

Nr 468.

Av herr **Hage**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 241, med förslag till överenskommelse med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare Malmfält, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och Norrbottens Järnverks Aktiebolag.*

Det av regeringen i proposition nr 241 framlagda förslaget till nytt avtal mellan staten å ena sidan och Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag m. fl. å andra sidan om utnyttjande av bolagets gruvor, främst i Norrbotten har — som naturligt är, då det här gäller en miljonaffär av efter svenska förhållanden betydande omfattning — givit anledning till en hel del kommentarer i den offentliga diskussionen. I dessa har man försökt att i någon mån väga och uppskatta de medgivanden, som ena parten gjort vis å vis den andra — staten mot bolaget och bolaget mot staten — för att få fram en någorlunda säker utgångspunkt för avgörande av frågan, vem som kan komma att bli den vinnande — staten eller bolaget — om en uppgörelse eventuellt kommer till stånd i enlighet med det nu föreliggande förslaget. Härvidlag har knappast från något håll ett mera bestämt och verifierat omdöme uttalats — även om man i mera allmänna ordalag uttalat sig för att en uppgörelse nu bör ske. Men detta är också ganska naturligt, eftersom det måste förutsättas, att den, som vågar sig på att göra ett bestämt uttalande, måste dessförinnan ägna sig åt ett mycket ingående studium av den mångfald av pro och contra i form av medgivanden i ena fallet till fördel för bolaget och i andra fallet till fördel för staten, som ingå i det föreliggande förslaget. Här är det ej heller nog med, att man ställer upp mot varandra å ena sidan antalet medgivanden till bolaget, som staten gått in för, mot dem, som bolaget å sin sida velat vara med om till fördel för staten. Ty därutöver måste man även övergå till ett noggrant uppskattande av den ekonomiska innebörden av varje sådant medgivande, och slutligen måste det för den samvetsgranne granskaren alltid bli frågan om ett subjektivt bedömande av det hela ur nationalekonomiska utgångspunkter och med hänsyn till bl. a. sådana svårbedömliga faktorer som de avsättningskonjunkturen, som kunna uppstå för vår svenska malm, icke minst med hänsyn till nya tekniska metoder och uppfinningar, som kunna bli en verklighet under kommande tider ävensom med hänsyn till utsikterna för utländska malmfält att med fördel konkurrera å världsmarknaden med vår egen vara m. m.

Man kan knappast begära, att propositionen skulle ha presterat ett oomkullrunkeligt material för ett belysande av *alla* här omnämnda förhållanden — alldeles särskilt svårt torde det vara att åstadkomma ett någorlunda till-

Några synpunkter i allmänhet rörande avtalsförslaget.

förlitligt material att lägga till grund för ett bedömande av, huru ovan nämnda konjunkturer på detta område kunna utveckla sig längre fram under den tämligen långa period fram till år 1947, som kontraktet skulle komma att omfatta. Emellertid kan man — även om man gör ett sådant medgivande och även om man erkänner att alla sifferuppgifter, som här kunna presteras äro mer eller mindre uppkonstruerade — likväl ha anledning tycka, att man i propositionen allt för litet intresserat sig för att framlägga en siffermässig belysning, bl. a. av den ekonomiska innebörden av de medgivanden till fördel för den ena eller andre kontrahenten, vilka föreslagits, ävensom av de bägge tänkbara alternativen, att förslaget bifalles eller avslås av riksdagen.

Nu kan man väl emellertid vara alldeles övertygad därom, att respektive utskott i riksdagen kommer att se till, att alla här omnämnda matematiska beräkningar m. m., som kunna vara behövliga för frågans bedömande, och som kunna anskaffas, komma att föreligga, då frågan skall prövas. Ty här bör det strängt hållas därpå, att avtalets verkliga innebörd och konsekvenser för staten bli så grundligt klarlagda för icke blott utskottets medlemmar utan även för riksdagens medlemmar i övrigt, att det icke kan i en framtid med skäl komma att sägas, att staten lät draga sig vid näsan vid denna affärsuppgörelse.

Fremst bör det därvidlag ses till, att man i detta fall energiskt avvisar en sådan uppfattning som den ej sällan hörda, att staten gärna kan giva den enskilda företagareverksamheten en eller annan avance, eftersom det alltid till slut medför vissa fördelar för det allmänna. Särskilt torde socialdemokratien ha anledning att underkasta förslaget en synnerligen kritisk granskning. Ty ur rent *principiella* utgångspunkter kan knappast en socialdemokrat ha anledning att ropa halleluja inför ett förslag, vars antagande visserligen i detta fall gör staten till hälftendelägare 4 à 5 år tidigare än vad nuvarande avtal innebära men som samtidigt innefattar, att statens definitiva övertagande av en mäktig naturtillgång uppskjutes ytterligare på 10 år och kanske — på all framtid.

