

**N:o 27.**

Af herr **Montgomery**, om anslag till verkställande af utredning rörande storleken af malmförekomsten vid de nu inmutade järnmalmshöjdigheterna i Lappland m. m.

Vid 1905 års riksdag väcktes två motioner om exporttull på järnmalm. Under behandling af dessa i bevillningsutskottet utspann sig en polemik mellan två personer, som ansågos vara första klassens fackmän i malmfrågor, men de högst olika åsikter, som af dem uttalades, gjorde, att utskottets flertal fick den uppfattningen, att frågan behöfde få en mycket grundligare utredning, än utskottet då var i tillfälle att föranstalta innan ett riksdagsbeslut kunde fattas, hvarför utskottet hemställde om en skrifvelse till Kungl. Maj:t, att utredning måtte företagas, »huruvida, vare sig med hänsyn till omfattningen af landets förråd af järnmalm och möjligheten af dess förädling inom landet, eller för tillvaratagande af landets ekonomiska intressen i öfrigt, särskilda åtgärder till malmexportens reglerande må anses vara påkallade, äfvensom därefter till Riksdagen aflåta den framställning, hvartill en dylik utredning kan gifva anledning.»

Liksom öfriga förslag i järnmalmshöjdighetsfrågan under de sista åren ledde ej heller detta utskottets utlåtande till något Riksdagens beslut, men de voteringar, som följde i Riksdagens båda kamrar, visade tydligt, att en sådan utredning var väl behöflig.

Hvad sedan inträffat i järnmalmshöjdighetsfrågan har visat, att samma obestämthet förefinnes såväl inom Riksdag som regeringarne, hvilket ytterligare tydliggör det stora behofvet af en sakrik utredning, för att frågan skall komma ur sitt nuvarande för alla parter olidliga läge.

Denna utredning är nu så mycket nödvändigare, därför att Svappa-vaara grufbolags ansökan om koncession på en järnväg mellan Kiiruna

och Svappavaara skall afgöras, och bör staten söka undvika att komma i samma obestämda läge med detta bolag, som det nu är med Kiiruna och Gellivarabolagen.

Då Riksdagen 1898 anlog medel till byggande af järnvägen Gellivara—Riksgränsen, skref Riksdagen till Konungen, bland annat, att den kvantitet malm, som med sin frakt skall bekosta driften och amortera anläggningen af banan, nedsättes från föreslagna 1,500,000 ton till 1,200,000 ton samt tillägger: »För den malmtransport, staten härutöfver åt bolaget besörjer, bör staten äga att uppbära särskild afgift. Med anledning häraf skulle staten hafva utsikt att å järnvägen intjäna vinst dels genom den järnmalm, som Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag därå fraktar utöfver 1,200,000 ton årligen, dels genom den malmtransport, som medelst ifrågasatta bibanor kan komma att tillföras järnvägen från andra grufdistrikt, dels ock genom annan trafik, hvaraf särskildt torde kunna påräknas transitotransporter mellan Finland och västerhafvet. Uttrycklig bestämmelse, att öfverskottet å berörda trafik tillgodokommer staten, anser Riksdagen böra i kontraktet införas.»

I Kungl. Maj:ts proposition n:o 158 till 1906 års Riksdag meddelas, att Kiirunabolaget fraktat följande kvantiteter malm från Kiiruna till Riksgränsen:

Under år 1903 .....	962,163 ton
» » 1904 .....	1,225,330 »
» » 1905 .....	1,447,174 »

För den kvantitet, som öfversteg omförmälde 1,200,000 ton, betalades 2 kronor per ton i frakt i enlighet med nädiga brevet af den 28 oktober 1904.

Den 13 januari 1906 förklarade Kungl. Maj:t, att denna fraktsats af 2 kronor per ton »skulle hafva upphört att gälla med utgången af 1905».

För 1906 var alltså ingen fraktsats för öfverskjutande kvantiteten bestämd, hvarför Kiirunabolaget i juni 1906 ingick till järnvägsstyrelsen med begäran att för en extra kvantitet af 400,000 få betala 2: 64 kronor per ton, hvilket belopp är järnvägstaxans tariff 12 med den för större trafikanter med regelbundna frakter bestämda undantagstariffen af 20 procents rabatt.

