaget Svappavara malmfält erbjuda i främsta rummet samtliga sina värdefulla malmfält. Dessa hade för icke länge sedan för statens räkning undersökts, och

de vore af en framstående tysk fackman, Oberbergrath professor G. Köhler i Claustahl, värdesatta till 8 miljoner kronor, hvarvid vore att märka, att denna värdesättning gjorts för främmande spekulanter räkning och, efter professor Köhlers egen utsago, efter mycket låga beräkningsgrunder, samt att den vore baserad på en beräkning af malmarean, som gjorts före upptäckten af de nyaste stora fyndigheterna. Dessutom erbjöde bolaget såsom säkerhet sina fastigheter, jordägare-rätter och öfverhufvud all sin egendom af hvad slag den vara månne, och till säkerhetens ökande komme sedermera järnvägen, elektricitetsverk och samtliga för grufdriften nödiga anläggningar. Intet af bolagets egendom vore förpantadt eller förut med inteckning besväradt.

Det belopp, bolaget såsom statslån önskade erhålla, utgjorde åtta miljoner kronor. Järnvägsanläggningen vore af järnvägsstyrelsen beräknad till 3,300,000 kronor och rullande materiel för utfrakt af malmen, äfven öfver statsbanan till riksgränsen, till 2,000,000 kronor, hvadan således såsom anläggningskapital för grufdriften vore beräknadt att af lånet användas 2,700,000 kronor. Toge man nu i betraktande, att hvarken Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag eller aktiebolaget Gellivare malmfält behöft vidkännas några kostnader för åstadkommande af järnvägskommunikationer med svensk och norsk hamn, så vore det denna sistnämnda summa, 2,700,000 kronor, som skulle sidoställas med de af trafikaktiebolaget begärda 20 miljoner kronor, om man rätt ville bedöma måttet af de olika bolagens anspråk på staten såsom förlagsgifvare.

Med stöd häraf anhåller aktiebolaget Svappavara malmfält, att Eders Kungl. Maj:t, vid eventuell framställning till innevarande års Riksdag om statslån och andra förmåner för idkande af grufdrift vid Luossavara och Kirunavara malmfält, måtte taga sådan hänsyn till aktiebolaget Svappavara malmfälts intressen, att utfrakten af dess malmer öfver statsbanesträckorna Kiruna—Riksgänsen och Kiruna—Luleå icke måtte förlindras och försvåras, och att sålunda ingen annan företrädesrätt till utfraktning af malm än den redan nu bestämda måtte Kirunabolaget beviljas; samt att Eders Kungl. Maj:t måtte på samma eller liknande villkor, som trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund kunde komma att åtnjuta, hemställa till Riksdagen om beviljande åt aktiebolaget Svappavara malmfält af ett statslån å 8 miljoner kronor att amorteras på 30 år för användande, under vederbörlig kontroll, till anläggande af en järnväg Kiruna—Svappavara, inköp af rullande materiel, anläggningar till grufdriftens besörjande m. m.

Vidare har bergverksaktiebolaget Freja uti underdånig skrifvelse den 18 april 1903 framhållit, att genom det af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund fattade beslut om inköp af aktier i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och i aktiebolaget Gellivare malmfält trafikaktiebolaget skulle blifva i tillfälle att omhänderhafva ledningen af dessa tre stora malmexporterande bolag på det för deras ekonomi förmanligaste sätt. Gifvet vore, att dessa förhållanden innebure en stor fara för andra mindre malmbolag i Norrland, enär trafikaktiebolaget, därest det finge arrendera järnvägen eller erhöle proportionsvis billigare fraktvillkor än andra malmbolag, kunde verka i högsta grad hämmande å de andra bolagens verksamhet. Trafikaktiebolaget hade själf insett faran af att blifva utsatt för en ojämn konkurrens och gjort framställning, att andra malmfraktare ej skulle lämnas lägre frakter än detta komme att erläggga. På grund däraf hemställde bergverksaktiebolaget Freja, det Eders Kungl. Maj:t täcktes vid pröfning af trafikaktiebolagets ansökning taga i betraktande bergverksaktiebolagets rätt och bästa samt bestämma sådana villkor för trafikaktiebolaget, att ojämn konkurrens ej uppkomme för bergverksaktiebolaget och att detta ej hindrades vid utforsling af malm.

Bergverks-  
aktiebolaget  
Freja.