Vad här anförts, hänför sig till det föreliggande avtalsförslaget i *allmänhet*, rörande vilket man torde kunna säga, att det erbjuder synnerligen stora svårigheter att med det material, som nu föreligger, bilda sig en bestämd uppfattning beträffande de ekonomiska konsekvenser, som bliva en följd av ett antagande av kontraktetsförslaget, även om man mest är böjd för — sedan man genomläst propositionen — att gå på avslag, såvida ej betydande förändringar till fördel för staten kunna genomföras.

Emellertid finnes det ett avsnitt i kontraktetsförslaget, där det är lättare att komma till en mera bestämd uppfattning rörande den ekonomiska sidan av saken. Jag syftar här på *de förslag, som ingå i kontraktet rörande de taxor, som skola tillämnas för transporterande av bolagets malm från Kiruna och Gällivare till Luleå (Svartön) och Riksgränsen (för vidare befordran till Narvik).*

Man observerar här först, att nämnda taxor skola enligt kontraktetsförslaget förbliva oförändrade t. o. m. slutet av år 1937, varefter en mindre höjning skall äga rum. Slutligen stadgas även, att frakterna skola höjas med vissa

*Frågan om
malmsfrakter-
nas storlek.*

belopp i förhållande till den förhöjning, som i en framtid kan komma att inträda i de försäljningspriser, som bli gällande på bolagets malm — en bestämmelse, som efter all sannolikhet knappast kommer att bliva av praktisk betydelse.

Kungl. järnvägsstyrelsen — som lär haft på sig två dagar att yttra sig rörande kontraktförslaget — har särskilt opponerat sig mot de föreslagna fraktsatserna. Och detta med rätta, synes det mig. Ty det framkommer av propositionen, att de frakter, som skola gälla för tiden intill 1937, äro desamma, som fastställdes år 1907, och man behöver sannerligen ej vara någon trafikexpert för att, liksom järnvägsstyrelsen, komma fram till den uppfattningen, att det måste anses synnerligen orimligt, att samma frakttaxor, som fastställdes med hänsyn till det penningvärde, som var rådande 1907 och med hänsyn till storleken av statsbanornas driftkostnader vid nämnda tidpunkt, nu förklaras skola bli gällande fram till 1937, vid vilken tidpunkt, som förut nämnts, en mycket ringa förhöjning skall ske, vilket måste innebära, att taxorna även efter år 1937 komma att bliva allt för låga.

Nu upplyses det också i det sammanhanget, att förut nämnda, år 1907 fastställda taxor på sin tid avvägdes på sådant sätt, att man skulle av malmbanornas trafikerande få fram endast en rimlig avkastning, avvägd med hänsyn till omfattningen av malmfrakterna samt med hänsyn därtill, att denna transportvara kan tåla en någorlunda medelhög fraktsats. Härtill kommer, att det torde kunna sägas, att statsbanorna i sin taxepolitik, då det gäller att avväga frakttaxor för varor, som kunna bära en någorlunda rimligt tilltagen fraktsats, alltid måste taga en viss hänsyn därtill, att det finnes en mångfald andra varor, som endast kunna tåla *låga* fraktsatser samt att stora delar av statsbanorna ha karaktären av *kulturbanor* och gå med avsevärda förluster, under det att andra delar — även utan att tillhöra denna kategori av statsbanelinjer — likväl gå med förlust eller med ytterligt liten förtjänst. Under sådana förhållanden måste man finna det ganska rimligt, om det i detta sammanhang framföres det kravet, att frakttaxorna för transporterande av bolagets malm fastställas till sådana belopp, att de räcka icke blott till att direkt täcka statens järnvägars utgifter, inklusive ränta och amortering å anläggningskostnader — bestämmelser om garanti härför skola alltjämt liksom hittills ingå i kontraktet — utan även så, att en någorlunda betydande *affärsvinst* uppstår på driften, en vinst, som kan komma till nyttig användning på det sättet, att härigenom beredes möjlighet dels att åstadkomma fraktlättnader, där så är av behovet påkallat samt dels att framskapa ett tillskott för finansierande av trafiksvaga banor.

