

**N:o 158.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen om godkännande af förslag till öfverenskommelse mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, angående viss grufegendom m. m.; gifven Stockholms slott den 8 maj 1906.*

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att för sin del godkänna och antaga närlagda, denna dag upprättade förslag till öfverenskommelse mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, angående viss grufegendom m. m.

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

Under Hans Maj:ts,  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**G U S T A F.**

*Axel Schotte.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans  
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-  
holms slott den 8 maj 1906.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,  
Statsråden: TINGSTEN,  
              BIESERT,  
              friherre MARKS VON WÜRTEMBERG,  
              TAMM,  
              SIDNER,  
              HELLNER,  
              SCHOTTE,  
              BERG,  
              BERGSTRÖM.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och jordbruks-  
departementen anförde chefen för civildepartementet, statsrådet Schotte:

Sedan underhandlingar pågått med trafikaktiebolaget Gränges-  
berg—Oxelösund samt Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktie-  
bolaget Gellivare malmfält i syfte att på ett mera varaktigt sätt ordna för-  
hållandena mellan staten och bolagen, får jag i underdånighet meddela  
resultatet af dessa underhandlingar.

Innan jag öfvergår härtill, anser jag mig emellertid böra redogöra  
för hittillsvarande bestämmelser angående utforslingen af bolagens malm  
samt för de markupplätelser, som skett till bolagen, för malmtillgången  
i Kirunavara, Luossavara och Gellivare samt för anledningen till och  
förloppet af den rättegång, som staten anställt mot aktiebolaget Gelli-

vare malmfält angående rätten till åtskilliga grufutmål vid Gellivare malmberg.

I Kungl. Maj:ts proposition till 1898 års Riksdag om byggande af järnväg från Gellivare till riksgränsen mot Norge förutsattes upprättandet mellan staten och Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag af ett kontrakt, som skulle hafva till syfte att tillförsäkra staten full ersättning för de kostnader, staten komme att för järnvägsanläggningen få vidkännas. Sedan Riksdagen beviljat anslag till järnvägsbyggnaden under villkor, bland annat, af sådan ändring i det föreslagna kontraktet, att den största kvantitet malm, som bolaget skulle äga att årligen få framforslad å järnvägen, nedsattes från af Kungl. Maj:t föreslagna 1,500,000 ton till 1,200,000 ton, upprättades kontrakt mellan staten och bolaget den 2 juli 1898. Enligt detta kontrakt skulle staten anlägga järnvägen i fråga, och åtog sig staten att, sedan banan blifvit färdigbyggd, å densamma dels från Luossavaara och Kirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst 1,200,000 ton järnmalm eller af denna myckenhet vunnen förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordrades af byggnadsmateriel och bränsle. Bolaget skulle till staten betala ej mindre statens utgifter dels för hela järnvägens drift, så vidt af järnvägens räkenskaper icke kunde utrönas, att samma utgifter föranledts allenast af persontrafik och postbefordran samt annan godstransport än den, som, enligt hvad nyss nämnts, ålåg staten att uppehålla, dels ock för underhåll af järnvägen med allt hvad därtill hörde, än äfven 3,8 procent årligen å anläggningskostnaden för järnvägen med hvad därtill hörde. Därjämte skulle bolaget årligen ersätta den förlust, som enligt järnvägens räkenskaper kunde uppkomma genom uppehållandet å järnvägen af persontrafik och postbefordran samt annan godstransport än den, som enligt kontraktet ålåg staten. Af kontraktets innehåll i öfrigt torde jag här allenast böra erinra om, att förenämnda bestämmelser skulle gälla, intill dess anläggningskostnaden för järnvägen blifvit till fullo amorterad, eller, därest staten dessförinnan funne skäligt uppsäga öfverenskommelsen, till dess tre år efter uppsägningen förflutit, dock att uppsägning, därtill bolaget icke ägde rätt, icke finge å statens sida ske inom de 20 första åren efter järnvägens öppnande.

Luossavaara—  
Kiirunavaara  
aktiebolags  
transporter.

Sedan järnvägen Gellivare—Riksgränsen i slutet af år 1902 öppnats för allmän trafik, anhöll Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag i underdånig skrifvelse den 30 juli 1903 att å bansträckan Kiruna—Riksgränsen få årligen frakta 300,000 ton järnmalm utöfver de kontrakterade

1,200,000 ton. Denna ansökan återkallades emellertid af bolaget, som därefter i underdånig skrifvelse den 11 augusti 1904 i stället anhöll om bestämmande af det fraktpris, bolaget hade att betala för den kvantitet järnmalm utöfver 1,200,000 ton, som bolaget årligen kunde komma att frakta på bansträckan Kiruna—Riksgränsen, och som järnvägens trafikförmåga medgäfvade utan att någon utgift från statsverkets sida för densammas ökande ifrågakomme. Efter det järnvägsstyrelsen i afgifna underdåniga utlåtanden tillstyrkt, att det ifrågasatta fraktpriset måtte sättas till en krona 50 öre per ton, förordnade Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 28 oktober 1904, att, därest under något år komme att för bolagets räkning å bansträckan Kiruna—Riksgränsen fraktas mera än i förberörda kontrakt af den 2 juli 1898 omförmälda 1,200,000 ton järnmalm, fraktaafgiften för den öfverskjutande kvantiteten intill 300,000 ton tillsvidare skulle utgöra 2 kronor per ton, under förutsättning att någon utgift från statsverkets sida för höjande af järnvägens trafikförmåga icke ifrågakomme.

Genom nådigt bref den 2 juni 1905 anbefalldes kommerskollegium och järnvägsstyrelsen att, efter utredning af alla på frågan inverkan omständigheter, inkomma med yttrande, huruvida skäl förefunnes att höja de sålunda och, enligt hvad jag framdeles skall omnämna, för aktiebolagets Gellivare malmfält malmtransporter bestämda fraktsatserna, samt att afgifva förslag till de ändrade bestämmelser, hvartill den sålunda anbefallda utredningen kunde föranleda. Innan detta yttrande den 26 mars 1906 afgafs, inkommo ämbetsverken, på därom af mig gjord begäran, den 5 januari 1906 med underdånig skrifvelse, däri ämbetsverken uttalade, att det syntes vara af omständigheterna påkalladt, att det bolaget genom nådiga brefvet den 28 oktober 1904 lämnade medgifvande i fråga om nedsatt frakt för berörda 300,000 ton järnmalm förklarades hafva upphört. Vid anmälan den 13 januari 1906 af sistberörda skrifvelse förklarade Kungl. Maj:t ock, att det Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag genom förut åberopade nådiga bref den 28 oktober 1904 lämnade medgifvande med afseende å fraktande mot en afgift af 2 kronor för ton af en kvantitet järnmalm intill 300,000 ton om året, utöfver de i kontraktet af den 2 juli 1898 omförmälda 1,200,000 ton, skulle hafva upphört att gälla med utgången af år 1905.

Från järnvägsstyrelsen har jag erhållit följande uppgifter angående Luossavaara—Kirunavaara aktiebolags malmtransporter från Kiruna till Riksgränsen under åren 1903—1905 samt därför erlagda afgifter:

År	Fraktad malmkvantitet	Af bolaget erlagda afgifter				Motsvarande en afgift pr ton af
		3,8 % ränta å anläggningskostnaden	Egentliga kostnader	Ersättning för förlust å öfrig trafik	Frakt efter 2 kr. per ton	
	ton	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1903.....	962,163	1,227,898	1,077,698	132,777	—	2,53
1904.....	1,200,000	1,227,898	1,331,882	66,558	—	2,19
	25,233	—	—	—	50,466	—
1905.....	1,200,000	1,227,898	1,569,283	—	—	2,33
	247,174	—	—	—	494,348	—
Summa	3,634,570		Summa 8,406,706	Medelafgift pr ton		2,31

Till jämförelse med nämnda medelafgift per ton kan meddelas, att med tillämpning af statens järnvägars ordinarie taxa fraktsatsen per ton järnmalm å bansträckan Kiruna—Riksgränsen skulle utgöra 3 kronor 30 öre och enligt den undantagstariff, som tillämpas vid försändningar af halm i större omfattning och med viss regelbundenhet, 2 kronor 64 öre.

I sitt till följd af nådiga brevet den 2 juni 1905 afgifna yttrande af den 26 mars 1906 hafva kommerskollegium och järnvägsstyrelsen, beträffande den transport af malm från Kiruna till Riksgränsen, som ägt rum utöfver 1,200,000 ton, anført, att den därför bestämda fraktsatsen af 2 kronor per ton kunde i förhållande till den ökning af driftkostnaderna, som af berörda transport föranledts, sägas hafva varit för statens järnvägar tillfredsställande. Kostnaderna för denna nya trafik motsvarade enligt 1905 års resultat omkring 52 öre per ton, och för järnvägen beräknades hafva för nämnda år uppkommit en vinst på berörda extra transporter af öfver 330,000 kronor. Men om ock med den fraktsats, som på grund af Kungl. Maj:ts nådiga bref den 28 oktober 1904 bestämdes för denna transport, järnvägens inkomst af transporten varit fullt tillfredsställande, måste det likvisst, vid det förhållande att den ränta, bolaget enligt kontraktet betalade å anläggningskostnaden för bandelen Gellivare—Riksgränsen, vore endast 3,8 procent, anses önskvärdt, att en bättre afkastning å sagda anläggningsskapital erhöles.

I fråga om huru mycket den under år 1905 tillämpade fraktsatsen, 2 kronor pr ton, skulle kunna ökas, hafva ämbetsverken anført, att frakten för varuslaget »malmer, alla slag», enligt den för transporter å

statens järnvägar gällande taxa utginge efter tariffen 12, att den fraktsats, som enligt nämnda tariff utfölle å den 129 km. långa sträckan Kiruna—Riksgränsen utgjorde 33 öre per 100 kg., motsvarande 3 kronor 30 öre pr ton, att för varuslag, tillhörande tariff 12, järnvägsstyrelsen ansett sig böra medgifva nedsättning med 20 procent, då transporterarna varit af den omfattning och kunnat utföras med den regelbundenhet, att vagnmaterielen blifvit på ett mera tillfredsställande sätt utnyttjad än i regel kunde blifva fallet, samt att detta kunde sägas vara händelsen med den ifrågavarande transporten af 300,000 ton malm. Med en nedsättning af 20 procent under förenämnda ordinarie fraktsats uppkomme en fraktsats af 2 kronor 64 öre per ton. Den fraktsats af 2 kronor per ton, som tillämpats för sistnämnda transport, hade således inneburit en betydlig ytterligare nedsättning. Det skäl, som på sin tid torde hafva föranlett, att Kungl. Maj:t bestämde sistberörda fraktsats för transporten af förenämnda 300,000 ton, måste emellertid anses numera hafva bortfallit. Här torde ock böra tagas i betraktande, att afkastningen af bandelen Gellivare—Riksgränsen vore väsentligt ofördelaktigare än af bandelen Gellivare—Luleå.

Efter öfvervägande af alla på frågan inverkan omständigheter, som vore för ämbetsverken kända, ansåge sig ämbetsverken böra uttala, att numera någon anledning icke syntes förefinnas att för ifrågavarande transport af 300,000 ton järnmalm medgifva någon annan nedsättning än den för masstrafik mera allmänt förekommande, nämligen 20 procent under vederbörande tariff enligt den för transporter å statens järnvägar gällande taxa. I detta sammanhang borde ock meddelas, att enligt hvad erfarenheten gifvit vid handen en kvantitet af 300,000 ton malm kunde fraktas utöfver den kontraktsenliga kvantiteten af 1,200,000 ton, utan att några särskilda utgifter från statsverkets sida för höjande af trafikförmågan behöft ifrågakomma. På grund häraf hafva ämbetsverken föreslagit, att Kungl. Maj:t behagade förklara, att något hinder ej mötte för järnvägsstyrelsen att för den kvantitet järnmalm, som för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags räkning kunde komma att, utöfver de i kontraktet af den 2 juli 1898 omförmälda 1,200,000 ton, forslas å bansträckan Kiruna—Riksgränsen, och hvilken kvantitet icke finge öfverstiga 300,000 ton per år, medgifva, att frakten från och med år 1906 tills vidare finge utgå med 2 kronor 64 öre per ton.

Aktiebolagets  
Gellivare  
malmfält  
transporter.

Aktiebolaget Gellivare malmfält, som för begagnande af vissa för bolagets räkning genom järnvägsstyrelsen utförda spåranläggningar från Malmberget till Tingvalls kulle och till utmålet Välkommen samt från

plats å linjen Gellivare—Malmberget till utmålet Hermelin med flera utmål erlägger viss årlig afgift, har för sina malmtransporter från Malmberget till Svartön vid Luleå erlagt fraktafgifter, som fastställts:

genom nådigt bref den 17 april 1893 för åren 1893—1894 till 4 kronor pr ton vid försändning af minst 150,000 ton per år och 3 kronor 70 öre för hvarje ton därutöfver, dock med rätt för bolaget att, om hela den årligen fraktade malmkvantiteten uppgått till 300,000 ton, åtnjuta nedsättning till 3 kronor 70 öre äfven för de första 150,000 ton;

genom nådigt bref den 28 juni 1895 för år 1895 till 3 kronor 70 öre per ton vid försändning af mindre än 600,000 ton under året, 3 kronor 20 öre per ton vid försändning af minst 600,000 ton och 3 kronor för hvarje ton, som försändts utöfver 600,000 ton;

genom nådigt bref den 29 maj 1896 för åren 1896—1897 till 3 kronor per ton vid försändning af minst 600,000 ton per år och 3 kronor 50 öre per ton vid försändning af mindre än 600,000 ton per år; samt

genom nådigt bref den 1 juli 1898 för tiden från och med år 1898 till 2 kronor 75 öre per ton vid försändning af minst 600,000 ton per år, 3 kronor 25 öre per ton vid försändning af 400,000—600,000 ton per år och 3 kronor 50 öre per ton vid försändning af mindre än 400,000 ton per år. I dessa afgifter inbegripas jämväl afgift för upplåtelse åt bolaget af mark för malmupplag till den utsträckning, befintligt utrymme sådant medgifver, för begagnande till malmens lastning, lossning och utskeppning af statens spår samt för vagnar och öfrig materiel, elevator, viadukter och andra anordningar vid Gellivare malmberg och vid Svartön, undantagandes ångskopor. Därjämte har, på grund af stadgande i förberörda med Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag den 2 juli 1898 ingångna kontrakt, till staten aflämnats en utaf aktiebolaget Gellivare malmfält utfärdad, med borgen af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag försedd utfästelse, hvarigenom, under villkor att frakten för det förra bolagets malmtransporter å järnvägen Malmberget—Svartön icke förrän tre år efter därom gjordt tillkännagifvande höjdes utöfver 3 kronor per ton, en årlig nettovinst af fyra procent af järnvägen Malmberget—Svartön med därtill hörande bispår och utlastningsanordningar, rullande och annan materiel garanterats staten under tiden från och med år 1903, till dess kontraktet upphörde att gälla eller dessförrinnan tre år förflutit, från det staten tillkännagifvit sig icke längre vilja vara vid förenämnda fraktsats bunden.