Slutligen har Tuolluvara grufaktiebolag, innehafvare af det omkring 5 km. från Kiruna belägna malmfältet Tuolluvara, i underdånig skrifvelse den 18 april 1903 anført, att så länge den åt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag på förhand tillförsäkrade transportmängden ej öfverstege 1,200,000 ton, hade det för bolaget ej syntts nödvändigt att söka försäkra sig om någon garanti från statens sida, utöfver den i trafikreglementet innehållna, att de 50,000 högst 100,000 ton malm, hvilka bolaget hade för afsikt att årligen försända från Tuolluvara gruffält till Narvik, äfven blefve på statens järnvägar transporterade. — Då emellertid i det förslag till ändradt kontrakt mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, som numera blifvit af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund till Eders Kungl. Maj:t framställt, den mängd malm, som staten borde åtaga sig att för sagde bolag årligen framföra på linjen Kiruna—Riksgränsen, höjts från nyssnämnda summa, 1,200,000 ton, ända till 2,000,000 ton, och sålunda motsvarade nästan hela den malmkvantitet som — med hänsyn äfven till öfriga transporter på banan — öfverhufvud kunde på den enkelspåriga banan årligen framföras, fruktade bolaget, att den påräknade säkerheten att under alla omständigheter få sin malm transporterad till Narvik ej längre kunde komma att stå till buds. En sådan farhåga vore för bolaget i hög grad oroväckande, då

Tuolluvara  
grufaktie-  
bolag.

den ju innebure möjligheten att dess ansträngningar att i svenska industriens intresse bearbeta och tillgodogöra Tuolluvara malmfält skulle befinnas fruktlösa, och dess nedlagda kostnader för förarbeten såväl vid grufvan som för linbaneförbindelse till statsbanan i närheten af Kiruna visa sig bortkastade. Därför hemställde bolaget, att Eders Kungl. Maj:t, vid ett eventuellt bifall i öfrigt till trafikaktiebolagets Grängesberg—Oxelösund ofvannämnda förslag till förändradt kontrakt mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, måtte taga det ofördelaktiga läge, i hvilket grufbolaget genom förändringen skulle komma, i nådigt betraktande samt på sätt Eders Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt, därvid så förordna om malmtransporterna på linjen Kiruna—Narvik, att grufbolaget tillförsäkrades rätt att näst efter Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag medgifven transport af högst 1,500,000 ton få, mot af Eders Kungl. Maj:t fastställd afgift, transportera minst 50,000 helst 100,000 ton malm eller motsvarande mängd förädlad produkt.

Föredragan-  
dens yttrande.

Hvad nu beträffar den af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund hos Eders Kungl. Maj:t gjorda framställningen, skulle genom bolagets öfvertagande af aktiemajoriteten i aktiebolaget Gellivare malmfält och därigenom jämväl i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag under de förutsättningar, som i förslaget till aftal upptagits, utsikt förefinnas, att de för utvecklingen af en värdefull gren af våra näringar samt utbredande af odling inom en viktig del af landet betydelsefulla förhållandena vid de två största grufföretagen i Norrbottens län blefve för en afsevärd framtid på ett tillfredsställande sätt ordnade. Förutom detta, som synes mig vara af stor vikt, skulle vidare genom den ifrågasatta nya ordningen äfven vinnas den fördelen, att berörda grufföretag komme att stanna i svenska händer, äfvensom att staten skulle erhålla ett önskvärdt inflytande på bolagens verksamhet. I betraktande häraf synas mig talande skäl föreligga för staten att, därest den föreslagna ordningen i öfrigt befinnes antaglig, lämna den medverkan, som påkallas för dess genomförande.

I sådant afseende torde först få beröras frågan om äganderätten till de grufvor, som innehafvas af aktiebolaget Gellivare malmfält. Det är tydligt, att någon uppgörelse om öfvertagandet af detta bolags aktier icke kan komma till stånd, utan att den nu mellan staten och bolaget pågående rättegången om äganderätten till dessa grufvor nedlägges och bolagets äganderätt till dem lämnas obestridd. För min del kan jag ej heller finna annat än, att de skäl, som förelågo för staten att

mot aktiebolaget Gellivare malmfält anhängiggöra ifrågavarande rättgång, väsentligen förlora sin betydelse gent emot de fördelar, som den ifrågasatta uppgörelsen mellan bolagen otvifvelaktigt innebär.

Hvad därefter beträffar den ändring i nu gällande bestämmelser om malmtransporten å statsbanan mellan Kiruna och Riksgränsen, som af trafikaktiebolaget ifrågasatts, skulle densamma afse dels transportmängden, dels sättet för beräkningen af fraktafgifterna, dels tiden för dessa afgifters erläggande till staten, dels ock tiden för det nya aftalens giltighet, hvarjämte bolaget föreslagit ett tillägg rörande andra malmbefraktares fraktvillkor.

Sålunda har bolaget föreslagit en ökning af malmtransporten från nu medgifna högst 1,200,000 ton till åtminstone 1,500,000, eventuellt 2,000,000 ton per år. Såsom af det föregående framgår, har järnvägsstyrelsen häremot erinrat, att genom en ökning till 2,000,000 ton skulle, med hänsyn till banans till 2,700,000 ton beräknade transportförmåga, andra malmtrafikanters berättigade anspråk kunna blifva åsidosatta, hvarför järnvägsstyrelsen, som ej hade något att anmärka mot en ökning till 1,500,000 ton, ansett malmtransporten för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag böra tillsvidare begränsas till sistnämnda belopp.