För att bolaget skulle kunna i god tid ordna sina försäljningar för 1907, och för att järnvägsstyrelsen skulle hafva tid att vidtaga behöfliga förberedelser, begärde bolaget i juli 1906 att för 1907 få utfrakta extra 600,000 ton mot en fraktafgift af 2: 64 kronor.

Härå resolverade Kungl. Maj:t den 14 sistlidne september, att den senare hemställan ej skulle »till någon åtgärd föranleda», samt att för 1906 skulle få utfraktas 300,000 ton mot en fraktafgift af 3: 30 kronor per ton, d. v. s. järnvägstaxans tariff 12 utan undantagstariff för större trafikanter.

Ett sådant osäkerhetstillstånd är ej behagligt i längden hvarken för staten eller bolaget.

Riksdagen har 1901 på därom framställd ansökan beslutit, att om ett bolag bildas för byggande af järnväg mellan Kiiruna och Svappavaara, och detta bolag fullgör vissa bestämmelser, har Riksdagen intet att erinra mot, att den begärda koncessionen beviljas.

Huru skall nu ordnas med frakten för Svappavaaramalmen mellan Kiiruna och Riksgränsen, och till hvilket pris skall den verkställas?

Kiirunabolaget har måst anskaffa 200 egna malmvagnar för att kunna utfrakta sin nuvarande malmkvantitet. Skola de öka detta antal för att äfven Svappavaaramalmen skall kunna utfraktas?

Vore ej lämpligare, om staten själf byggde den 43 kilometer långa järnvägen mellan Kiiruna och Svappavaara, ty man kan lätt tänka sig, att malmfyndigheter på andra sidan Svappavaara kunde upptäckas? Då uppstå nog svårigheter för inmutarna däraf att få frakta behöfliga kvantiteter på Svappavaarabolagets järnväg.

Riksdagen har visserligen förordat, att ett blifvande bolag själf skulle bygga banan, men sedan dess har erfarenheten af förhållandena däruppe högst väsentligt utvidgats, och då Riksdagen i sin skrifvelse härom meddelar, att i koncessionen skall inflyta bestämmelse om rätt för staten att »när som helst inlösa järnvägen med tillhörigheter», finnas inga hinder för att Riksdagen nu 6 år senare ändrar sin uppfattning därhän, att den beslutar att själf bygga denna järnväg.

Flera större trafikanter, bland dem Tuolavaarabolaget, hvars aktier egas af en del svenska järnverk, komma hädanefter att frakta malm på banan Kiiruna—Riksgränsen, och förefaller därför det kontrakt, som nu gäller mellan staten och Kiirunabolaget, att med afseende på frakten för de omförmälda 1,200,000 ton blifva mycket besvärligt och inveckladt för järnvägsstyrelsen att tillämpa. En omarbetning däraf med ledning af den erfarenhet, som vunnits under de år trafiken varit i gång, är därför ganska behöflig. Kiirunabolaget har i frakt för omförmälde 1,200,000 ton under år 1904 betalt 2: 19 kronor per ton, och 2: 33 kronor under år 1905. Det senare året blef afgiften så hög i följd af tillfälliga dryga utgifter för anordnande af permanent snöskydd, byggande af banvaktarstugor och skolhus m. m., hvilka utgifter genast afskrifvits, i

stället för att de skulle förts på anläggningskostnaden, hvilket varit riktigare. Kontraktet kan från statens sida ej uppsägas förrän 1922, men då regeringen och Kiirunabolaget förra året enades om en ny uppgörelse, är det antagligt, att en sådan i denna del äfven kan före uppsägningstiden komma till stånd, om villkoren blifva för båda kontrahenterna tillfredsställande.

Järnvägen Gellivara—Riksgränsen var enligt byggnadsförslaget beräknad att kunna frakta 2,700,000 ton malm per år. Detta var nog en väl hög siffra, ty järnvägsstyrelsen beräknar enligt dess skrifvelse, intagen i Kungl. Maj:ts proposition till förra Riksdagen, att det skulle åtgå cirka 10,000,000 kronor för att obehindradt kunna frakta 3,300,000 ton. Förutom detta belopp skulle det åtgå ytterligare cirka 13,000,000 kronor för att göra banan Kiiruna—Riksgränsen dubbelspårig. Skola de kvantiteter malm, som såväl Kiiruna som Svappavaara och Tuolavaarabolagen begära att så småningom få fraktade, kunna framdragas, fordras nog dubbelspårig järnväg. För att staten skall få någon afsevärd vinst på järnvägsdriften, i öfverensstämmelse med hvad i 1898 års riksdagsskrifvelse omförmäles, är det nödvändigt, att det ordnas så, att grufbolagen kunna högst afsevärdt höja sina afverkningar, ty man kan ej godtyckligt öka omkostnaderna för en affär. Den kan då blifva utsatt för svårigheter att kunna konkurrera på världsmarknaden. Huru skola då dessa ökade anläggningskostnader fördelas på Kiirunabolaget, för att af detta enligt kontraktet amorteras, samt på öfriga bolagens fraktbelopp?