Vid bedömande av denna fråga bör även beaktas, att statsmakterna vid upprepade tillfällen hävdad den uppfattningen, att kommunikationsverken skola betraktas som affärsdrivande verk, vars verksamhet skall hållas skild från den övriga statsverksamheten. Även om man ej kan i sina yttersta konsekvenser vidhålla en sådan uppfattning, kan man dock ha anledning tycka, att en sådan princip tillämpande *i detta fall* skulle vara synnerligen väl motiverad.

Ser man saken på detta sätt, kan man knappast gilla den uppfattning, som i den kungl. propositionen framföres, då hela detta fraktspörsmål avfärdas med en förklaring, att det är en enkel administrativ åtgärd att från statens blivande vinst av bolagets verksamhet överföra en lämpligt avvägd del till statens järnvägars inkomstsida. Nu kan emellertid ifrågasättas, om detta spörsmål uteslutande är en *fördelningsfråga*. Jag vågar i detta fall ej göra några bestämda påståenden, men det förefaller som om det skulle finnas anledning, att utskott och riksdag finge genom en ingående och grundlig utredning med siffermaterial klarlagt, om ej bestämmandet av låga fraktsatser drager med sig ofördelaktiga konsekvenser för staten i sin helhet åtminstone i vissa hänseenden. Det bör alltså, enligt min mening, innan ett beslut fattas i denna fråga, siffermässigt belysas, huruvida och med vilka belopp *staten i sin helhet* (inklusive statens järnvägar) kan få sin inkomst minskad vid uttagande av *låga* frakter mot vad förhållandet kan bliva vid fastställandet av *högre* sådana. En sådan utredning bör alltså sikta till att klarlägga, om det är riktigt — som det påstås — att om frakten ökas, tillföres *hela* beloppet av den ökade frakten till statens järnvägar, d. v. s. till staten, under det att om frakten hålles låg och därigenom en ökad nettovinst för bolaget uppstår, endast *hälften* (eller längre fram 55 à 60 procent) av besparingen på frakttutgiftskontot kommer staten till godo — möjligen bör man i detta sammanhang även taga hänsyn till den ökning, även om den är ganska ringa, som det allmänna — stat och kommun — kan tillföras i form av en ökad skatt som en följd av en lägre frakt och därav föranledd högre nettovinst för bolaget. Men det bör i detta sammanhang även siffermässigt belysas, om det ej förhåller sig på det sättet, att bestämmandet av en låg frakttaxa drager med sig den nackdelen för staten, att den på detta sätt ökade nettoinkomsten automatiskt ökar den inlösningssumma, som staten en gång skall betala — om det någon gång i framtiden kan bliva fråga om statsinlösen.

I det sammanhanget har visserligen som ett skäl för att ej sätta malmtaxorna till högre belopp anförts — vilken fråga i detta sammanhang även bör närmare utredas och belysas — att med en sådan höjning antagligen skulle följa, att norska statsbanorna satte upp sina taxor för linjen Riksgränsen — Narvik, varigenom en del av bolagets nettovinst hamnade på andra sidan Kölen. Emellertid har det å andra sidan från sakkunnigt håll sagts, att under alla förhållanden komma norska statsbanorna att uttaga så höga frakter, som de kunna försvara — skulle norska statsbanornas anspråk härvidlag sättas allt för högt, torde det emellertid kunna ifrågasättas, om ej, som ett korrektiv häremot, kan tillgripas ett utfraktande av en större kvantitet malm över Luleå hamn, än vad nu är meningen, ett spörsmål som även ur *andra* utgångspunkter behöver belysas, och vartill jag återkommer här nedan.

Ävenså må i detta sammanhang kunna sägas några ord om den kungl. propositionens förslag om åstadkommande av en uppgörelse i den mellan järnvägsstyrelsen och bolaget pågående processen, varvid staten skulle nöja sig med en ersättning av 20 miljoner vid ett nedläggande av nämnda process.

Frågan om nedläggandet av processen mellan statsbanorna och bolaget.

Nu har emellertid från mycket sakkunnigt håll uppgivits — även om det naturligtvis ej kan sägas någonting *bestämt* i denna fråga — att staten vid ett fullföljande av processen synes ha utsikt att tillerkännas minst 27 à 28 miljoner kronor av de belopp, varom tvisten står. Vid en prövning av frågan om processens nedläggande torde därför denna fråga — om man skall frivilligt avstå från en summa av 7 à 8 miljoner, som av sakkunnigt folk anses ligga inom räckhåll för staten — mycket noga övervägas. Det förefaller, som om särskilt på *denna* punkt ett medgivande till nackdel för staten ifrågasatts, som skulle i alldeles särskild grad motivera ett avslag på propositionen, om ingen ändring i förslaget kommer till stånd.