I afseende på den viktigaste ändringen eller sättet för beräkningen af fraktafgifterna skulle, enligt bolagets förslag, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags nuvarande skyldighet att betala statens utgifter för järnvägens Gellivare—Riksgränsen drift och underhåll samt 3,8 % å anläggningskostnaden för järnvägen med tillbehör äfvensom att ersätta eventuell förlust af annan trafik utbytas mot förpliktelse att utgifva en fraktersättning, som för transport af intill 1,500,000 ton järnmalm om året skulle utgå dels med 3,8 % af en till 34,200,000 kronor fixerad anläggningskostnad, eller i rundt tal 1,300,000 kronor årligen, dels ock med 1,06 kronor för hvarje ton, samt för en årlig malmtransport af mera än 1,500,000 ton skulle utgöra 1,93 kronor per ton. Järnvägsstyrelsen har dock icke kunnat i allo godkänna trafikbolagets beräkning af de nya fraktafgifterna, utan på grunder, för hvilka redogörelse i det föregående lämnats, kommit till det resultat, att för 1,000,000 ton eller därunder borde betalas 2,540,000 kronor samt för hvarje ton utöfver 1,000,000 till och med 1,500,000 ton 78 öre.

Enligt trafikbolagets förslag skulle fraktafgifterna erläggas hvar sjätte månad, då däremot nu gällande aftal bestämmer, att Luossavaarabolaget skall för hvarje månad inbetala en tolftedel af det af järnvägsstyrelsen för året provisoriskt beräknade beloppet af driftkostnaden och

räntan på anläggningskostnaden. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett lämpligast, att nu gällande tider för likviden bibehölles, och härutinnan uppgjort ett förslag med de modifikationer, som betingats af den utaf styrelsen föreslagna afgiftsberäkningen.

Vidare har trafikbolaget föreslagit, att det nya fraktaftalet skulle gälla en period af 30 år, hvaremot järnvägsstyrelsen framhållit nödvändigheten däraf, att det nya aftalet skulle avslutas för samma tid som det nu gällande, eller intill dess anläggningskostnaden blifvit till fullo amorterad eller tre år förflutit efter uppsägning från statens sida, dock att den tid, inom hvilken staten ej skulle äga uppsäga aftalet, kunde förlängas från nu bestämda tjugu till trettio år.

Det tillägg, som trafikaktiebolaget föreslagit till införande i det nya aftalet utöfver förutvarande bestämmelser, afser, att under tiden för aftalets giltighet andra malmbefraktare ej finge tillerkännas proportionsvis billigare fraktvillkor än Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag; och har järnvägsstyrelsen funnit denna hemställan befogad.

För egen del anser jag de nya bestämmelser för Luossavaarabolagets malmtransporter, hvilkas medgifvande från statens sida sålunda påkallas, vara af den beskaffenhet, att de böra kunna med vissa ändringar och med en något förtydligad affattning antagas. Jag ansluter mig härutinnan till järnvägsstyrelsens uppfattning och anser de af styrelsen föreslagna ändringar i hufvudsak välbetänkta och innefatta säkerhet för, att icke staten genom det nya aftalet skall äfventyra de genom det förra aftalet densamma tillförsäkrade förmåner. I ett afseende synes mig emellertid böra göras ett tillägg till hvad järnvägsstyrelsen föreslagit. I järnvägsstyrelsens beräkning af fraktafgifterna har icke för transportmängder under 1,500,000 ton per år förutsetts det fall, att, sedan staten vidtagit nödiga anordningar för transport af en årlig malmkvantitet af 1,500,000 ton, bolaget något år inskränker transporten under sistnämnda kvantitet. För ett sådant fall bör räntan naturligtvis beräknas å det högre anläggningskapitalet, 34,900,000 kronor, eller till 1,330,000 kronor, och således sammanlagda afgiften för en kvantitet af 1,000,000 ton utgöra 2,640,000 kronor. Med denna siffra till utgångstal skulle, genom ett tillägg af 58 öre för hvarje ton därutöfver, afgiften för hvarje ytterligare 100,000 ton höjas med 58,000 kronor och slutligen för en kvantitet af 1,500,000 ton per år ernås samma afgiftsbelopp, som järnvägsstyrelsen i sin beräkning upptagit för sistnämnda kvantitet.

I detta sammanhang anser jag mig böra meddela, att enligt från riksgäldskontoret lämnad uppgift den ränta, som staten fått utgifva

för de till järnvägsanläggningen Gellivare—Riksgränsen beviljade och utbetalda belopp uppgått i medeltal till 3,80955787 %. Häraf framgår visserligen, att den annuitet, Luossavaarabolaget skulle erlägga å järnvägens anläggningskostnader, i stället för att lämna tillgång till amortering af dessa kostnader, ej fullt motsvarar den ränta, staten får betala för de till företagets utförande anskaffade penningarna, men denna omständighet synes mig icke böra utgöra anledning att nu ifrågasätta annuitetens höjande utöfver hvad i 1898 års öfverenskommelse fastställdes, enär i följd af den betydande ökningen af anläggningskostnaderna bolagets utgifter i detta hänseende komma att vida öfverstiga hvad från början varit beräknadt. Sannolikt synes för öfrigt vara, att efter hand statens ränteutgifter kunna nedbringas till det belopp, hvarifrån man utgick vid uppgörandet af 1898 års aftal.