Såsom ofvan påvisats, är ingen fraktsats fastställd för de kvantiteter, som af Kiirunabolaget utfraktas utöfver de 1,200,000 ton. Af Kungl. Maj:ts proposition till förra Riksdagen framgår tydligt, att Kiirunabolaget är villigt att inrymma goda vilkor för staten, blott bestämda vilkor för framtiden snarast fastslås. Enligt statens nu gällande allmänna frakttaxa, skulle frakten från Kiiruna till Riksgränsen vara 2: 64 kronor per ton. Enligt järnvägsstyrelsens ofvannämnda skrifvelse beräknas banans s. k. själfkostnader på denna sträcka till 1: 10 kronor per ton; alltså skulle det kunna blifva en vinst af 1: 54 kronor för hvarje ton, som fraktas utöfver de 1,200,000 ton, om statens allmänna frakttaxa tillämpades. Vill staten sedan gynna den inhemska förbrukningen af lappländsk järnmalm, kunde de kvantiteter, som bevisligen säljas för förädling inom landet, få fraktas till lägre pris.

Tiden är nog nu inne att få fraktsatsen för den öfverskjutande kvantiteten fastställd!

Ett spörsmål framträder då, om det är klokt att exportera så

mycket järnmalm, äfven om en blifvande utredning visar att malmtillgången tillåter det. I det fallet kunna vi följa Englands exempel, då väl ingen kan påstå, att det landet ej förstår att sköta sina ekonomiska intressen. På hvilken ståndpunkt skulle industri och järnvägar i Sverige nu stå, om vi ej fått importera engelska stenkoll! Har ej England därigenom hos oss, liksom hos många andra nationer, uppammat en stark konkurrens, som skadat dess industriella intressen? Låt oss taga järnmalmsexportfrågan med samma jämnmod som de taga sin stenkollsexport. Genom dessa inkomster får staten medel att kraftigt understödja bemödandena att inom landet tillgodogöra de lappländska malmerna. För att staten dock skall veta, hvilka kvantiteter malm, som finnas vid de nu inmutade lappländska malmfälten, bör en undersökning däraf snarast föranstaltas. En god hjälp kan då fås af den mycket vidlyftiga undersökning, som nu utföres af Kiirunabolaget och som lär blifva färdig inom den allra närmaste tiden. Det är nog bäst att draga nytta af de svenska malmerna, medan det ännu finnes tillräckligt med stenkoll kvar i Europa, ty sedan kommer nog den stora järnindustrien att flyttas till trakter af jorden, dit de svenska malmerna ej med fördel kunna fraktas. I Norge göras i dagarne mycket stora affärer i inmutningar, och törhända kunna de där ordna en lugn och jämn export af briketterad järnmalm, så att de nuvarande köparne af svensk malm finna med sina intressen förenligare att därifrån hemta hvad de behöfva i den vägen. Att en ökad export af järnmalm kommer att hafva stort inflytande på handelsbalansen, lämnar stadigt arbete för många svenska män samt upprycker vår nordligaste landsända högst väsentligt, kan blott i förbigående behöfva påpekas.

Af hvad sålunda anförts framgår, att så stora ekonomiska frågor, som det här gäller att lösa, böra af Riksdagen utredas till ledning af regeringen, då den skall fatta bestämmelse härom, hvarför jag får vördsam samt hemställa,

att Riksdagen behagade ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett anslag af 25,000 kronor för att verkställa utredning af, huru stora malmkvantiteterna kunna vara vid de för närvarande inmutade järnmalmsfyndigheterna i Lappland.

Stockholm den 26 januari 1907.

*W. E. Montgomery.*

---