Den från Gellivare till Luleå nedfraktade malmen har utgjort:

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—3: 00 kr.	»	1,967,000 »
» 1896—611,593 » » 3: 00 kr.	»	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—932,287 » » 2: 75 »	»	2,564,000 »
» 1904—979,976 » » 2: 75 »	»	2,695,000 »
» 1905—916,368 » » 2: 75 »	»	2,520,000 »
Summa 10,298,043 ton.		Summa 30,002,000 kr.

Enligt ordinarie taxan skulle afgiften för transport af malm från Malmberget till Svartön utgöra 4 kronor 60 öre per ton och enligt den undantagstariff, som tillämpas vid försändningar i större omfattning och med viss regelbundenhet, 3 kronor 70 öre.

I sitt förut åberopade utlåtande af den 26 mars 1906 hafva kommerskollegium och järnvägsstyrelsen meddelat, att den af järnvägsstyrelsen åvägabragta utredningen rörande malmtransporterna från Gellivare olika gruffält till Svartön gifvit vid handen

*beträffande drift- och underhållskostnaderna:*

att dessa år 1904 utgjort 2,369,400 kronor, däraf belöpt sig å malmtrafiken 1,849,600 kronor och å annan trafik 519,800 kronor, att af förenämnda kostnader för malmtrafiken 218,100 kronor belöpt sig på Svartön, att utöfver förenämnda driftkostnadssumma borde beräknas ett kostnadsbelopp för rälsutbyte, beräknadt per år till 90,000 kronor, däraf 73,800 kronor skulle falla på malmtrafiken och 16,200 kronor på annan trafik;

*beträffande värdet af och underhållskostnaden för mark, spår och anordningar:*

att anläggningskostnaden för de spår, som af aktiebolaget Gellisvare malmfält disponerades, utgjort: för spåret från Malmbergetstation till Tingvalls kulle 126,000 kronor, för spåret från Malmbergetstation till Välkomman 173,500 kronor och för spåret till Nedre Hermelinsgrufvan 13,500 kronor, sammanlagdt således 313,000 kronor, att vissa spår vid malmbergets station emellertid uteslutande användas för malmtrafiken, hvarför värdet af dessa, 24,000 kronor, borde tilläggas anlägg-

ningskostnaden för sistnämnda spår, att anläggningskostnaden för den af bergverksaktiebolaget Freja disponerade sidobanan från Gellivare till Koskullskulle utgjorde 474,800 kronor, att sammanlagda värdet af de för malmtrafiken vid Gellivare olika gruffält använda spår således utgjorde 811,800 kronor, att värdet af de upplagsplatser å Svartön, som disponerades af Gellivare- och Frejabolagen, enligt gällande tomtpriser, 2 kronor 80 öre per kvm., kunde uppskattas till 123,200, resp. 40,600 kronor eller sammanlagdt 163,800 kronor, samt att terrasseringskostnaderna för områdena approximativt beräknades till 140,000 kronor, hvadan desammas värde borde uppskattas till 303,800 kronor, att bokförda värdet af de uteslutande för malmtrafiken anordnade spåren vid Svartön utgjorde 160,000 kronor, af elevatorn därstädes 175,000 kronor, af malmutskeppningsbryggau 350,000 kronor och af 3 stycken malmlossningsbryggor 45,000 kronor, sammanlagdt 730,000 kronor. Tillsammans med förenämnda värdet af upplagsplatserna å Svartön kunde således hela kostnaden för anläggningarna å Svartön uppskattas till 1,033,800 kronor, att underhållskostnaden för spåren vid Malmberget i medeltal per år utgjort 7,300 kronor och för sidobanan från Gellivare till Koskullskulle 4,000 kronor, att för dessa spårs begagnande erlades: för spåret till Tingvalls kulle 4,000 kronor per år, för spåret till Välkommen 4,000 kronor, jämte 6 procent ränta å anläggningskostnaden årligen, för spåret till Nedre Hermelinsgrufvan 6 procent ränta å anläggningskostnaden årligen samt för spåret till Koskullskulle 6 procent å anläggningskostnaden årligen dels som ränta dels som amortering, tills nämnda kostnad blefve amorterad, till hvilken tid bolaget jämväl skulle betala 4 öre per ton (dock minst 5,000 kronor årligen) såsom ersättning för med spårets trafikering förenade omkostnader, att underhållskostnaden för spåren och anordningarna vid Svartön hade utgjort i medeltal per år 32,800 kronor, att för begagnandet af spår m. m. vid Svartön icke erlades någon afgift, utan vore denna inbegripen i frakten;

*beträffande det ekonomiska resultatet:*

att anläggningskostnaden i medeltal för år 1904 för linjen Malmberget—Luleå med sidospår samt bibanan Gellivare—Koskullskulle utgjort 19,414,000 kronor, att trafikinkomsterna år 1904 utgjort 3,867,000 kronor, däraf af malmtrafik härflutit 3,174,000 kronor, att driftkostnaderna utgjort 2,493,000 kronor, däraf belöpt sig å malmtrafiken 1,849,000 kronor, samt att öfverskottet således utgjorde 1,374,000 kronor, motsvarande å ofvannämnda anläggningskapital en ränta af 7,08 procent.

I fråga om huruvida skäl kunde förefinnas att höja de bestämda fraktsatserna för de ifrågakvarande malmtransporterna hade ämbetsverken

tagit under ompröfning, om icke de betydande förmåner, som aktiebolaget Gellivare malmfält åtnjöte genom att i fraktafgiften för den järnmalm, som af bolaget transporterades från Gellivare olika gruffält till Svartön, vore inbegripen afgift *dels* för upplåtelse åt bolaget af mark för malmupplag till den utsträckning, som befintligt utrymme medgäfvit, *dels* för begagnande för malmens lastning, lossning och utskeppning af statens spår — dock med undantag af de spår till Tingvalls kulle och Välkomman, för hvilka särskilda afgifter faststälts —, *dels ock* för vagnar och öfrig materiel, elevator, viadukter och andra anordningar vid Gellivare malmfält och vid Svartön, undantagandes dock ångskopor, för hvilka särskild afgift utginge, lämpligen borde, i likhet med förmånen af spåren till Tingvalls kulle och Välkomman, ersättas genom någon särskild afgift. 3,8 procent ränta å kostnaden för bangårdsanläggningar m. m. (inkl. värde af upplåten mark) vid Svartön och å anskaffningskostnaden för därstädes för växling använda lokomotiv hade för år 1904 utgjort 39,284, respektive 11,185 kronor, eller tillsammans 50,469 kronor. Underhålls- och driftkostnaderna hade under samma tid utgjort 218,135 kronor. Den kostnad, som af anordningarna vid Svartön föranleddes, kunde därför uppskattas till 268,604 kronor. Fördelades detta belopp å det under år 1904 utskeppade antalet ton malm, uppkomme en kostnad per ton af cirka 25 öre, hvilket belopp således, därest dessa kostnader icke inbegreps i den bestämda transportavgiften, borde af bolaget erläggas. En höjning med nämnda belopp af de genom nådiga brefvet den 1 juli 1898 bestämda fraktafgifter för den järnmalm, som af aktiebolaget Gellivare malmfält transporterades från Gellivare gruffält till Svartön — vid en transportmängd af minst 600,000 ton utgörande 2 kronor 75 öre per ton — skulle således medföra, att frakten för nämnda bolags malmtransport å järnvägen Malmberget—Svartön komme att uppgå till 3 kronor per ton.

Af aktiebolagets Gellivare malmfält räkenskaper hade kommerskollegium inhämtat, att vinstutdelningen på bolagets bokförda aktiekapital, 6,000,000 kronor, för åren 1895—1904 varit i medeltal 4,058 procent årligen, samt att, om utdelningen beräknades i förhållande till det inbetalda aktiekapitalet, 4,000,000 kronor, densamma för nämnda tidsperiod uppgått till i medeltal 5,86 procent årligen. För åren 1895, 1896, 1901, 1902 och 1903 skedde ingen utdelning, under det att för år 1904 ägde rum en utdelning af ända till 750,000 kronor. Af bolagets handlingar framginge emellertid, att en så hög utdelning möjliggjorts endast därigenom, att bolaget, med hänsyn till den af Kungl. Maj:t och kronan mot bolaget väckta rättegång angående utmälen å Gellivare

malmfält och den därpå härflytande ovissheten beträffande äganderätten till dessa utmål, icke ansett sig böra å underhåll af bolagets byggnader, verk och inrättningar nedlägga så stora kostnader, som annars varit med klok hushållning förenligt. Vid sådant förhållande och då därtill komme, att bolaget, om detsamma genom slutlig dom uti förenämnda rättegång blefve förklaradt såsom rättmätig ägare af sagda utmål, skulle nödgas att — för utförande af dyrbara tillredelsearbeten för den nu mest förekommande dagbrytningens förändring till underjordisk brytning, för åstadkommande af ökad elektrisk kraft, för byggande af arbetarbostäder, skolor och sjukhus med flera åtgärder för malmfältets försättande i tidsenligt och ekonomiskt ordnad skick — under de närmaste åren utgifva så betydande summor, att dess aktiekapital helt sannolikt måste fördubblas, samt att äfven en obetydlig ökning i fraktsatsen per ton af den till omkring en miljon ton uppgående kvantitet malm, som nu af bolaget årligen nedfraktades till Luleå, skulle spela en stor roll uti bolagets ekonomi, ville det synas, som om bolaget, åtminstone icke för den närmast framtiden, borde belastas med högre fraktafgift för här ifrågavarande malmtransport, än hvad som vore oundgängligt för beredande af en skälig inkomst af bandelen MalMBERGET—Luleå. Då i öfrigt afkastningen af det i järnvägsanläggningen nedlagda kapital, hvilken väsentligen uppkomme på grund af malmtrafiken, i jämförelse med afkastningen å statens järnvägars öfriga linjer vore mycket betydande — den uppginge år 1904 till 7,08 procent, medan afkastningen af linjen Stockholm—Göteborg, den mest gifvande af de äldre delarna af statsbanenätet, utgjorde 6,68 procent och å linjen Gellivare—Riksgränsen 4,09 procent samt å statens järnvägar i deras helhet 3,45 procent (år 1905 3,49 procent) — och äfven absolut sedt måste anses vara synnerligen tillfredsställande, ansåge ämbetsverken någon höjning af de genom nådiga brefvet den 1 juli 1898 fastställda afgifter icke böra vidtagas, helst tidpunkten för en höjning af fraktafgiften knappast syntes i något fall vara inne, så länge den af Kungl. Maj:t och kronan mot bolaget anhängiggjorda rättegång icke vore afgjord.

I afseende å de upplåtelser, som skett till de ifrågavarande malmbolagen af åtskillig kronan tillhörig mark, tillåter jag mig erinra att, på framställning af Kungl. Maj:t, 1899 års Riksdag medgifvit, dels att till Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag finge för en köpeskilling af 100,000 kronor under äganderätt upplåtas visst område af den vid afvittringen i Juckasjärvi socken till kronopark afsatta mark, dels ock att af omförmälda kronomark finge till samma bolag på arrende under en tid

Upplåtelse af kronomark till malmbolagen.

af 50 år upplåtas vissa områden. Likaledes har 1899 års Riksdag, efter framställning af Kungl. Maj:t, medgifvit, att till aktiebolaget Gellivare malmfält finge af den kronan vid afvittringen i Gellivare socken tillfallna öfverloppsmark på arrende under en tid af 50 år upplåtas en areal af 619,784 hektar med undantag af vissa områden. Genom särskilda nådiga bref den 26 maj 1899 har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län anbefallts att med bolagen upprätta arrendekontrakt om de områden, som sålunda skulle till bolagen under arrende upplåtas, och hafva arrendeafgifterna för de första 10 arrende-åren sedermera af Kungl. Maj:t fastställt.

Malmtillgån-  
gen i Kiru-  
navara, Luos-  
savara och  
Gellivare.

Tillgången på järnmalm i Kirunavara och Luossavara samt i Gellivare har vid skilda tider beräknats olika, och ett exakt angifvande däraf är gifvetvis svårt. Enligt den redogörelse, som geologen vid Sveriges geologiska undersökning Hjalmar Lundbohm efter verkställda diamantborrningar afgaf till kommerskollegium den 29 november 1897, skulle kvantiteten järnmalm i Kirunavara ofvanför Luossajärvis vattenyta utgöra omkring 215 miljoner ton, hvarjämte högst betydande, men ej beräknliga kvantiteter malm måste finnas under nämnda nivå. Malmtillgången i Luossavara beräknades af geologen Lundbohm enligt samma redogörelse till något öfver 18 miljoner ton öfver Luossajärvis vattenyta. I ett af Kungl. Maj:t, på framställning af 1905 års Riksdags bevillningsutskott, infordradt yttrande af den 14 mars 1905 har chefen för nyssnämnda ämbetsverk, professorn A. E. Törnebohm, meddelat, att på grund af de senaste undersöknin-garnas resultat malmkvantiteten i Kirunavara och Luossavara, enligt af geologen Lundbohm lämnade uppgifter, kunde uppskattas sålunda:

*Kirunavara:*

Malm ofvan Luossajärvis nivå .....	265 miljoner ton
» under » » till 300 meters djup	510 » »
<i>Luossavara</i> .....	18 » »

Summa 793 miljoner ton.