I afseende å den transport af malm från Malmbergets station till Svartön, som bedrifves af aktiebolaget Gellivare malmfält, har trafikaktiebolaget föreslagit, att gällande fraktsatser skulle bibehållas oförändrade, och har järnvägsstyrelsen icke haft något att erinra däremot. Härvid har jag ansett lämpligt att, på sätt äfven järnvägsstyrelsen hemställt, i ett blifvande aftal fullständigt intagas de i detta afseende, enligt Eders Kungl. Maj:ts nådiga beslut den 1 juli 1898, gällande fraktsatser, hvarförutom däri särskildt bör anmärkas, att inskränkning ej sker i den bolaget enligt utfästelse den 2 juli 1898 åliggande skyldighet att garantera staten viss årlig nettovinst å järnvägen mellan Malmberget och Svartön.

Vidare har trafikaktiebolaget i sitt förslag till aftal förbehållit sig att, om under aftalstiden exporttull skulle åsättas järnmalm, Luossavaara- och Gellivarebolagen skulle berättigas till restitution af denna tullafgift genom nedsättning i malmfrakten. Att skäl finnes för denna anhållan, synes ej kunna förnekas. Därest densamma, på sätt jag anser önskligt, bifalles, torde dock, såsom järnvägsstyrelsen anmärkt, de belopp, som kunna komma att restitueras, ej böra utbetalas af trafikmedel, likasom det tydligtvis endast är i afseende å en här i landet åsatt exporttull som restitution kan ifrågakomma.

Hvad därefter beträffar trafikaktiebolagets ansökning om beviljande åt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält af statslån å 20,000,000 kronor, synes mig för bifall härtill tala hufvudsakligen samma skäl, som anförts till stöd för trafikbolagets framställning i dess helhet. Näppeligen torde det erforderliga lånebeloppet kunna uppbringas å den inhemska lånemarknaden, och att för

anskaffande däraf hänvisa bolagen till utländskt kapital vore att lämna rum för ett inflytande, som man just sträfvar efter att undvika. Då härtill kommer att, efter hvad fullmäktiges i riksgäldskontoret yttrande gifver vid handen, hinder för staten icke torde möta att genom upplåning tillhandahålla bolagen beloppet, samt den säkerhet, som erbjudes och hvarom jag nu kommer att närmare yttra mig, synes vara antaglig, tvekar jag icke att äfven i denna del biträda trafikbolagets ansökning.

Vidkommande denna säkerhet och de garantier i öfrigt, som bolagen erbjuda för de i ansökningen afsedda förhållandenas tillfredsställande ordnande, så har till en början trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund förklarar sig villigt att ikläda sig ansvar för fullgörandet af alla de skyldigheter, som enligt nu ifrågasatta fraktaftal skulle åligga Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält. Till upplysning om värdet af den sålunda erbjudna säkerheten tillåter jag mig att här lämna en öfversikt af trafikaktiebolagets ställning, sådan den enligt mig tillhandahållna uppgifter visade sig vid 1902 års utgång.

Bolagets tillgångar utgjorde vid nämnda tidpunkt 26,453,258 kronor 42 öre, och ägde bolaget till sitt förfogande, förutom 20,167 kronor 5 öre, öfverförda af 1901 års vinst till 1902 års vinst- och förlustkonto, en behållen inkomst för året af 2,110,908 kronor 34 öre. Aktiekapitalet uppgår till 21,116,000 kronor, och till reservfonden, som vid 1902 års slut utgjorde 1,491,192 kronor 90 öre, har enligt bolagsstämmans beslut den 27 innevarande månad öfverförts 211,090 kronor 83 öre, hvadan densamma sålunda numera utgör 1,702,283 kronor 73 öre.

Till säkerhet för återbetalningen af statslånet har trafikaktiebolaget erbjudit, förutom sin egen garanti, in-teckning i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags och aktiebolagets Gellivare malmfält fasta egendom äfvensom förlagsin-teckning i samma två bolags bergsbruk och gruf-drift, med förmånsrätt näst efter de för dessa bolags obligationslån lämnade säkerheter.