Beträffande malmtillgången i Gellivare har professorn Törnebohm i sitt berörda yttrande anført att, enligt beräkning af grufingenjören vid Gellivare A. Dellwik, denna tillgång kunde uppskattas till 53,8 miljoner ton ofvan nu befintliga järnvägsspår, och att i en etage af 100 meter under samma spår borde, enligt samma beräkningsgrund, finnas 49,7 miljoner ton, eller

tillhoppa 103,5 miljoner ton. Professorn Törnebohm ansåg emellertid, att utan fara för öfverdrift ett tillägg kunde göras af åtminstone 25 miljoner ton, och att sålunda hela malmtillgången i Gellivare kunde uppskattas till 128,5 miljoner ton. I dessa tre malmberg skulle alltså sammanlagdt finnas omkring 921,5 miljoner ton järnmalm. Till jämförelse kan nämnas, att professorn Törnebohm anslagit hela Sveriges malmförråd till i rundt tal 1,200 miljoner ton.

Denna utredning föranledde emellertid en kritik från professorn Hj. Sjögren, hvilken hufvudsakligen på grund af de utaf statsgeologen Lundbohm år 1897 gjorda iakttagelserna rörande malmens afsmalnande mot djupet ansåg malmkvantiteten i Kirunavara och Luossavara icke kunna uppskattas högre än till 300 miljoner ton; malmtillgångarna i Gellivare uppskattade han till högst hälften af hvad professor Törnebohm antagit. Denna kritik bemöttes af professorn Törnebohm och geologen Lundbohm i hvad angick förefintligheten af malm i Kirunavara. Af dessa bemötanden framgår, att de år 1897 verkställda undersökningarna afsett allenast att lära känna minimikvantiteten malm ofvan en viss nivå, men att de af professorn Törnebohm lämnade uppgifterna grunda sig på en mängd efter år 1897 företagna djupborrningar och magnetiska undersökningar, genom hvilka utrönts, att något afsmalnande af malmen ofvanför Luossajärvis nivå icke äger rum. Dessa undersökningar gifva också grundad anledning antaga, att den malmkvantitet, som finnes under sjöns nivå, är lika stor som den, hvilken malmlagret skulle innehålla, om det med oförminskad mäktighet fortsatte till 300 meter större djup.

En del senare uppgifter utvisa vida betydligare malmkvantitet, än som förut antagits.

Vidkommande slutligen förut omförmälda rättegång mellan staten och aktiebolaget Gellivare malmfält får jag anföra följande.

Vid en den 27 augusti 1892 afslutad utmålsförrättning erhöll aktiebolaget Gellivare malmfält 95 utmål för järnmalmsfyndigheter å kronan tillhörig och under dess omedelbara disposition varande jord inom Gellivare socken af Norrbottens län på grund af mutsedlar, meddelade före utfärdandet af kungörelsen rörande inmutning å kronojord den 19 augusti 1889. Berörda den 27 augusti erhöll bolaget tillika utvidgning af 5 bolaget tillhöriga äldre utmål därstädes. Vid förrättningen bestämdes jordlösen 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.

Rättegången  
mot aktiebo-  
laget Gellivare  
malmfält.

Den sålunda bestämda jordlösen jämte ränta blef därefter af bolaget dels den 24 november 1892 inbetald till länsmanen N. J. Lomm å länsmanskontoret i Gellivare med 6,067 kronor 14 öre och dels, då nämnda belopp ännu den 28 samma månad icke till Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet inkommit, sistnämnda dag i landträn-teriet deponerad med 6,068 kronor 21 öre, hvilka sistnämnda medel, sedan den till Lomm erlagda lösesumman den 29 november 1892 af honom afsändts till Kungl. Maj:ts befallninghafvande samt den 1 därpåföljande december till länsstyrelsen ankommit och i landträn-teriet inlevererats, af bolaget återlyftats.

Uti 31 § af grufvestadgan, sådan denna paragraf lydde före utfär-dandet af lagen den 20 oktober 1899 om ändrad lydelse af vissa para-grafer i grufvestadgan den 16 maj 1886, stadgades, att lösen för mark, som till grufägare afträddes, skulle bestämmas vid utmålsläggningen och, då fråga ej vore om kronojord, som under ständig besittningsrätt innehades, tillfalla jordägaren; att, om marken vore intecknad, lösesum-man skulle nedsättas hos Kungl. Maj:ts befallningshafvande, med rätt för grufägare 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 gode männen bestämdt, skulle fullgöras inom nittio dagar därefter, vid påföljd, om det försum-mades, att grufägaren förverkat utmälen och sin på mutsedlarna grundade rätt. Af nu nämnda paragraf, jämte 41 § i grufvestadgan samt 23 och 26 §§ i nådiga instruktionen för landshöfdingarna den 10 november 1855, äfvensom 3 § i länsmansinstruktionen af samma dag, har ansetts framgå, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande är den myndighet, som äger att å kronans vägnar uppbära kronan såsom jordägare tillkom-mande lösen för mark, som till grufägare afträdes, men att däremot länsman icke utan särskilda order är därtill behörig. Då ifrågavarande utmålsförrättningar afslutades den 27 augusti 1892, hade det följaktligen, vid det i 31 § grufvestadgan bestämda äfventyr, ålegat bolaget, att senast den 25 november 1892 hafva genom nedsättning hos Kungl. Maj:ts befallningshafvande till kronan inbetalt den för utmälen bestämda lösesumman jämte ränta. Vid utgången af sistnämnda dag var emeller-tid, på sätt förut nämnts, lösesumman icke hos Kungl. Maj:ts befall-ningshafvande inbetald, utan endast tillställd länsmanen Lomm, hvadan och då Lomm såsom länsman icke varit behörig att å kronans vägnar mot-taga lösesumman, bolaget genom sin berörda försummelse skulle hafva med utgången af den 25 november 1892 förverkat ifrågavarande utmål och sin på mutsedlarne grundade rätt. Med återopande af, att bolaget

sålunda skulle gått förlustig sin rätt till utmälen, hafva sedan samtliga ifrågavarande fyndigheter ånyo inmutats af kassören G. H. Erasmie i Luleå och disponenten Carl Österberg. Den förstnämnde meddelades sålunda redan den 20 december 1892 mutsedlar å de fyndigheter, de samma år anvisade 95 utmälen afsågo. Mutsedlar å de öfriga 5 fyndigheterna utfärdades den 28 augusti 1893 för disponenten Österberg, hvilken sedermera transporterat sina mutsedlar på disponenten Nils W. Bosæus i Luleå. Hos vederbörande bergmästare åren 1895 och 1896 gjorda ansökningar om utmålsläggning på grund af dessa nya mutsedlar hafva dock med anledning af kungörelsen den 19 augusti 1889 icke till sådan åtgärd föranlett.

Genom utdrag af statsrådsprotokollet öfver jordbruksärenden den 31 januari 1902 infortrade Kungl. Maj:t justitiekanslersämbetets utlåtande i fråga, *dels* huruvida aktiebolaget Gellivare malmfält kunde genom omförmälda försummelse vid inbetalning till kronan af lösesumman för ifrågavarande utmål hafva förverkat utmälen och sin på mutsedlarna grundade rätt, *dels ock* huruvida kronans rätt till talan mot bolaget för samma försummelse kunde anses vara försuten.

I underdånig skrifvelse den 21 februari 1902 har justitiekanslersämbetet, på anförda grunder, såsom sin uppfattning uttalat, att bolaget genom sin försummelse vid utbetalning till kronan af lösesumman för utmälen förverkat dessa och sin på mutsedlarna grundade rätt, äfvensom att kronans rätt till talan mot bolaget för berörda försummelse icke vore försuten.

Genom nådigt bref till kammarkollegium den 23 maj 1902 anbefalldes Kungl. Maj:t kollegium att uppdraga åt kammaradvokatfiskalsämbetet att ofördröjligen vidtaga åtgärder för att bolaget måtte förklaras hafva förverkat ifrågavarande utmål och sin på mutsedlar 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.

På grund däraf anhängiggjorde advokatfiskalsämbetet vid 1902 års lagtima höstting med Gellivare lappmarks tingslags häradsrätt rättegång *dels* mot 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* mot förenämnde kassören Erasmie och disponenten Bosæus under yrkande, att samtliga åren 1892 och 1893 å ifrågavarande fyndigheter utfärdade mutsedlar måtte för-

klaras vara utan verkan. Sedan ifrågavarande fyndigheter blifvit ytterligare inmutade, i det att kassören A. K. Andersson den 17 februari 1902 erhållit mutsedlar å 33 fyndigheter och vice konsuln A. J. Westerberg den 28 i samma månad erhållit 101 mutsedlar å samtliga de af bolaget förverkade fyndigheterna, instämde advokatfiskalsämbetet till häradsrätten jämväl bemålde Andersson och Westerberg med yrkande, att på enahanda grunder, som af kronan anförts mot Erasme och Bosæus, de för Andersson och Westerberg utfärdade mutsedlarna måtte förklaras vara utan verkan. Då sedermera upplyst blifvit, att Andersson å bolaget öfverlåtitt sin rätt, och bolaget förklarat sig villigt att ingå i svaromål å den mot Andersson väckta talan, frånträdde emellertid kronans ombud talan mot denne.

Under sakens handläggning vid häradsrätten förklarades å kronans sida, att dess talan beträffande omförmälda 5 utvidgade utmål afsåge allenast förverkande af de tillökade områdena, hvarjämte till stöd för kronans talan i saken vidare åberopades, att kronan uppå ansökning af advokatfiskalsämbetet, jämlikt uppdrag i nådigt bref den 22 maj 1903, den 31 juli 1903 erhållit mutsedlar å samtliga ifrågakomna fyndigheter. Vidare anfördes å kronans sida beträffande det skadeståndsbelopp, som kronan yrkade, att bolaget skulle utgifva, bland annat, att, för den händelse häradsrätten skulle anse sig icke kunna låta skadeståndsbeloppets bestämmande blifva beroende på framtida afgörande, advokatfiskalsämbetet yrkade förpliktande för bolaget att för den obehörigen brutna och tillgodogjorda malmen utgifva ersättning med ett belopp, motsvarande hvad af behållningen belöpte å de omstämda utmålen eller tillhoppa 7,930,305 kronor 67 öre jämte 5 % årlig ränta därå från stämningdagen. Kronans yrkanden i rättegången hafva slutligen preciserats sålunda:

*gent emot bolaget:*

att bolaget måtte ej mindre förklaras hafva förverkat de i målet ifrågavarande utmål och sin på mutsedlarna grundade rätt, än äfven kännas skyldigt att till kronan utgifva ersättning för dels den obehörigen brutna och tillgodogjorda malmen och dels den skada, som förorsakats å den mark, hvaraf ifrågavarande utmål utgöras, och å de till dem ledande vägar, allt till belopp, som borde bestämmas af skiljemän, utsedda i den ordning gällande lag om skiljemän föreskrifver, med hvardera parten förbehållen rätt att, om han icke åtnöjdes med skiljemännens beslut, däremot vid domstol föra talan efter befogenhet; hvarjämte advokatfiskalsämbetet vid bifall härtill jämväl yrkat förpliktande för bolaget att vid verkande vite inför skiljemännen förete

sina böcker och öfriga grufdriften rörande handlingar och kartor, hvaraf kunde vinnas upplysning om malmbrytningens omfattning och malmens värde; samt

gent emot Erasmie, Bosæus, bolaget, såsom innehafvare af Anderssons förut omförmälda rätt, samt Westerberg:

att samtliga åren 1892 och 1893 äfvensom den 17 och den 28 februari 1902 å ifrågavarande fyndigheter utfärdade mutsedlar måtte förklaras vara utan verkan.

Kronans talan har till alla delar bestridts. Bolaget har invändt, bland annat, att kronans talan i saken, såsom icke anhängiggjord inom den i 10 § 2 momentet grufvestadgan föreskrifna tid, vore för sent väckt, hvarjämte bolaget framhållit, att af flera af bolaget åberopade, från statens sida lämnade medgifvanden och vidtagna åtgärder med nödvändighet följde, att staten betraktat grufvorna vara i behörig rättsställning och ansett utmålslösen för grufvorna vara i behörig ordning erlagd.

Den 11 juni 1904 meddelade häradsrätten utslag i målet, hvarigenom kronans talan mot bolaget ogillades, vid hvilket förhållande häradsrätten fann särskildt yttrande angående giltigheten af de å ifrågavarande fyndigheter för Erasmie och Österberg samt Westerberg och Andersson utfärdade mutsedlar ej erforderligt.

Sedan målet dragits under Svea hofrätts pröfning, meddelade hofrätten den 23 februari 1906 dom, däri hofrätten anförde, bland annat, att hofrätten väl funne den af bolaget åberopade bestämmelsen i 10 § 2 momentet grufvestadgan icke, såsom häradsrätten antagit, vara å förevarande tvist tillämplig; men ehuru länsmannen Lomm, till hvilken den vid ifrågavarande utmålsförrättningar bestämda lösesumman jämte ränta af bolaget inbetalats inom den i 31 § grufvestadgan föreskrifna tid, icke, såvidt visats, varit behörig att å kronans vägnar mottaga berörda medel, samt ostridigt vore, att medlen först efter utgången af nyssnämnda tid kommit Kungl. Maj:ts befallningshafvande tillhanda, likväl och som i saken vore upplyst, att, sedan bolaget den 28 november 1892 omedelbart till Kungl. Maj:ts befallningshafvande inbetalat den vid förrättningarna bestämda lösesumman tillika med ränta, samt den 1 påföljande december det af bolaget till Lomm erlagda beloppet af honom till Kungl. Maj:ts befallningshafvande inlevererats, Kungl. Maj:ts befallningshafvande, efter att hafva på ansökning till bolaget återgäldat det den 28 november mottagna beloppet, för kronans räkning behållit och till statskontoret redovisat de från Lomm insända medlen, utan att anmärkning därom, att desamma icke skulle hafva i vederbörlig ordning inbetalats, framställts förr än genom stämning i denna sak, samt vidare vore utredt, att

bolaget allt intill början af förevarande rättegång med kronans medgifvande och under dess medverkan bedrifvit en omfattande grufvörelse inom ifrågavarande utmål; alltså och då med hänsyn till hvad sålunda förekommit kronan icke kunde anses äga rätt att å bolagets ofvanberörda försummelse grunda sin ifrågavarande talan, pröfvade hofrätten rättvist fastställa det slut, häradsrättens utslag beträffande kronans i hufvudsaken mot bolaget förda talan innehölle; vid hvilket förhållande hofrätten ej funne skäl att göra ändring i öfverklagade utslaget, såvidt anginge kronans mot Erasme, Bosæus och Westerberg i hufvudsaken framställda påståenden.

Från beslutet var emellertid en af hofrättens ledamöter skiljaktig och pröfvade rättvist ej mindre att, med ogillande af kronans talan mot Erasme, Bosæus, Westerberg och bolaget såsom Anderssons rättsinnehafvare, förklara bolaget hafva förverkat dels omförmälda nittiofem utmål och den på därtill hörande mutsedlar grundade rätt, dels ock den tillökning, som tillagts ofvanberörda fem utmål, än äfven att förplikta bolaget till kronan utgifva godtgörelse för den malm, som blifvit af bolaget bruten inom sistnämnda utmål efter den 25 november 1892, då tiden för lösens erläggande gick till ända, och till den 10 juli 1902, då stämning i saken delgifvits bolaget, med belopp, som, där parterna ej annorlunda åsämjdes, skulle bestämmas af tre gode män, utsedda i den ordning, som i lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 stadgades, och å hvilket belopp bolaget skulle gälda ränta efter fem procent om året från stämningdagen till dess betalning skedde, och skulle den, som med gode männens beslut icke åtnöjdes, äga att klander däremot instämna senast till det lagtima ting, som i tingslaget infölle näst efter tre månader från det beslutet honom delgifvits, vid äfventyr att beslutet eljest komme att lända till efterrättelse.

Advokatfiskalsämbetet har den 30 mars 1906 fullföljt talan i saken hos Kungl. Maj:t, under yrkande, att Kungl. Maj:t måtte, med upphäfvande af underdomstolarnas utslag och dom, till alla delar bifalla kronans talan; och är saken nu beroende på Kungl. Maj:ts pröfning.

Förslag till  
öfverens-  
kommelse  
med malm-  
bolagen af den  
8 maj 1906  
angående viss  
grufegendom  
m. m.

Jag öfvergår nu till en sammanfattande redogörelse för de hufvudsakliga synpunkter, som vid de med bolagen förda underhandlingar gjorts gällande, samt ett framläggande af resultatet af dessa underhandlingar.

Redan mot slutet af förra året hade från styrelsen för trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund enskildt väckts fråga om ett mera varaktigt ordnande af förhållandena mellan staten och malmbolagen,

särskildt med afseende å frågan om exporttull och om en ökning af den malmkvantitet, som finge fraktas å järnvägen Gellivare—Riksgränsen. De hufvudgrunder för ett aftal i denna riktning, som då ifrågasattes, voro icke af beskaffenhet att kunna medföra en för staten tillfredsställande lösning. Snart vidtogo emellertid underhandlingar på en vidsträcktare grundval.

Vid dessa underhandlingar har från statens sida framför allt gjorts gällande vikten af att staten i så stor omfattning, som vore möjlig, kunde förvärfva den högst ansefliga, för landets framtida industriella utveckling utomordentligt betydelsefulla egendom, som de norrbottniska gruffälten utgöra. Möjligheten för staten att genast förvärfva dessa gruffält och själf eller genom annan tillgodogöra sig den malm, som gruffälten innehålla, måste dock blifva förknippad med en så ofantlig penningentgift, att staten näppeligen syntes för närvarande kunna inlåta sig därpå. Ett köp af ifrågavarande bolags alla gruffält syntes således icke kunna ifrågasättas; ej heller kunde ett omedelbart partiellt förvärf af gruffälten påtänkas, enär jämväl i detta fall, om köpet skulle afse en betydlig del af malmfälten, hvilket uppenbarligen vore nödigt, om ett statsförvärf af malmfälten skulle få den betydelse, som därmed afsetts, en mycket anseflig köpesumma måste ifrågakomma.

Det blef därför också snart uppenbart att, om det skulle vara möjligt att för statens räkning förvärfva den väsentligare delen af malmfälten, utan att högst betydande penningesummor nu behöfde därför utgifvas, ett sådant förvärf allenast kunde komma till stånd genom att bolagen först tillgodogjorde sig en del af malmtillgången. Bolagens villighet att acceptera en uppgörelse på nämnda grund, förutsatt att man kunde vinna enighet rörande de närmare bestämmelserna och villkoren, var hufvudsakligen beroende af två faktorer, den ena, att bolagen genom den växande benägenheten för åsättande af tull å bolagens till utlandet exporterade järnmalm samt genom möjligheten af, att en dylik tull kunde sättas till allt högre och högre belopp, skulle afsevärdt hämmas i sin affärsverksamhet, och den andra, att bolagen icke kunde tilltvinga sig rätt att öfver statens järnvägar till utskeppningshamn transportera annat än vissa, i förut omförmälda kontrakt bestämda myckenheter järnmalm.

Kunde bolagen sålunda tillförsäkras exporttullfrihet eller restitution af möjligen åsatt exporttull, vore ett af villkoren för underhandlingarnas ledande till en för både bolagen och svenska staten antaglig öfverenskommelse i förr antydd riktning uppfyllt. Ett medgifvande af en

dylik exporttullfrihet från statens sida syntes så mycket mera kunna tagas i öfvervägande, som det vid de underhandlingar, som samtidigt fördes angående afslutande af en handelstraktat mellan Sverige och Tyskland, och redan vid en tidig punkt af dessa förhandlingar, med ganska stor tydlighet framgått, att Tyskland principiellt bekämpade hvarje exporttull, och att de viktigaste svenska önskemålen med afseende å traktaten icke skulle vinna tillmötesgående från tysk sida, om icke under traktatstiden Tyskland erhöle frihet från exporttull. En uppgörelse med nu ifrågavarande bolag kom således att få ett intimt samband med traktatsförhandlingarna.

Det andra förhållande, som måste blifva föremål för statens medgifvande till bolagens förmån, gällde den exportkvantitet, som bolagen borde erhålla tillstånd att framföra å banan Luleå—Riksgränsen. Dels vore bolagen i behof af ökning af denna exportkvantitet för att kunna konsolidera sina affärer och amortera sina betydande skulder, dels kunde bolagen allenast medelst en ökning af den årliga exportkvantiteten uttaga och tillgodogöra sig så mycket af sina malmtillgångar, att bolagen kunde tänkas vara villiga att inom en ej alltför aflägsen tid låta staten komma i besittning af ifrågavarande järnmalmsfyndigheter. För att exporttullfrihet skulle kunna från statens sida medgifvas, borde emellertid såväl den egendom, bolagen skulle till staten öfverlämna, vara af det betydande värde, att exporttullen å järnmalm, beräknad efter de belopp, som rimligen kunde tänkas ifrågakomma, vore af underordnad betydelse, som ock exporttullfriheten vara ägnad att medföra sådana reella medgifvanden från tysk sida i handelstraktatsfrågan, att därmed åtskilliga svenska industrier kunde varda skäligen försäkrade om fortfarande marknad i Tyskland.

Vidare borde medgifvandet rörande en ökad transport af järnmalm å banan Luleå—Riksgränsen motsvaras af en uppgörelse om sådan fraktsats, att staten på denna transport hade en god och tryggad vinst.

Med ofvan omnämnda hufvudsakliga utgångspunkter hafva härefter med bolagen förts synnerligen vidlyftiga och långvariga, månad efter månad fortgående underhandlingar, som slutligen utmynnat i ett numera vederbörligen underteckadt kontrakt, som jag, sedan detta kontrakt jämväl varit föremål för yttrande från järnvägsstyrelsens sida, härmed får underställa Kungl. Maj:ts pröfning.

Sedan departementschefen härefter uppläst ej mindre nämnda kontrakt af den lydelse, bilaga A. till detta protokoll utvisar, än äfven

järnvägsstyrelsens, såsom bilaga B. till protokollet betecknade underdåniga utlåtande, anförde departementschefen vidare följande:

Det upprättade kontraktet är grundadt på de hufvudbestämmelser, vidkommande Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, att detta bolag äger af sina järnmalmstillgångar uttaga och tillgodogöra sig en femtedel, dock högst 150 miljoner ton, medan öfriga fyra femtedelar tillfalla staten, samt, beträffande aktiebolaget Gellivare malmfält, att detta bolag icke äger uttaga mera än 37,500,000 ton, medan återstoden tillfaller staten. Förut är lämnad en redogörelse för de uppskattningar, som finnas rörande järnmalmstillgången i de norrbottniska gruffält, hvarom här är fråga. Den senaste uppskattningen, hvad Luossavara och Kirunavara beträffar, visar en malmtillgång i dessa malmberg af 793 miljoner ton. Af dessa får Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag allenast uttaga 150 miljoner ton, medan återstående, i rundt tal 640 miljoner ton, tillfalla staten; af järnmalmstillgången i Gellivare malmfält, senast beräknad till 128,5 miljoner ton, får aktiebolaget Gellivare malmfält allenast bryta och tillgodogöra sig 37,5 miljoner ton, medan öfriga, i rundt tal 90 miljoner ton, tillfalla staten. Skulle mot all förmodan tillgången i Luossavara—Kirunavara malmberg icke uppgå till nyss angifna kvantitet, är staten alltid tryggad att erhålla fyra femtedelar af järnmalmstillgången genom bestämmelsen i kontraktet, att bolaget i ingen händelse får uttaga mer än en femtedel af den konstaterade totalkvantiteten.

Det är således utan tvifvel en egendom af utomordentligt stort värde, som staten bekommer. Det är också en egendom, som icke, intilldess den af staten öfvertages, kan försämras eller minskas i värde. Tvärtom är all anledning antaga, att järnmalmen i Norrbotten, till följd af sin i allmänhet ypperliga beskaffenhet och den minskade tillgången på för stål- och järntillverkning lämplig järnmalm i andra länder, skall få ett alltmer ökadt värde. Statens intresse att för det allmännas räkning och för den svenska industriens framtid bevara den öfvervägande delen af de väldiga malmfälten i Norrbotten lärer med denna öfverenskommelse vara tillgodosedt på ett sätt, som måste anses vara särdeles fördelaktigt. Genom en öfverenskommelse af det slag som den ifrågavarande har också afsetts att förekomma, att ifrågavarande stora järnmalmstillgångar blifva föremål för utländsk spekulation.

För att tillförsäkra den inhemska järnförädlingen företrädesrätt till den järnmalm, hvaraf den till förädling inom landet är i behof, hafva

i § 8 införts bestämmelser, som härutinnan måste anses betryggande och tillfredsställande, hvarjämte i § 5 Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag förbundit sig att icke till utlandet exportera s. k. A-malm från utmälen n:r 16, 17 och 27 i Kiruna — således den malm, som för närvarande är af betydelse för inhemsk förädling — utöfver den kvantitet af omkring 750,000 ton, som redan blifvit enligt ingångna kontrakt försåld till leverans från och med år 1907. De viktiga utfästelser, som från bolagens sida sålunda gjorts, synas mig förtjäna en särskild uppmärksamhet, helst som någon skyldighet i dessa afseenden i nu gällande fraktkontrakt icke finnes upptagen.

Genom den föreslagna öfverenskommelsen bekommer staten vidare, utan någon penninguppoffring, icke blott den nyssnämnda väsentligaste delen af bolagens malmtillgångar i Norrbotten, utan äfven med äganderätt och utan ersättning ej mindre samtliga Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält inom Norrbottens län tillhöriga, för malmfyndigheternas tillgodogörande eller administrerande därstädes anordnade anstalter, byggnader, järnvägar och annat, liksom maskiner, redskap och rullande materiel, därunder inbegripen all för grufvörelsen afsedd eller använd fast och lös egendom af hvad slag det vara må — med undantag af penningar, värdepapper, fordringar eller vid kontraktstidens utgång osåld järnmalm samt sådana järnvägsvagnar, som gå i trafik å statsbanan, äfvensom ångbåtar — än äfven all den egendom af nyss angifna beskaffenhet, som såväl nämnda bägge bolag som trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund inom Norrbottens län förvärfva före den tidpunkt, då malmfyndigheterna öfvertagas af staten. Att med den utveckling, grufvbrytningen efter denna öfverenskommelses godkännande kommer att taga, högst betydande värden i grufvnrättningar, maskiner, byggnader m. m. skapas under de 50 år, hvarunder bolagen skulle drifva sin affär, torde utan vidare vara uppenbart. Det är otvivelaktigt ansehliga summor, bolagen komma att under dessa år nedlägga för att genomföra en rationell brytning och på lämpligt sätt ordna de sociala förhållandena i grufvsamhällena.