Enligt företedda handlingar utgöras bolagens fastigheter dels af en Luossavaarabolaget tillhörig afsöndring om 241,16 hektar från Jukkasjärvi kronopark, dels ock af följande Gellivarebolaget tillhöriga fasta egendomar, nämligen

den s. k. Fjällnäs egendom, bestående af  $\frac{3}{128}$  mtl Gellivare n:r 1,  $\frac{3}{128}$  mtl Gellivare n:r 2,  $\frac{41}{512}$  mtl Gellivare n:r 5 och  $\frac{1}{64}$  mtl Gellivare n:r 6; fräsehemmanet Robsahm n:r 1,  $\frac{5}{32}$  mtl;

den från  $\frac{11}{256}$  mtl Boden n:r 2 afsöndrade lägenheten Bruket n:r 1 om 4 har 84 ar (kallad Storaholms hemman) och en från  $\frac{11}{256}$  mtl Boden n:r 2 afsöndrad lägenhet om 6 tunnland;



det s. k. Holmfors hemman och tegelbruk, bestående af: i Öfver Luleå socken:  $\frac{11}{128}$  mtl Buddbyn n:r 4,  $\frac{13}{128}$  mtl Buddbyn n:r 7,  $\frac{7}{32}$  mtl Legoträsk n:r 1,  $\frac{19}{64}$  mtl Alternäs n:r 1,  $\frac{1}{6}$  mtl Kopparberg n:r 1,  $\frac{11}{1024}$  mtl Buddbyn n:r 3,  $\frac{17}{2560}$  mtl Buddbyn n:r 5,  $\frac{39}{4096}$  mtl Buddbyn n:r 7, och i Råneå socken:  $\frac{9}{32}$  mtl Rörviken n:r 1,  $\frac{3}{16}$  mtl Hedträsk n:r 1;

den s. k. Svartö lotsplats, bestående af: en från  $\frac{1}{16}$  mtl Bjørsbyn n:r 5 afsöndrad lägenhet om 10,3873 har, kallad Bältet n:r 3, en från  $\frac{13}{256}$  mtl Bjørsbyn n:r 5 afsöndrad lägenhet om 8,4397 har, kallad Bältet n:r 4, och en från  $\frac{37}{128}$  mtl Bjørsbyn n:r 6 afsöndrad lägenhet om 73,7990 har, med undantag af den från dessa tre lägenheter afsöndrade lägenheten Svartklafven n:r 1 om 17,32 har.

Gravationsbevis rörande de båda bolagens sålunda till säkerhet erbjudna egendom hafva ingifvits, och enligt dessa besväras för närvarande Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags vid Luossavaara och Kirunavara malmfält idkade bergsbruk och grufdrift af förlagsinteckningar för tillhoppa 10,000,000 kronor samt dess fasta egendom endast af den förut omnämnda inteckningen för 2,000,000 kronor, till säkerhet för bolagets förbindelse till Kungl. Maj:t och kronan af den 18 november 1901. Aktiebolagets Gellivare malmfält i Gellivare socken idkade bergsbruk och grufdrift besväras af förlagsinteckningar för tillhoppa 10,500,000 kronor och dess ofvannämnda fastigheter, förutom af inteckningar till säkerhet för nyttjanderätt och för smärre belopp å tillhoppa 11,300 kronor, af inteckningar å tillsammans 900,000 kronor.

Vidare har trafikaktiebolaget, till statens trygghet och till förekommande af utländskt inflytande å bolagets skötsel, dels förklarar sig villigt att hos staten deponera de af bolaget förvärfvade aktierna i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält äfvensom de sistnämnda bolag tillhöriga aktierna i Luossavaarabolaget med rätt för staten att, därest trafikbolaget ville sälja berörda aktier, till sig lösa desamma efter parikurs, dels ock vidtagit de ändringar i bolagsordningen, för hvilka jag förut redogjort.

I afseende på statens rätt att lösa de deponerade aktierna efter parikurs har kommerskollegium framhållit, att detta erbjudande borde ändras därhän, att staten under angifna förutsättning skulle berättigas lösa aktierna efter parikurs eller efter det högsta pris, hvarå anbud föreläge, i fall detta understege aktiernas nominella värde. Denna anmärkning synes mig vara riktig. Depositionen torde för öfrigt böra få karaktären af en pantsättning. Visserligen kan, då Luossavaara- och Gellivarebolagen med all sin fasta och lösa egendom stå i ansvarighet,

sådant förefalla öfverflödigt, men det medför likväl en afgjord förmån därutinnan, att den del af säkerheten, som motsvaras af nämnda aktier, kommer att finnas till hands i en lättare användbar form.

Utom den erbjudna och numera äfven beslutade ändringen i trafikaktiebolagets bolagsordning anser jag staten böra fordra, att äfven Luossavaara- och Gellivarebolagens bolagsordningar i de delar, hvarom nu är fråga, bringas till hufvudsaklig öfverensstämmelse med trafikbolagets bolagsordning; och stadganden i sådant syfte hafva följaktligen blifvit intagna i förslaget till aftal med bolagen.

I enlighet med den uppfattning, jag nu uttalat, har jag låtit uppgöra ett nytt förslag till aftal, att gälla från den 1 januari 1904. Då emellertid inom Jukkasjärvi tingslag icke hålles mera än ett ting om året, i årets början, kan den in-teckning i Luossavaarabolagets fastighet, som skall läggas som säkerhet för statslånet, ej erhållas under innevarande år, och med utlämnandet af detta lån måste sålunda anstå, till dess bolagen blifva i tillfälle att uppfylla sin förpliktelse i detta afseende. Kontraktsförslaget, som af trafikbolagets styrelse godkänts, är af följande lydelse:

»Emellan svenska staten, å ena sidan, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, är följande öfverenskommelse träffad:

1:o.