Då det syntes lämpligt, att staten, om den så önskar, redan vid en tidigare tidpunkt än efter 50 år skall kunna komma i besittning af och tillgodogöra sig den egendom, hvarom i öfverenskommelsen är fråga, har det förbehållits staten en lösningsrätt efter år 1924, enligt de närmare grunder, som finnas upptagna i § 14 af kontraktet. Då det är svårt att förutse, huru efterfrågan på järnmalm kan ställa sig i framtiden, och huru den svenska förädlingsindustrien kan utvecklas, torde

genom nämnda lösningsrätt en under vissa omständigheter värdefull möjlighet till ett tidigare besittningstagande från statens sida af ifrågavarande egendom vara vunnin. Dylig lösningsrätt inträder, på sätt af kontraktet närmare framgår, äfven — och då på afsevärdt gynnsammare villkor — om bolagen försumma att fullgöra de viktigare af de åtagna förbindelserna.

Vidare har det synts vara af betydelse, att staten redan, innan den definitivt öfvertager och tillgodogör sig den järnmalm, som genom öfverenskommelsen tillfaller staten, må kunna erhålla en direkt särskild inkomst af bolagens malmbrytning, hvarför enligt § 3 öfverenskommelse träffats därom, att för hvarje år från och med år 1911, intill dess genom kontraktet äganderätten till bolaget tillhörig egendom öfvergår till staten, Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag skall betala staten ett belopp, motsvarande en niondedel af hvad för samma år utdelas till bolagets aktieägare eller eventuellt afsättes till andra fonder än reservfonden, denna senare beräknad till  $\frac{1}{10}$  utaf aktiekapitalet. Denna påtagliga fördel för staten, som därmed erhåller vinstandel af järnmalmsbrytningen, redan innan staten träder i besittning af ifrågavarande fyndigheter, motsvaras dock, enär vinstandelen erhålles från egendom, som bolaget, enligt grunderna för ifrågavarande aftal, själf äger tillgodonjuta, af en skyldighet för staten att, sedan äganderätten till bolaget tillhörig egendom öfvergått till staten, lämna godtgörelse härför. Denna godtgörelse skall årligen utgå med belopp, motsvarande hvad af bolagets utdelningar eller afsättningar till andra fonder än den på ofvan angifna sätt begränsade reservfonden för de senaste tio åren närmast före äganderättens öfvergång till staten i medeltal för år belöper å försålda  $1\frac{1}{2}$  miljon ton järnmalm, intill dess bolaget sålunda erhållit vinst å en malmkvantitet, uppgående till  $\frac{1}{10}$  af hvad bolaget brutit och försålt från och med år 1911 intill äganderättens öfvergång till staten.

De nu angifna, enligt min mening synnerligen stora fördelar, som staten genom nu ifrågavarande öfverenskommelse erhåller, motsvaras gifvetvis af utfästelser från statens sida af det värde, att bolagen kunnat ingå på aftalet.

Statens utfästelser afse två hufvudfrågor.

Den första rör bolagens rätt till ökad malmtransport å järnvägen Gellivare—Riksgränsen. Nuvarande myckenhet är, som bekant, 1,200,000 ton enligt kontraktet mellan Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och staten den 2 juli 1898 samt 300,000 ton enligt Kungl. Maj:ts medgifvande den 28 oktober 1904, hvilket medgifvande dock den 13 januari 1906 återkallats. Transportmängden ökas enligt aftalet successivt, så

att år 1907 skulle få fraktas 1,800,000 ton och under därpå följande år vissa närmare angifna ökade myckenheter, hvarmed totalkvantiteten stiger till 3,000,000 ton år 1913, vid hvilken myckenhet det sedermera skall förblifva, dock med den möjlighet till höjning upp till 3,300,000 ton, som erfordras för att utjämna det belopp, hvarmed vissa års brytning kan understiga årliga normalkvantiteten 3,000,000 ton. Att transportmängden föreslagits till successivt ökande, beror af nödvändigheten att medhinna den komplettering och de nyanläggningar vid järnvägen, som påkallas för framförande af den ökade godskvantiteten.

En annan fördel för bolagen är den efter bestämda grunder bundna fraktsats, hvarom genom aftalet öfverenskommit.

Jag tillåter mig att i ett sammanhang göra några uttalanden angående dessa bägge järnvägen berörande frågor, med afseende hvarå närmare hänvisas till järnvägsstyrelsens yttrande. Så vidt jag kan finna, äro de betingade fraktsatserna fullt tillfredsställande, äfven i betraktande af de stora tilläggsarbeten, som erfordras vid banan. Hvad beträffar trafiken å bandelen Kiruna—Riksgränsen, framgår af järnvägsstyrelsens yttrande, att efter en fraktsats af 2 kronor 64 öre per ton ett öfverskott till ränta, amortering och vinst samt betäckande af eventuellt uppkommande förlust å annan trafik af 1 krona 54 öre per ton bör kunna påräknas. Då kostnaden för denna bandel för närvarande utgör i rundt tal 32,300,000 kronor, samt, enligt hvad af järnvägsstyrelsens yttrande inhämtas, i rundt tal 10,000,000 kronor erfordras för bandelens sättande i stånd att mottaga en trafik af upp till 3,300,000 ton, blir det årliga öfverskottet öfver driftkostnaderna efter 1 krona 54 öre per ton 5,082,000 kronor för 3,300,000 ton eller fulla 12 procent — efter en transporterad mängd malm af 3,000,000 ton 4,620,000 kronor eller inemot 11 procent. Äfven med den säkerhetskoefficient, som måste räknas med, då det är fråga om en så lång tid som 50 år, måste man anse den föreslagna fraktsatsen mycket god och under alla omständigheter betryggande en icke ringa vinst för staten.

Därest andra större malmtrafikanter tillkomma — och det torde härvid närmast vara fråga om Svappavaara aktiebolag — måste järnvägen i den del, hvarom här är fråga, byggas dubbelspårig för en kostnad af 7—8,000,000 kronor. Hela den förutvarande och blifvande anläggningskostnaden skulle då uppgå till i rundt tal 55,000,000 kronor, inberäknadt hvad som behöfves till erforderliga utvidgningar, rullande materiel m. m. Under antagande, att Svappavaara aktiebolag fraktar 1,000,000 ton och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag 3,000,000 ton,

samt att trafiköfverskottet blir i rundt tal 1 krona 50 öre per ton, uppstår ett öfverskjutande årligt belopp till ränta, amortering och vinst samt till betäckande af förlust på öfrig trafik af 6,000,000 kronor, utgörande nära 11 procent på en totalanläggningskostnad af 55,000,000 kronor.

På sätt järnvägsstyrelsen framhållit, kan jämväl nuvarande fraktsatsen, 2 kronor 75 öre per ton malm från Gellivare till Svartön, samt en fraktsats af 3 kronor 48 öre per ton för malmtransport å linjen Kiruna—Svartön, anses tillfredsställande.

Då det emellertid är vanskligt att för en längre framtid fastslå fraktsatser, innehåller kontraktet bestämmelser om, att bolagen garantera staten en minimiinkomst af bolagens malmtransporter, uppgående till 4,5 procent å såväl nuvarande anläggningskostnad som å de kostnader, hvilka ytterligare nedläggas å såväl järnvägen Gellivare—Riksgränsen som järnvägen Gellivare—Svartön. Jag anhåller att särskildt få fästa uppmärksamheten vid denna bestämmelse, som, vidkommande järnvägen Gellivare—Riksgränsen, är vida fördelaktigare än motsvarande bestämmelse i nu gällande kontrakt af den 2 juli 1898, som allenast tillförsäkrar staten 3,8 procent å anläggningskostnaden, och, beträffande bandelen Gellivare—Svartön, jämväl är för staten gynnsammare än, enligt nyssnämnda kontrakt, nu gällande bestämmelse om en garanti af 4 procent. Genom de nu ifrågasatta garantierna måste full trygghet vinnas för, att äfven i ogynnsammaste fall en för ränta och amortering tillräcklig afkomst skall erhållas å de kapital, som nedläggas å ifrågavarande järnväg.

Den ytterligare förmån, bolagen slutligen tillförsäkrats genom ifrågavarande öfverenskommelse, är — utom trygghet för en i allt fall näppeligen tänkbar ökning af inkomstbeskattningen — säkerhet mot påläggande från statens sida af exporttull eller annan liknande afgift eller, om sådan tull skulle åläggas, dess restituerande, i hvad afser nu förevarande bolags export af järnmalm från de norrbottniska gruffälten.

En exporttull å järnmalm kan äga betydelse hufvudsakligen ur två synpunkter. Dels kan den påkallas af statsfinansiella hänsyn, för att bereda statskassan inkomster, dels kan den äga den betydelsen att förhindra eller inskränka en alltför våldsamt malmbrytning, hvarigenom — utom det att malmtillgångarna tömmas alltför hastigt och den stora rikedom, som malmfyndigheterna utgöra, således inom få generationer varder uttömd — den inhemska järnförädlingsindustrien kan beröfvas sitt nödvändiga behof af råvara.

Vidkommande då först den statsfinansiella synpunkten, så torde här till en början böra bemärkas, att staten genom det nu ifrågasatta aftalet kommer att förvärfva en egendom af så utomordentligt högt värde, att den tull, som rimligen kan åsättas den malmkvantitet, bolagen kunna tänkas exportera, måste i jämförelse därmed betecknas såsom icke afsevärd.

Hvad därefter beträffar den inhemska förädlingens behof af norrbottenmalm, så måste dess intressen anses vara fullt tillgodosedda dels genom de förut framhållna bestämmelserna i kontraktets §§ 5 och 8, rörande viss företrädesrätt för inhemska järnförädlare att bekomma malm från ifrågavarande malmfält, dels ock därigenom, att staten kommer i besittning af en så betydande del af dessa malmfält och därmed kan fullt tillgodose det inhemska förädlingsintresset vid en tidpunkt, då, efter allt att döma, icke blott tillgången på lämplig järnmalm i andra delar af vårt land kan antagas vara ringa, utan äfven den svenska järnförädlingsindustrien torde hafva vuxit sig tillräckligt stark, både tekniskt och ekonomiskt, för att fullt kunna utnyttja den råvara, staten bjuder af sina rika fyndigheter.

Vid nu antydda förhållanden och då hela kontraktet ses i ett sammanhang, har jag icke funnit några betänkligheter vid den föreslagna åtgärden, att staten skulle binda sig med afseende å en nu ifrågavarande bolag berörande exporttullfrihet å norrbottensk järnmalm eller en dylik tulls restituerande.

Öfriga bestämmelser i det föreliggande kontraktet torde jag icke behöfva vidlyftigt motivera. Vid dess affattande har man sökt vinna all den säkerhet och kontroll för olika eventualiteter, som varit möjlig.

Jag tillåter mig härvid fästa uppmärksamheten å förpliktelserna för bolagen, i § 9, om en i allo rationell grufvbrytning och om hållande af all i kontraktet afsedd, för rörelsen erforderlig egendom i godt skick, i § 10, om att vidtaga åtgärder för beredande af tjänliga bostäder åt arbetarna samt sörja för arbetarnas trefnad och, i § 21, att icke utan statens samtycke på annan öfverlåta de rättigheter, som tillkomma bolagen på grund af det föreliggande kontraktet.

Slutligen vill jag särskildt framhålla ingressen till aftalet, däri bolagen, en för alla och alla för en, ingått ifrågavarande öfverenskommelse med iakttagande däraf, att hvart särskildt af de tre bolagen dels ikläder sig de i aftalet upptagna förpliktelser och verkställer utfästa rättsöfverlåtelser, i hvad desamma ankomma på det särskilda bolaget, dels ock jämväl ikläder sig ansvar såsom för egen skuld eller

annan förpliktelse för af de andra bolagen gjorda utfästelser. Då tiden icke medgifvit bolagen att, före ärendets framläggande för Riksdagen, hålla nödiga bolagsstämmor för bekräftande af öfverenskommelsen från bolagens sida, hafva från styrelsen för trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, som innehar aktiemajoriteten i Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält, samt af personer, som äga aktiemajoriteten i förstnämnda bolag, särskilda förbindelser afgifvits till anskaffande af vederbörande bolagsstämors godkännande af samma aftal.

I afseende å de inmutningar, som bolagens tjänstemän, förenämnde Erasme, Bosæus och Westerberg gjort, har trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund iklädt sig tillfredsställande garanti.

De fördelar, som staten vinner genom antagande af föreliggande kontrakt, vill jag slutligen sammanfatta sålunda: staten bekommer utan någon som helst utgift efter 50 år — eller under vissa villkor därförut mot lösenskyldighet — dels en egendom, som med stor visshet kan antagas innehålla en järnmalmskvantitet af sammanlagdt 730 miljoner ton, dels ock all den öfriga egendom i fast och löst, som för grufdriften och gruffaffärens administrerande nu användes eller framdeles under de 50 åren anskaffas; staten erhåller redan från och med år 1911 en viss andel af vinsten af bolagens grufbrytning; staten vinner under tiden för nämnda grufbrytning en fullt tillfredsställande, efter all sannolikhet afsevärdt vinstgifvande fraktsats för malmtransporterna jämte garanti för, att i hvarje händelse de på den stora norrbottniska järnvägen redan nedlagda och ytterligare erforderliga kostnader blifva förräntade och amorterade; järnförädlingen inom landet erhåller säkerhet att, redan innan staten definitivt öfvertager malmfälten, få sitt behof af järnmalm tillgodosedt.

Den uppoffring, som staten däremot ikläder sig, består egentligen allenast i en utfästelse att restituera eventuellt pålagd exporttull å bolagens norrbottensmalm, en utfästelse, som, på sätt förut framhållits, måste anses väga lätt gent emot de betydande värden, staten förvärfvar.

På grund af hvad jag sålunda anfört får jag i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte i nådig proposition föreslå Riksdagen att för sin del godkänna och antaga närlagda, denna dag upprättade förslag till öfverenskommelse mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafik-

aktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, angående viss grufegendom m. m.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnade, att till Riksdagen skulle aflåtas nådig proposition i ärendet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Johan Björnström.*

---

*Bilaga A.*

Mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, en för alla och alla för en, å andra sidan, är — med iakttagande däraf att hvart särskildt af de tre bolagen dels ikläder sig nedanstående förpliktelser och verkställer nedanstående rättsöfverlåtelse, i hvad desamma ankomma på det särskilda bolaget, dels ock jämväl ikläder sig ansvar såsom för egen skuld eller annan förpliktelse för af de andra bolagen gjorda utfästelser — följande öfverenskommelse träffad.

## § 1.

Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag förbinder sig att af all den järnmalm, som innehålles i de bolaget nu tillhöriga grufvor och inmutade områden i malmfälten i Syväjärvi, Nokutusvaara, Luossavaara, Kiirunavaara och Haukivaara, icke bryta och tillgodogöra sig mera än sammanlagdt etthundrafemtio (150) miljoner ton samt att, därest vid den undersökning af de inom berörda malmfält befintliga malmförekomsternas utsträckning i fält och på djupet, hvarom närmare bestämmes i § 2, skulle visa sig, att totalkvantiteten järnmalm, däri inbegripen den under kontraktstiden brutna, ej uppgår till sjuhundrafemtio (750) miljoner ton, icke bryta och tillgodogöra sig mera än en femtedel af den konstaterade totalkvantiteten.

Aktiebolaget Gellivare Malmfält förbinder sig att af den järnmalm, som innehålles i de detta bolag nu tillhöriga grufvor och inmutade områden i Gellivare malmfält, icke bryta och tillgodogöra sig mera än trettiosju miljoner femhundra tusen (37,500,000) ton, däri dock ej inräknad nu befintlig eller under tiden för denna öfverenskommelses bestånd vid grufbrytningen fallande s. k. varpmalm. Med varpmalm förstås sådant malmhaltigt berg, som faller vid brytningen af malmen eller måste brytas för att göra malmen åtkomlig men är för fattigt att kunna med fördel i oberedt skick exporteras.

## § 2.

Totalkvantiteten af den järnmalm, som innehålles i de uti § 1, första stycket, omförmälda malmförekomster, skall med användande af de praktiska och vetenskapliga hjälpmedel, som kunna stå till buds, bestämmas af en af sakkunniga och ojäfviga, svenska eller utländska ingenjörer eller geologer sammansatt nämnd, bestående af sju medlemmar, af hvilka tre utses af Kungl. Maj:t, lika många af Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och en af styrelsen för tekniska högskolan i Stockholm. Till nämndens biträde äga Kungl. Maj:t och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag att utse hvardera en juridiskt sakkunnig person.

Innan nämnd tillsättes för bestämmande af totalkvantiteten, skola sådana förarbeten, som kunna finnas erforderliga för ett riktigt bedömmande af malmernas utsträckning i fält och mot djupet, hafva af bolaget och på dess bekostnad utförts; dock må, i den mån bolaget eller nämnden finner sådant önskligt, omförmälda arbeten fortsättas, intill dess nämndens utlåtande meddelas. Med afseende å berörda arbeten skall beträffande Kiirunavaara iakttagas, att undersökningar skola utföras till erforderligt djup från dagen och från tvärorter, hvilka skola drifvas ifrån den utfraktstunnel, bolaget kommer att framföra nära Luossajärvis nivå från norra till södra ändan af Kiirunavaara.

Nämndens tillsättande må ej påyrkas tidigare än under år 1922. Har icke, sedan ena parten med uppgift om sitt val af ledamöter i nämnden gjort framställning hos den andra parten om tillsättande å dess sida af ledamöter i nämnden, sådan åtgärd ägt rum inom tre månader, är förstnämnda part berättigad att utse ledamöter i den andras ställe.

Nämndens utlåtande skall afgifvas senast under år 1924. Inför nämnden må såväl staten som bolagen framställa och grunda sina anspråk och påståenden. Nämndens beslut må ej öfverklagas. Stanna nämndens ledamöter i olika meningar, gälle den mening, som de flesta omfattat, såsom nämndens beslut.

Så snart nämnden konstaterat, att totalkvantiteten uppgår till 750 miljoner ton, skola nämndens arbeten upphöra. De för totalkvantitetens bestämmande i angifna omfattning erforderliga kostnader bestridas af bolaget.

Staten äger, sedan en totalkvantitet af 750 miljoner ton konstaterats, på egen bekostnad fortsätta undersökningen, dock att sådant ej må förorsaka hinder för bolagets grufdrift.

Skulle nämnden anse, att de för totalkvantitetens bestämmande ut-

förda förarbeten äro otillräckliga, och förty förklara sig ur stånd att afgifva ett grundadt omdöme om totalkvantiteten, skall denna anses uppgå till fyrahundra (400) miljoner ton eller den större myckenhet, som nämnden trots undersökningens ofullständighet finner sig kunna på giltiga grunder angifva.

## § 3.

I händelse den enligt § 2 beräknade totalkvantiteten järnmalm finnes uppgå till 750 miljoner ton eller mera, och Luossavaara—Kiiruna-vaara aktiebolag alltså äger att bryta och tillgodogöra sig 150 miljoner ton, skola följande bestämmelser gälla:

1:o. Bolaget skall bryta berörda 150 miljoner ton under tiden från den 1 januari 1907 till den 1 januari 1957.

2:o. För att bolaget må kunna inom nyss sagda tid bryta och försälja 150 miljoner ton järnmalm, tillförsäkrar staten bolaget att å järnvägen Gellivare—Riksgränsen mot en afgift af två (2) kronor 64 öre per ton från Kiruna till Riksgränsen frakta

under år 1907 .....	1,800,000 ton
» » 1908 .....	2,000,000 »
» » 1909 .....	2,200,000 »
» » 1910 .....	2,400,000 »
» » 1911 .....	2,600,000 »
» » 1912 .....	2,800,000 »
» » 1913 .....	3,000,000 »

samt att därefter utfrakta 3,000,000 ton per år och så mycket därutöver, som erfordras till utjämning af hvad under ett eller flera föregående år brustit i sistnämnda kvantitet, dock ej något år mera än 3,200,000 ton, bolaget obetaget att efter år 1913 frakta ytterligare 100,000 ton per år under villkor, att bolaget härför tillhandahåller erforderligt antal vagnar mot vanlig vagnhyra.

Så framt ej bolaget själf vill ombestyra å dess spår och dess egen bangård erforderlig vagnflyttning och växling, åtager sig staten att utföra densamma, mot det att bolaget ersätter kostnaden för därför använda växellokomotivs underhåll och materialförbrukning samt för den för vagnrörelsen erforderliga personalen äfvensom ränta och amortering å anskaffningskostnaden för lokomotiven, beräknad till 7 procent, allt ökad med 10 procent.

Uppstå mellan staten och bolaget olika meningar om den fordrade ersättningens storlek, skall saken hänskjutas till afgörande af tre skilje-

män, af hvilka parterna utse hvar sin och öfverståthållarämbetet den tredje.

Bolaget är pliktigt att betala vagnhyra för det antal dagar, hvarmed en vagns omloppstid, från det densamma ställts till bolagets förfogande för lastning till dess densamma efter skedd lossning återkommit till Kiruna, öfverskrider fem dagar, så framt ej bolaget håller reservvagnar till det antal, som svarar mot en långsamare omsättning än fem dagar. I omloppstiden inräknas ej uppehåll, orsakadt af naturhinder eller olyckshändelse.

Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag berättigas att af omförmälda kvantiteter årligen frakta intill 1,200,000 ton malm från Kiruna till Svartön mot en afgift af tre (3) kronor 48 öre per ton, däri inberäknad ersättning för upplagsplats och begagnande af lastningsanordningar på Svartön, i likhet med hvad som gäller för aktiebolaget Gellivare malmfält; skolande Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, om det vill begagna denna sin rättighet, därom hos järnvägsstyrelsen göra anmälan minst ett år före ingången af det kalenderår, hvarunder fraktingen från Kiruna till Svartön är afsedd att äga rum.

Staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, därest icke bolaget med största möjliga jämnhet fördelar malmafsändningen på årets särskilda månader eller trafiken förhindras genom omständigheter, öfver hvilka förvaltningen af statens järnvägar icke råder.

Det emellan Konungens befallningshafvande i Norrbottens län, å statens vägnar, och bolaget den 9 september 1899 ingångna arrendekontrakt angående kronan tillhörig mark vid Kiruna skall gälla, intill dess bolagens i detta kontrakt afsedda egendom öfvergår till staten. Härom skall arrendekontraktet förses med påteckning.

3:o. För hvarje år från och med 1911, intill dess jämlikt detta kontrakt äganderätten till bolaget tillhörig egendom öfvergår till staten, betalar bolaget till staten ett belopp, motsvarande en tiondedel af hvad för samma år utdelas till bolagets aktieägare och eventuellt afsättes till andra fonder än reservfonden, denna senare beräknad till högst en tiondedel utaf aktiekapitalet. Det staten sålunda för hvarje år tillkommande belopp, hvilket till riktigheten skall bestyrkas af statens styrelseledamot och dess revisor hos bolaget, skall inbetalas senast den 1 juli näst påföljande år.

Därest bolagets utdelning för något år skulle visas icke stå i skäligt förhållande till de i marknaden vid tiden för respektive försäljningsaftals afslutande gällande malmpris, skall bolaget vara skyldigt att i

stället för ofvanberörda kontanta belopp tillhandahålla staten en myckenhet malm, motsvarande en tiondedel af den under det ifrågakomma året uttagna och försålda malmen, mot det att staten återbetalar det kontanta beloppet samt godtgör den på sagda tiondedel belöpande andel af alla omkostnader för det ifrågavarande året, däri inbegripna alla för året gjorda afskrifningar å de hos bolaget nu och framdeles bokförda värden, hvilka afse sådan egendom, som jämlikt detta kontrakt skall öfvergå till staten. Vill staten begagna sin omförmälda rätt, skall staten därom tillsäga bolaget inom ett år från det utdelningen till staten öfverlämnats.

Under tiden för detta kontrakts bestånd må icke någon bolagets egendom, som jämlikt kontraktet skall öfvergå till staten, i bolagets räkenskaper uppskrifvas utöfver dess i 1905 års balansräkning bokförda värde med större belopp än som å samma egendom verkligen nedlagts, ej heller må ny sådan egendom bokföras till högre belopp än den kostnad, som därå användts.

4:o. Efter det jämlikt § 13 i detta kontrakt äganderätten till bolagen tillhörig egendom öfvergått till staten, betalar staten årligen under hvarje närmast följande år till Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag ett belopp, motsvarande hvad af bolagets utdelningar eller afsättningar till andra fonder än den på ofvan angifna sätt begränsade reservfonden för de senaste tio åren närmast före äganderättens öfvergång till staten i medeltal för år belöper å försålda en och en half miljon ton järnmalm, intill dess bolaget sålunda erhållit vinst å en malmkvantitet, uppgående till en tiondedel af hvad bolaget brutit och försålt från och med år 1911 intill äganderättens öfvergång till staten.

#### § 4.

I händelse den enligt § 2 beräknade totalkvantiteten järnmalm finnes icke uppgå till sjuhundrafemtio miljoner ton, och den malmkvantitet, bolaget äger bryta och tillgodogöra sig, således icke uppgår till etthundrafemtio miljoner ton, skola bestämmelserna i § 3 likväl lända till efterrättelse med iakttagande, att den tid, efter hvilkens förlopp staten skall erhålla äganderätt till bolaget tillhörig egendom, nedsettes från 50 år i samma proportion, som den malmkvantitet, bolaget äger bryta och tillgodogöra sig, minskats från etthundrafemtio miljoner ton, samt att, om efter denna norm äganderättens öfvergång till staten skulle inträffa på annan dag än den 31 december, bolaget ändock behåller äganderätten till årets slut.

## § 5.

Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag förbinder sig att icke till utlandet exportera s. k. A-malm från utmälen n:r 16, 17 och 27 (Vaktmästarens kulle) i Kiirunavaara utöfver den kvantitet (omkr. 750,000 ton), som redan blifvit enligt ingångna kontrakt försåld för leverans från och med år 1907.

## § 6.

1:o. Aktiebolaget Gellivare malmfält skall bryta ofvan omförmälda 37,500,000 ton järnmalm under tiden från den 1 januari 1907 till den 1 januari 1957 med omkring 750,000 ton per år, s. k. varpmalm däri ej inberäknad, dock att, därest Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag tillhörig egendom, på sätt i § 4 sägs, skall före sistnämnda tidpunkt med äganderätt öfvergå till staten, jämväl den aktiebolaget Gellivare malmfält tillhöriga, i detta kontrakt afsedda egendom skall samtidigt med äganderätt öfvergå till staten, utan att bolaget i sådant fall äger anspråk på ersättning för den malmkvantitet, som bolaget då ännu ej hunnit bryta.

2:o. Staten tillförsäkrar bolaget att få frakta nyssberörda malmkvantitet från Gellivare till Svartön mot en afgift af två (2) kronor 75 öre per ton och under de bestämmelser i öfrigt, som innefattas i Kungl. brefvet den 1 juli 1898.

Det emellan Konungens befallningshafvande i Norrbottens län, å statens vägnar, och bolaget den 9 september 1899 ingångna arrendekontrakt angående kronan tillhörig mark i Gellivare skall gälla, intill dess bolagens i detta kontrakt afsedda egendom öfvergår till staten; och skall kontraktet förses med påteckning härom. Enahanda bestämmelser gälla beträffande de emellan staten och bolaget upprättade kontrakt afseende Tingvalls kulle och Välkomman.

## § 7.

1:o. Därest det fraktbelopp, Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag har att jämlikt i § 3 mom. 2 stadgad grund till staten erlägga, för transport å järnvägen Gellivare—Riksgränsen något år ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet af kostnaden för nämnda järnvägs drift och underhåll jämte fyra och fem tiondedels (4,5) procent å nuvarande och blifvande anläggningskostnad för samma järnväg, skall bolaget i allt fall för sådant år betala en summa, som motsvarar detta

sammanlagda belopp. I driftkostnaden må dock ej inräknas utgift, som, enligt hvad af järnvägens räkenskaper utrönes, föranledts allenast af persontrafik, postbefordran och transport af annat gods än bolagets.