I det emellan svenska staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag den 2 juli 1898 afslutade kontrakt om byggande af järnväg från Gellivare förbi Luossavara och Kirunavara malmfält till Riksgränsen skola §§ 2—6 erhålla följande ändrade lydelse, att lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1904.

»§ 2. Staten åtager sig att å ifrågavarande bana emot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, från Kiruna malmbangård till Riksgränsen för bolagets räkning årligen frakta högst 1,500,000 ton järnmalm; dock att bolaget icke må påfordra transport af mer än 1,200,000 ton förr, än tillräcklig rullande materiel hunnit anskaffas och öfriga anordningar för dylik transport hunnit vidtagas, samt att staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malm-mängden, som kan uppstå, därest bolaget icke med största möjliga jämnhet fördelar malmafsändningen på årets särskilda månader.

Önskar bolaget att å järnvägen frakta järnmalm utöfver den sålunda bestämda myckenhet af 1,200,000 resp. 1,500,000 ton om året,

vare bolaget i afseende å rätt till transport af sådan öfverskjutande myckenhet malm likställd med andra befraktare och skyldig att för transporten utgifva den ersättning, som kan varda bestämd.

§ 3. Bolaget betalar i fraktafgift för transport under ett år af 1,000,000 ton järnmalm eller därunder 2,540,000 kronor samt 78 öre för hvarje ton utöfver 1,000,000 till och med 1,500,000.

Skulle bolaget, efter det nödiga anordningar för transport af en årlig malmkvantitet af 1,500,000 ton blifvit af staten vidtagna, något år inskränka transporten under nämnda kvantitet, utgår frakten under det året med 2,640,000 kronor för 1,000,000 ton järnmalm eller därunder samt för hvarje ton därutöfver 58 öre.

§ 4. Af den fraktafgift, som enligt § 3 skall af bolaget erläggas, skola 3,8 % å det belopp, hvartill järnvägens anläggningskostnad beräknas uppgå, anses utgöra ränta å och amortering af sagda kostnad; och skall det belopp, som utgöres af skillnaden emellan å ena sidan nämnda 3,8 % och å andra sidan den ränteutgift, som förorsakas staten genom upplåning af de till anläggningskostnaden erforderliga medel, eller, därest medel därtill helt och hållet eller delvis på annat sätt anskaffas, den summa, hvartill statens ränteutgift enligt riksgäldskontorets beräkning skulle uppgå, i händelse medlen upplånades, beräknas till anläggningskostnadens amortering.

Anläggningskostnaden beräknas, intill dess anordningar för transportens ökning till 1,500,000 ton vidtagits, till 32,400,000 kronor och därefter till 34,900,000 kronor.

§ 5. Det åligger bolaget att före den 1 december hvarje år hos kungl. järnvägsstyrelsen anmäla ungefärliga storleken af malmtransporten under det nästkommande året; och skall bolaget å första helgfria dag i hvarje månad till kungl. järnvägsstyrelsens hufvudkassa erlægga en tolfedel af det fraktbelopp, som på den sålunda angifna kvantiteten enligt föreskrifterna i § 3 belöper.

Skulle bolaget underlåta göra sådan anmälan, som nyss är sagd, skall transportmängden beräknas komma att uppgå till samma myckenhet som nästföregående år, dock ej till mindre än 1,000,000 ton.

Så fort ske kan efter hvarje års slut uppgöres af kungl. järnvägsstyrelsen sluträkning emellan staten och bolaget för det gångna året; skolande bolaget sist en månad efter erhållen del af denna sluträkning till kungl. järnvägsstyrelsen inbetala den skuld, bolaget enligt sluträkningen må äga, hvaremot, därest öfverskott till bolagets förmån af sluträkningen utvisas, detsamma i det nya årets räkning godtgöres bolaget medels afdrag af därunder skeende förskottslikvid.

§ 6. De i §§ 2—5 träffade bestämmelser skola gälla intill dess anläggningskostnaden blifvit enligt Kungl. Maj:ts uträkning till fullo amorterad eller, därest staten dessförinnan finner skäligt uppsäga öfverenskommelsen, till dess tre år efter uppsägningen förflutit; dock att uppsägning, därtill bolaget icke äger rätt, icke må å statens sida ske före den 1 januari 1931.

Ej må, så länge detta kontrakt gäller, annan befraktare af malm å järnvägen Gellivare—Riksgränsen tillerkännas förmånligare fraktvillkor än bolaget.»

De bestämmelser i kontraktet den 2 juli 1898, som meddelats till säkerhet för uppfyllandet af hvad bolaget enligt samma kontrakt åtagit sig, skola hänföra sig äfven till de åtaganden, hvartill bolaget enligt nu aftalade förändrade föreskrifter förbundet sig.