Om staten för annans räkning än bolagets fraktar malm från Kiruna till Riksgränsen till sammanlagd myckenhet af minst 300,000 ton för år, skall, i stället för nyssnämnda garantibestämmelse, gälla följande. Om något år fraktinkomsterna på järnvägen Gellivare—Riksgränsen ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet af kostnaden för järnvägens drift och underhåll jämte 4,5 procent å nuvarande och blifvande anläggningskostnad för samma järnväg, skall bolaget i allt fall för sådant år betala, med inberäkning af fraktafgiften för transporterad malmkvantitet, en summa motsvarande den på bolagets transportkvantitet i förhållande till hela transportmängden på banan (person-, post- och godstrafik) proportionellt enligt vid statens järnvägar tillämpade fördelningsgrunder belöpande andel af ofvannämnda sammanlagda kostnads- och procentbelopp. Skulle ett sådant år bolagets transportmängd icke uppgå till den i § 3 mom. 2 för året angifna kvantitet (respektive 1,800,000 upp till 3,000,000 ton), skall vid beräkning af bolagets andel i nämnda kostnads- och procentbelopp bolagets transportmängd i allt fall beräknas hafva utgjort den i § 3 mom. 2 angifna kvantitet.

2:o. Därest något år fraktinkomsterna på järnvägen Gellivare (Malmberget)—Svartön ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet af kostnaden för järnvägens drift och underhåll jämte fyra och fem tiondels (4,5) procent å nuvarande och blifvande anläggningskostnad för samma järnväg, innefattande jämväl alla status upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön, skola Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält i allt fall för sådant år betala, med inberäkning af fraktafgiften för å denna bandel transporterad malmkvantitet, den på bolagens transportkvantiteter i förhållande till hela transportmängden på banan (person-, post- och godstrafik) proportionellt enligt vid statens järnvägar tillämpade fördelningsgrunder belöpande andel af ofvannämnda sammanlagda kostnads- och procentbelopp. Skulle ett sådant år Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag icke frakta en så stor malmkvantitet denna väg, som bolaget enligt § 3 mom. 2 anmält till befordran, eller aktiebolaget Gellivare malmfält icke frakta den i § 6 här ofvan omförmälda årskvantitet, skola vid beräkning af bolagens andel i nämnda kostnads- och procentbelopp bolagens transportmängder i allt fall beräknas hafva utgjort den en gång anmälda kvantiteten från Kiruna till Svartön och den i § 6 omförmälda kvantiteten från Malmberget till Svartön.

## § 8.

Såväl Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag som aktiebolaget Gellivare malmfält förbinda sig att af disponibla malmtillgångar i främsta rummet i mån af efterfrågan leverera hvad som för järn- eller ståltillverkning inom Sverige kan komma att åstundas.

Bolagen, hvilka icke må undandraga sig nu stadgade skyldighet gent emot dylik köpare, som för fullgörande af sina förpliktelser lämnar tillfredsställande bankgaranti, äga icke åsätta malmen högre pris än som är efter det vid köpet i allmänhet gällande prisläge skäligt. Uppstå emellan bolag och köpare olika meningar om, huruvida det af bolaget fordrade pris är skäligt, är bolaget pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant påfordrar, underkasta sig afgörande af tre skiljemän, af hvilka bolaget och köparen utse hvar sin och fullmäktige i Sveriges riksbank den tredje.

## § 9.

Bolagen förbinda sig att sörja för en i allo rationell malmbrytning såväl vid Luossavara Kirunavara och Gellivare malmfält som ock vid det eller de öfriga i § 1 omförmälta malmfält, som må komma att af bolagen bearbetas, samt för sådant ändamål vidtaga lämpliga anstalter och nedlägga erforderliga kostnader. Bolagen förbinda sig jämväl att hålla all i detta kontrakt afsedd, för rörelsen erforderlig egendom i godt skick.

## § 10.

Bolagen förbinda sig att, på sätt i Grängesberg och i Kiruna redan ägt rum, äfven i Gellivare, där den med staten pågående rättegången hittills lagt hinder i vägen för förverkligande af bolagets afsikter, vidtaga åtgärder för beredande af tjänliga bostäder åt arbetarna samt för öfrigt, i hvad på bolagen ankommer, söka sörja för deras trefnad.

## § 11.

Skulle under den tid, detta aftal äger bestånd, exporttull eller annan påлага eller afgift, af hvad slag det vara må, påläggas järnmalm, som brytes eller exporteras, förbinder sig staten att under förra hälften af nästpåföljande kalenderår godtgöra bolagen hvad de af sagda

grund måst slutligen vidkännas för malm, som brutits i någon uti denna öfverenskommelse afsedd fyndighet.

Därest under sagda tid något af de tre bolagen måst vidkännas direkt beskattning, af hvad slag det vara må, efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med årlig inkomst af en och en half miljon kronor eller förmögenhet af trettio miljoner kronor, skall staten under loppet af nästpåföljande kalenderår godtgöra detta bolag ej mindre hvad bolaget nödgats utgifva utöfver hvad det bort utgifva, därest dess beskattning utgått efter samma grunder som för bolag med ofvan sagda inkomst eller förmögenhet, än äfven ränta å skillnadsbeloppet efter fyra procent om året.

### § 12.

Staten förbinder sig att under den tid, denna öfverenskommelse varar, icke låta annan frakta för export afsedd järnmalm å järnvägen Luleå—Riksgränsen mot billigare afgifter än dem, som medgifvits bolagen.

### § 13.

1:o. Den 1 januari 1957 eller å den tidigare dag, som med tillämpning af § 4 här ofvan kan ifrågakomma, öfverlåter Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag utan ersättning med full äganderätt till staten den bolaget tillhöriga, inom Norrbottens län befintliga fasta egendomen 241,16 hektar mark i Juckasjärvi socken, afsöndrad från kronopark vid Kiruna.

Samtidigt öfverlåter aktiebolaget Gellivare malmfält utan ersättning med full äganderätt till staten samtliga detta bolag tillhöriga, inom Norrbottens län befintliga fastigheter, nämligen:

#### *I Gellivare socken:*

	$\frac{5}{32}$	mantal	fräse	Robsahm	n:o	1							
Fjällnäs	6	tunnland	inägor	afsöndrade från	$\frac{1}{8}$	mantal	Wassara	n:o	4	eller	Gellivare	n:o	5
	$\frac{3}{64}$	mantal		Petersberg	n:o	1							
	$\frac{21}{512}$	»		Wassara	n:o	4	eller	Gellivare	n:o	5			
	$\frac{1}{128}$	»		d:o	»	d:o							
	$\frac{7}{128}$	»		d:o	»	d:o							
	$\frac{1}{64}$	»		d:o	»	Gellivare	n:o	6					
	$\frac{9}{64}$	»		Wuortnuvuoma	n:o	1							
	$\frac{1}{32}$	»		Björkudden	n:o	1							

*I Öfver-Luleå socken:*

Holmfors såg			
$11/128$	mantal	Buddbyn	n:o 4
$13/128$	»	d:o	n:o 7
$7/32$	»	Legoträsk	n:o 1
$7/64$	»	d:o	n:o 1
$7/64$	»	d:o	n:o 1
$19/128$	»	Alternäs	n:o 1
$19/128$	»	d:o	n:o 1
$1/6$	»	Kopparberg	n:o 1
$13/32$	»	Bläslandet	n:o 1
$11/1024$	»	Buddbyn	n:o 3
$17/2560$	»	d:o	n:o 5
$39/4096$	»	d:o	n:o 7

} skogsskiften

*I Råneå socken:*

$9/32$	mantal	Rörviken	n:o 1
$3/16$	»	Hedträsk	n:o 1

*I Neder-Luleå socken:*

Å Svartön: Bältet n:o 3 om 10,3873 hektar, afsöndrad från  $1/16$  mantal Björnsbyn n:o 5  
 Bältet n:o 4 om 8,4397 hektar, afsöndrad från  $13/256$  mantal Björnsbyn n:o 5  
 En lägenhet om 73,7990 hektar, afsöndrad från  $37/128$  mantal Björnsbyn n:o 6  
 Ett område om 3,8630 hektar på Svartöberget.

Vid samma tidpunkt öfvergå utan ersättning med full äganderätt till staten samtliga de båda bolagen tillhöriga grufvor och inmutade områden inom Norrbottens län jämte alla för fyndigheternas tillgodogörande eller administrerande därstädes anordnade anstalter, byggnader, järnvägar och annat, likasom maskiner, redskap och rullande materiel, skolande härunder inbegripas all för grufvörelsen afsedd eller använd fast och lös egendom af hvad slag den vara må, dock icke penningar, värdepapper, fordringar eller vid kontraktstidens utgång osåld järnmalm, ej heller järnvägsvagnar, som gå i trafik å statsbanan eller för malmtransport särskildt byggda ångfartyg.

Jämväl all egendom af den här förut i denna § angifna beskaffenhet, som de tre bolagen må inom ofvannämnda län förvärfva före ofvanberörda tidpunkt, skall då, med iakttagande af nyssnämnda undantag, utan ersättning med äganderätt tillfalla staten.

Bolagen fritaga sig från ersättningsskyldighet för det fall, att före fastigheternas afstående till staten desamma eller någon eller några af dem skulle utan bolagens förvållande lagligen frånvinnas bolagen, äfvensom från annan hemulsskyldighet än öfverlämnande af nuvarande äganderättshandlingar och lagfartsbevis. Likaledes fritaga sig bolagen från skyldighet att försvara sådana grufvor och inmutade områden, hvilka vid bristande försvar omedelbart tillfalla staten såsom jordägare.

2:o. Bolagen ansvara för, att den i mom. 1:o afsedda egendom vid tiden för dess öfverlämnande till staten icke besväras af andra in-teckningar än dem, som nu äro beviljade eller omnämnas i mom. 3 af denna §.

3:o. Bolagen förbinda sig att till staten öfverlämna äganderättshandlingarna till samtliga ifrågakomna grufvor och inmutningar jämte de i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags eller aktiebolagets Gellivare malmfält förlagsin-teckningsbara egendom nu fastställda in-teckningar, så snart och i den mån berörda handlingar frigöras från å dem nu hvilande pantförbindelser. Vid kontraktets underskrifvande å statens vägnar öfverlämna bolagen vidare såsom säkerhet för öfverlå-tandet till staten af de i mom. 1 här ofvan omförmälda fastigheter skuldebref å sammanlagdt en miljon kronor med in-teckningsrätt i fastigheterna.

Därest den i denna § afsedda egendom eller del däraf genom konkurs skulle frångå det bolag, den nu tillhör, är staten berättigad att af bolaget erhålla skadestånd till belopp motsvarande fem (5) kronor per ton af all den järnmalm, som återstår obruten, därvid till grund för myckenhetens bestämmande skall, hvad Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag angår, i första rummet läggas den uppskattning, som jämlikt § 2 må hafva ägt rum. Har denna uppskattning enligt nämndens förklaring omfattat all befintlig malm, skall samma uppskattning gälla. Har ej uppskattningen omfattat all befintlig malm eller har nämnden ännu ej blifvit tillsatt eller icke afgifvit utlå-tande, äge staten förebringa annan utredning angående malmtillgångens storlek, dock att denna skall anses utgöra minst fyrahundra miljoner ton. Aktiebolagets Gellivare malmtillgång skall i nu afsedda fall anses utgöra en tiondedel af den myckenhet, som Loussavaara-Kiirunavaara aktiebolags malmtillgång innehålla.

Hvad nu är sagdt om konkurs gälle ock, därest egendom genom utmätning frångår något af sistnämnda tvenne bolag, dock ej där denna egendom för exekutiv auktion saluvärderats till mindre än ett hundra tusen kronor, i hvilket fall skadeståndet skall utgöra tre gånger det belopp, hvartill den utmäta egendomen saluvärderats.

#### § 14.

1:o. Under år 1925 äger staten rätt att, därest den det vill, till-säga bolagen om inlösen af all i detta kontrakt afsedd egendom, och

skall tillträdet i så fall äga rum den 31 december året därefter. Lösen skall gifvas enligt följande grunder. Af den malmkvantitet, som bolagen enligt § 1 äga bryta och tillgodogöra sig, skall den del, som vid tidpunkten för inlösen återstår obruten, med tillägg af en tiondedel af hvad Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag brutit och försålt från och med år 1911 till dess inlösen äger rum, lika fördelas på de år, som återstå af den i §§ 3 och 4 bestämda tidsperiod med tillägg af fem år därutöfver. Därefter beräknas den nettovinst för hvar och ett af dessa år, hvarom bolagen genom statens tidigare tillträde komma att gå miste. Beräkningen af sagda nettovinster verkställas af nio ojäfvige gode män, af hvilka tre utses af staten, tre af bolagen, en af magistraten i Stockholm, en af magistraten i Göteborg och en af styrelsen för tekniska högskolan i Stockholm. Vid beräkningen skola gode männen, för hvilka bolagens böcker och öfriga handlingar skola hållas tillgängliga, träffa sitt afgörande med hänsyn såväl till malmpris och brytningskostnader under den föregående tiden af bolagens verksamhet som till befintliga kontrakt och alla andra på bedömandet inverkan omständigheter. Sedan nettovinsten för hvar af de följande åren sålunda bestämts, uträknas det värde, som hvarje årsvinst har vid tidpunkten för inlösen, på det sätt att sagda värde med tillägg af ränta och ränta på ränta efter fyra procent för år från tillträdesdagen till ifrågavarande vinstårs utgång skall uppgå till samma belopp som den enligt ofvan angifna grunder beräknade nettovinsten för samma år.