### 2:o.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ikläder sig borgen såsom för egen skuld för fullgörande af de förpliktelser, som åligga Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag enligt det i 1:sta punkten omförmälda emellan staten och samma bolag den 2 juli 1898 upprättade kontrakt med däri nu stadgade ändringar, äfvensom af den aktiebolaget Gellivare malmfält jämlikt 3:dje punkten i detta kontrakt åliggande betalningsskyldighet.

### 3:o.

Den fraktafgift, aktiebolaget Gellivare malmfält har att erlægga för transport af malm från Malmbergets station till Svartön, skall för tiden från den 1 januari 1904 till den 1 januari 1934 utgöra för hvarje ton: vid försändning af minst 600,000 ton för år 2 kronor 75 öre, vid försändning af 400,000—600,000 ton för år 3 kronor 25 öre, och vid försändning af mindre än 400,000 ton för år 3 kronor 50 öre, dock med iakttagande däraf att vid transport under ett år af 400,000—600,000 ton sammanlagda fraktafgiften ej må öfverstiga fraktafgiften för 600,000 ton, beräknad efter 2 kronor 75 öre för ton, samt att vid transport under ett år af mindre än 400,000 ton sammanlagda fraktafgiften ej må öfverstiga fraktafgiften för 400,000 ton, beräknad efter 3 kronor 25 öre för ton. Genom bestämmelsen i denna punkt sker ej inskränkning i den bolaget enligt utfästelse den 2 juli 1898 åliggande skyldighet att ansvara för, att staten bekommer viss årlig nettovinst å järnvägen mellan Malmberget och Svartön.

## 4:o.

I händelse järnmalm kommer att i Sverige beläggas med exporttull, skola Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält vara berättigade att af staten erhålla ersättning för den tullafgift, bolagen få i sådant hänseende vidkännas under den tid, förevarande fraktaftal komma att gälla, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag dock icke för annan malm än den, som transporteras mot den här ofvan i detta kontrakt bestämda afgift.

## 5:o.

Kungl. Maj:t och kronan nedlägger den emot aktiebolaget Gellivare malmfält samt G. H. Erasmie och N. W. Bosæus vid Gellivare lappmarks tingslags häradsrätt anställda rättegång angående rätt till vissa gruffyndigheter vid Gellivare m. m.; skolande kronan och bolaget vidkännas en hvar sina kostnader å rättegången, samt bolaget godtgöra kronan hvad kronan i sådant hänseende kan dömas att till Erasmie och Bosæus utgifva.

## 6:o.

Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält erhålla af staten genom riksgäldskontoret ett lån å 20,000,000 kronor med skyldighet för bolagen att å detta belopp årligen betala 6 %, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter 4  $\frac{1}{4}$  % å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning å kapitalet; skolande bolagen, om till betalning förfallet belopp icke i föreskrifven ordning erlägges, därå gälda 5 % ränta intill dess samma belopp blifvit behörigen inbetaldt.

För fullgörande af denna bolagens förbindelse ikläder sig trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund borgen såsom för egen skuld.

## 7:o.

Till ytterligare säkerhet för ej mindre återbetalning af det i 6:te punkten af detta kontrakt omförmälda lån med ränta än äfven fullgörande af öfriga trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält

åliggande förpliktelser enligt detta kontrakt och kontraktet den 2 juli 1898 öfverlämnas:

1:o. En af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, en för bägge och bägge för en, utfärdad revers å 20,000,000 kronor med  $4\frac{1}{4}$  % ränta, till säkerhet hvarför meddelats dels inteckning i samtliga nämnda bolag tillhörande fastigheter, dels ock förlagsinteckning i all den bolagen för deras bergsbruk och grufvedrift tillhöriga egendom, hvori sådan inteckning lagligen må gälla, jämte bevis att sagda fastigheter och öfrig egendom icke därutöfver häfta för andra penninginteckningar än de, som lämnats såsom säkerhet för de af nämnda bolag upptagna obligationslån till ursprungligt belopp af sammanlagdt 20,000,000 kronor, och den för Kungl. Maj:t och kronan i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags fasta egendom meddelade inteckning för 2,000,000 kronor.

2:o. De af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund inköpta 5,750 aktier i aktiebolaget Gellivare malmfält och 1,774 aktier i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag äfvensom de aktiebolaget Gellivare malmfält tillhöriga 3,609 aktier i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag.

Därjämte tillförsäkras staten rätt att, i händelse trafikaktiebolaget eller aktiebolaget Gellivare malmfält sluter aftal om försäljning af omförmälda aktier eller någon del däraf, till sig lösa samma aktier efter parikurs eller till det lägre pris, som må vara i aftalet bestämdt; åliggande det dock staten, därest den vill begagna sig af denna rätt, att härom göra anmälan inom ett år efter det till Kungl. Maj:t inlämnats behörigt bevis, att aftal om försäljningen ägt rum.

Öfvertager staten sålunda berörda aktier eller någon del däraf, är staten, där ej annat aftalas, berättigad att innehålla köpeskillingen såsom säkerhet för fullgörandet af bolagens ifrågavarande förbindelser, mot skyldighet dock att å beloppet, i den mån detsamma icke användts till betäckande af förfallen fordran hos bolagen, tillgodoföra bolagen skälig ränta.

8:o.

Detta kontrakt varder icke gällande, där ej före den 1 januari 1904 ej mindre till riksgäldskontoret aflämnats af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, en för bägge och bägge för en, utfärdadt skuldebref å det i 6:te punkten af detta kontrakt omförmälda lån, med därför stadgad af trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ingången borgen, äfvensom de i 7:de punkten angifna aktier,

än äfven till Kungl. Maj:t inlämnats borgensförbindelse af det innehåll, som här ofvan i 2:a punkten blifvit bestämdt, äfvensom bevis därom att

*dels* i bolagsordningen för trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund vid bolagsstämma den 27 innevarande april beslutade ändringar blifvit behörigen fastställda,

*dels* i aktiebolagets Gellivare malmfält bolagsordning införts och behörigen fastställt bestämmelser a) att aktie i bolaget icke må ägas eller innehafvas af utländing eller, utan Kungl. Maj:ts medgifvande, af svenskt bolag, b) att Kungl. Maj:t skall äga utse en ledamot i bolagets styrelse och en revisor samt c) att beslut om försäljning af bolaget tillhörig grufva eller del däraf, om bolagets upplösning eller om nedläggande af grufdriften ej skall gälla utan Kungl. Maj:ts godkännande,

*dels ock* i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag införts enahanda inskränkning i afseende å rätt för svenskt bolag att äga eller innehafter aktie i bolaget äfvensom stadgats, att beslut om ändring i vare sig denna bestämmelse eller i den uti bolagsordningen redan intagna föreskrift om rätt för Kungl. Maj:t att utse en ledamot i bolagets styrelse ej skall gälla, med mindre de i 22 § 2 mom. bolagsordningen uppställda villkor för giltigheten af där afsedda beslut blifvit uppfyllda.

Det i 6:te punkten omförmälda lån må dock icke i sin helhet eller till någon del utbekommas, förrän till riksgäldskontoret aflämnats, förutom ofvan omförmälda handlingar, den i 7:e punkten 1 mom. omnämnda inteckningshandling jämte gravationsbevis.

### 9:o.

Skulle i anledning af denna öfverenskommelse skiljaktiga meningar i något afseende uppstå mellan kontrahenterna, äro bolagen underkastade Kungl. Maj:ts afgörande.»

Hvad slutligen beträffar den af aktiebolaget Svappavara malmfält gjorda framställningen, att icke annan företrädesrätt till utfraktning af malm än den redan nu bestämda måtte Luossavaarabolaget beviljas, torde det väl icke kunna förnekas, att den företrädesrätt, som i detta afseende skulle enligt nyss angifna förslag till aftal beredas samma aktiebolag eller den årliga fraktkvantitetens höjning från 1,200,000 till 1,500,000 ton, är motiverad af sistnämnda bolags skyldighet att amortera järnvägens Gellivare—Riksgränsen hela anläggningskostnad, hvilken numera uppgått till vida högre belopp än då fraktkvantiteten

ansågs böra begränsas till högst 1,200,000 ton. Framställningen torde därför icke böra vinna nådigt afseende, likasom den af bolaget äfven framställda anhållan om statslån icke heller synes böra i detta sammanhang föranleda någon Eders Kungl. Maj:ts åtgärd.

Vidkommande Frejabolagets underdåniga framställning, att med anledning af trafikaktiebolagets ansökning sådana villkor måtte bestämmas, att ojämn konkurrens ej måtte uppkomma för bergverksaktiebolaget, och att detta ej måtte hindras vid utforsling af malm, äfvensom Tuolluvarabolagets likartade anhållan om rätt att näst efter Luossavaarabolaget medgifven transport af högst 1,500,000 ton få transportera minst 50,000 helst 100,000 ton malm, torde de sålunda framhållna önskningsarna vara vederbörligen tillgodosedda genom de i det nya aftalet intagna bestämmelser, hvarigenom dels nu gällande fraktafgifter för aktiebolaget Gellivare malmfält bibehållits dels ock Luossavaarabolaget icke för eventuell frakt utöfver 1,500,000 ton om året tillerkänts bättre rätt än annan trafikant af malm.

På grund af hvad jag ofvan anfört får jag hemställa, det Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen,

att Riksdagen, under medgifvande att Eders Kungl. Maj:t å statens vägnar må med trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält ingå öfverenskommelse af den lydelse nyssberörda förslag utvisar, måtte bevilja, såsom lån till Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, ett belopp af 20,000,000 kronor, att af riksgäldskontoret utbetalas på de villkor, som i nämnda öfverenskommelse närmare angifvas.

Hvad föredraganden sålunda hemställt, däruti statsrådets öfrige närvarande ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen gilla och bifalla; och skulle nådig proposition till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

*Carl G. Edman.*