Summan af årsvinsternas sålunda uträknade värden vid tidpunkten för tillträdet utgör inlösningsbeloppet. Det sålunda bestämda beloppet skall staten erlägga kontant å tillträdesdagen.

Inför gode männen må såväl staten som bolagen framställa och grunda sina anspråk och påståenden. Gode männens beslut må ej öfverklagas. Stanna de i olika meningar, gälle den mening, som de flesta omfattat såsom gode männens beslut. Lagen om skiljemän äger ej tillämpning i fråga om det i detta mom. afsedda förfarande. Angående påföljd af parts underlåtenhet att utse gode män gälle hvad i § 2 är för där afsedt fall stadgadt.

Begagnar staten icke sin lösningsrätt vid ofvan angifna tidpunkt, må densamma sedan ej göras gällande förrän tio år därefter samt ytterligare efter en period af tio år.

2:o. Skulle bolagen eller något af dem i väsentlig grad brista i fullgörandet af de i § 3 mom. 3, §§ 7 eller 9 stadgade åtaganden, och rättelse ej ske inom sex månader efter tillsägelse från statens sida, skall, i händelse staten sådant påfordrar, statens lösningsrätt till den i detta kontrakt afsedda egendom inträda. För sådant fall skola de i

förestående mom. stadgade bestämmelser om lösen gälla, dock med den skillnaden att staten endast skall erlægga åttio procent af det inlösningsbelopp, som med tillämpning af mom. 1 skulle hafva utgått.

3:o. Därest förevarande paragraf träder i tillämpning, skall staten samtidigt med öfvertagande af egendomen jämväl öfvertaga Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags samt aktiebolagets Gellivare malmfält förpliktelser jämte motsvarande rättigheter enligt sådana kontrakt angående leverans af järnmalm, hvilka äro upprättade, innan tillsägelse om inlösen enligt mom. 1 skett, eller, i fall tillträdet sker på grund af hvad i mom. 2 stadgas, innan staten framställt anspråk på inlösen; dock under förutsättning att icke något af de tre bolagen afhändt sig någon bolaget tillhörig malmångare, i förra fallet efter det staten tillsagt om inlösen, och i senare fallet efter det anspråk på inlösen framställts.

### § 15.

Är vid den tidpunkt, då staten tillträder egendomen, malm, som af Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält brutits inom den i detta kontrakt stadgade begränsning, osåld, äga bolagen utfrakta densamma på i detta kontrakt stadgade villkor.

### § 16.

Staten utfäster sig att vid tillträdet af bolagens ifrågakomma egendom, i den mån sådant lämpligen kan ske, öfvertaga den hos Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag och aktiebolaget Gellivare malmfält anställda personal äfvensom att svara för fortsatt utbetalning af då utgående, till beloppet rimliga pensioner och understöd åt tjänstemän och arbetare, som varit anställda vid nämnda båda bolag.

### § 17.

Därest staten före utgången af år 1953 tillträder den i detta kontrakt afsedda egendom, förbinder sig staten att till G. E. Broms' rättsinnehafvare utbetala den royalty, som enligt aftal af den 11 februari och den 20 maj 1903 häftar vid den egendom, staten sålunda förvärfvat.

### § 18.

Den mellan kronan, å ena, och aktiebolaget Gellivare malmfält m. fl., å andra sidan, anhängiga rättegång angående rätt till vissa inmutningar, i hvilken rättegång Svea hofrätt gifvit dom den 23 februari 1906, nedlägges till alla delar, och parterna bära hvar sina kostnader för samma rättegång.

## § 19.

Därest bolagen eller något af dem vid statens tillträde af den i detta kontrakt afsedda egendom, vare sig detta sker i enlighet med § 13 eller § 14, äger för malmtransport särskildt byggda ångfartyg, skall staten vara berättigad och skyldig inlösa dessa fartyg till pris, som bestämmes af skiljemän, af hvilka hvardera kontrahenten utser en och de två sålunda utsedda eller, i fall de icke kunna ena sig, öfverståhållar-ämbetet den tredje.

## § 20.

Genom detta kontrakt upphäfves den emellan staten, å ena, och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, å andra sidan, den 2 juli 1898 ingångna öfverenskommelse. Till ytterligare säkerhet för uppfyllande af bolagets förbindelser enligt förevarande kontrakt skola hos staten kvarblifva såväl det in-tecknade skuldebref å två miljoner kronor, som af bolaget öfverlämnats till staten såsom säkerhet för ett i sagda öfverenskommelse stadgadt vite, som ock de såsom pant för samma öfverenskommelse till staten aflämnade depositionsbevis, dock med rätt för bolaget, så länge det fullgör sina förbindelser enligt förevarande kontrakt, att uppbära ränta å bevisen.

## § 21.

De rättigheter, som på grund af detta kontrakt tillkomma bolagen, må icke utan statens samtycke å annan öfverlåtas.

Förestående aftal antages härmed, under förutsättning af vederbörande bolagsstämmors godkännande inom nästkommande juni månads utgång, men upphör att vara för bolagen bindande, därest det icke af staten inom samma tid godkännes.

Stockholm den 8 maj 1906.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund  
*Vollrath Tham.*

Aktiebolaget Gellivare Malmfält  
*Vollrath Tham.*

Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag  
*Vollrath Tham.*

Brukspatron Vollrath Thams egenhändiga namnteckning  
bevitna:

*C. H. Byström.*

*L. Lagerhjelm.*

*Bilaga B.*

TILL KONUNGEN.

Genom nådig remiss den 7 dennes har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att öfver ett uppgjort förslag till öfverenskommelse mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara

aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, en för alla och alla för en, å andra sidan, angående, bland annat, transport af järnmalm från Kiruna till Riksgränsen, från Kiruna till Svartön och från Gellivare till Svartön, afgifva underdånigt yttrande.

Med anledning häraf får järnvägsstyrelsen, som förut under hand satts i tillfälle att taga del af förslaget innehåll, och som utgår från, att dess yttrande endast behöfver afse de bestämmelser i sagda öfverenskommelse, som röra järnvägstransporten, till en början framhålla, att för att styrelsen skall kunna fullgöra de staten enligt kontraktet åliggande förpliktelser i fråga om transporten af malmen, styrelsen måste göra det förbehåll, att tillräckliga medel för beredande af den ökning af den rullande materielen och de utvidgningar eller nyanläggningar af bana och byggnader, som betingas af de så väsentligt ökade transportererna, på anmälan från styrelsen ställas till dess förfogande i tillräckligt god tid, och särskildt att styrelsen sättes i tillfälle att, om sådant finnes lämpligt, bygga järnvägen Kiruna—Riksgränsen dubbel-spårig redan innan transportkvantiteten uppgått till 3,000,000 ton per år.

Hvad beträffar den ifrågasatta fraktsatsen, 2 kronor 64 öre per ton, får järnvägsstyrelsen framhålla följande.

Anläggningskostnaden för järnvägen Gellivare—Riksgränsen, inklusive räntor under byggnadstiden, uppgår för närvarande till i rundt tal 32,300,000 kronor. För möjliggörande af en till 3,300,000 ton per år ökad transport erfordras, för anskaffande af ökad rullande materiel, omläggning af en sträcka å 12 kilometer vid Stenbacken till mera gynnsam tracé, uppförande af flera banvaktsstugor, betjäningsbostäder, öfverliggningshus och lokomotivstall samt anläggning af reparationsverkstad i Kiruna, utvidgning af vatten- och kolstationsanordningar, m. m. äfvensom oförutsedda utgifter, ett belopp, som approximativt beräknas till 10 miljoner kronor. Hela anläggningskostnaden för järnvägen, om en transport af den omfattning kontraktförslaget förutsätter skall kunna fullgöras, kan således beräknas till 42,300,000 kronor.

De utgifter för drift och underhåll, som en dylik transport förorsakar, kunna svårligen med någon större grad af säkerhet uppskattas för hela den långa kontraktstiden. För de första åren efter det full transportmängd af 3 å 3,3 miljoner ton kommit till stånd, kunna kostnaderna på grund af erfarenheten från åren 1903—1905 beräknas sålunda.

Utgifterna för förvaltning, banbevakning och underhåll, stations-tjänst m. m., hvilka vid växande trafik väl ökas men långt ifrån i samma proportion som trafiken, uppgingo år 1903 till 570,000 kronor, år 1904 till 654,000 kronor och år 1905 till 939,000 kronor, beroende den betydliga ökningen år 1905 till hufvudsaklig del på tillfälliga dryga utgifter för anordnande af permanenta snöskydd m. m. Om ofvanberörda utgifter vid en transportmängd af tre miljoner ton eller något däröfver uppskattas till 1,200,000 kronor, torde därmed vara angifvet ett belopp, som, äfven med hänsyn till uppkommande nya utgifter för dubbel bevakning å sträckan Kiruna—Riksgränsen och ökade utgifter för räls- och slipersutbyte, kan anses vara mer än tillräckligt. Per ton räknadt beräknas dessa kostnader alltså till 40 öre.

Utgifterna för tågens framdragande, den rullande materielens underhåll m. m., hvilka stiga i ungefär samma grad som trafiken och således äro per ton desamma, oberoende af trafikens storlek, uppgingo år 1903 till 52,8, 1904 till 55,3 och 1905 till 52,5 öre per ton. Med hänsyn till ökning i reparationskostnader, kolpris m. m. torde de böra påläggas en säkerhetskoefficient af cirka 25 procent och upptagas till 70 öre per ton.

Tillsammans kunna utgifterna vid transport af 3 miljoner ton per år således uppskattas till 1 krona 10 öre per ton. Med en fraktsats af 2 kronor 64 öre kan således påräknas ett öfverskott af 1 krona 54 öre per ton eller — för 3,000,000 ton — 4,620,000 kronor inalles, motsvarande, äfven om man tar i betraktande, att därifrån bör afräknas den förlust, som eventuellt kan uppstå å annan å banan bedrifven trafik än malmtrafiken, till ränta, amortering och vinst inemot elfva procent å det ofvan beräknade anläggningskapitalet, 42,300,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har redan framhållit, att denna kalkyl icke kan tillmätas något större värde för den senare delen af kontraktstiden. Emellertid får styrelsen fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på att, äfven om i följd af omständigheter, som nu ej kunna öfverskådas, en så betydlig förhöjning af ofvanberörda belopp, 1 krona och 10 öre, som med 50 procent uppkomme, öfverskottet likväl skulle utgöra 99 öre per ton och alltså för 3,000,000 ton 2,970,000 kronor eller öfver 7 procent å anläggningskapitalet.

Skulle utom Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag någon annan större trafikant af malm tillkomma, blifver det nödvändigt att bygga banan dubbelspårig, åtminstone till större delen. Härigenom uppkommer ökning af kostnaderna endast för banunderhåll. Då emellertid

transportmängden, om malm komme att försändas t. ex. från Svappavare, skulle betydligt ökas, är det att antaga, att utgifterna per ton malm närmast skulle tendera att minskas. Blevde de oförändrade 1 krona 10 öre per ton, skulle redan vid en för dubbelbanan så jämförelsevis liten transport som fyra miljoner ton per år uppkomma ett öfverskott till ränta, amortering, vinst samt betäckande af eventuell förlust å öfrig trafik af 6,160,000 kronor, under det att samtliga nuvarande och blifvande anläggnings- och anskaffningskostnader för en transportmängd af 4,000,000 ton knappast kunna beräknas uppgå till mer än 55 miljoner kronor, äfven om anläggningskostnaden för dubbspåret torde böra approximativt beräknas till 7 à 8 miljoner kronor.

Med hänsyn till hvad järnvägsstyrelsen här anfört, anser sig styrelsen oförbehållsamt kunna tillstyrka den ifrågasatta fraktsatsen, 2 kronor 64 öre, per ton malm från Kiruna till Riksgränsen.

Hvad beträffar transporten af 1,200,000 ton malm från Kiruna till Svartön såväl som transporten af 750,000 ton malm från Gellivare till Svartön, äro visserligen de för dem stipulerade fraktsatserna låga; men då den för transporter af malm från Gellivare till Svartön stipulerade frakten, 2 kronor 75 öre per ton, är lika med den, som under en följd af år varit gällande för aktiebolaget Gellivare malmfälts transporter af minst 600,000 ton, och med denna fraktsats jämte inkomsten af annan trafik å nämnda bandel ernåtts en så god afkastning, att densamma de senaste åren uppgått till mer än 7 procent, synes det ej vara att befara att, äfven om i betraktande tages, att en eventuell transport af 1,200,000 ton malm från Kiruna till Svartön måste medföra en ökning af materielen och utvidgade anordningar hufvudsakligen å Svartön, med de för de båda transporterorna stipulerade fraktsatserna, 3 kronor 48 öre resp. 2 kronor 75 öre per ton, hvilka motsvara ungefär samma procentuella nedsättning af den för varuslaget »malmer, alla slag» enligt den för transporter å statens järnvägar gällande taxa utgående fraktafgift, skall under andra förhållanden uppkomma en otillfredsställande afkastning än om driftkostnaderna skulle komma att väsentligt ökas. Men äfven om så skulle blifva fallet, föreligger ju ej någon fara, att staten ej skulle erhålla en nöjaktig afkastning af denna järnväg, då ju staten under alla förhållanden är garanterad den på bolagens transportmängder belöpande andelen af en ränta af 4.5 procent å nuvarande och blifvande anläggningskostnad för järnvägen Gellivare—Svartön, en ränta, som med cirka en procent öfverstiger den medelafkastning, som statens järnvägar i sin helhet gifva.

På grund af hvad sålunda anförts får styrelsen i underdånighet uttala, att styrelsen icke har något att mot det föreliggande förslaget erinra.

Remisshandlingen återgår härjämte.

Underdånigst

MAURITZ SAHLIN.

AXEL CORIN.

HJALMAR WIKLAND.

VIKTOR KLEMMING.

JOHN LUNDBERG,  
föredragande.

PER KJELLIN.

*Nils Ahlberg.*

Stockholm den 8 maj 1906.

---