Här ovan har framkastats den tanken, att utskeppningen av malm i större utsträckning skulle under vissa förutsättningar ledas över Luleå. Det kan emellertid ifrågasättas, om det ej skulle ligga även i statens intresse att vid den nu eventuellt inträdande ökningen av malmutfraktingen det i allmänhet stadgades, att någon större del av malmkvantiteten skulle ske över Luleå än vad som synes komma att bli fallet enligt det föreliggande förslaget till överenskommelse.

Malmfraktning över Luleå hamn.

Det är visserligen sant, att förslaget, liksom det kontrakt som nu gäller, innehåller i § 23 vissa bestämmelser om ersättning till Luleå hamn vid viss minskning i malmutskeppningen över Luleå. Men trots detta tillskyndas staden vissa förluster genom den förhållandevis ringa utskeppningen över Luleå. Det må därvidlag erinras därom, att dyrbara hamn- och uppmuddringsanordningar m. m. på sin tid planerades och utfördes i staden med tanke på en tämligen stor utskeppning. Staden har bland de högsta kommunalutskylderna i riket, och stor arbetslöshet har under flera år existerat och existerar fortfarande.

Dessutom bör bemärkas, att *staten* vidtagit en hel del anordningar bland annat med tanke på en antaglig stor malmutskeppning över Luleå: en isbrytare bland annat avsedd för sjöfartens längre öppethållande i Bottniska viken har för dyra pengar anskaffats, fyr- och lotsväsendet torde också ha i viss utsträckning planerats med tanke på denna trafik och slutligen torde kunna sägas, att järnvägslinjen från Kiruna och Gällivare ned till Luleå numera långtifrån utnyttjas på ett fullt tillfredsställande sätt med hänsyn till dess kapacitet, under det att det kanske kan tänkas, att med en mycket stor malmutfrakting under vissa tider järnvägslinjen Kiruna—Riksgränsen blir överbelastad. Det kan därför vara rimligt, att vid den slutliga utformningen av det föreliggande kontraktförslaget även denna fråga om bestämmelser, syftande till åstadkommande av en större malmutskeppning över Luleå hamn, kunde få upptagas till prövning, även om bolagets privatekonomiska intressen givetvis gå i den riktningen, att man helst vill utfrakta så mycket som möjligt över Narvik, varvid de svenska statsbanorna komma i åtnjutande av en mindre inkomst än vad som annars skulle bli fallet.

Slutligen har jag velat i detta sammanhang även rikta riksdagens uppmärksamhet därpå, att bolagets arbetare sedan många år tillbaka legat i underhandlingar med bolaget om förbättrade pensionsvillkor, dock utan att ha kommit

Tillgodoseende av bolagets arbetare m. fl.

till något tillfredsställande resultat. Visserligen erhålla arbetarna enligt överenskommelse med bolaget ett mindre understöd vid hög ålder, men någon änke- och pupillpension utbetalas ej. Förhandlingar ha förts härom varvid arbetarna förklarar sig villiga betala vissa avgifter, men ha ej lett till något resultat.

Nu kan man med bestämdhet påstå, att den, som ett långt liv arbetat uppe i dessa nordliga trakter i ett synnerligen hårt klimat och med ett tungt arbete, bör kunna ha en viss rätt att kräva — särskilt när det här gäller en verksamhet, som lämnar god avkastning och som delvis är ett statsföretag — att staten ser till, att pensionsförhållandena såväl för arbetarna som för deras efterlevande ordnas på ett sådant sätt av bolaget, att staten och respektive kommuner ej behöva taga på sig en försörjningsskyldighet, som det är mycket rimligt, att bolaget får bära.

Från dessa utgångspunkter kan det icke anses obilligt, att staten vid den här förestående kontraktsuppgörelsen kräver, att bolaget förpliktar sig att avsätta ett visst belopp, utöver det som för närvarande utgår, för pensionering av sina gamla arbetare jämte deras familjer eller att bolaget åtminstone åläggas, att *bättre än hittills sörja för arbetarnas samt deras änkors och barns pensionering.*

För ytterligare belysande av denna fråga kan det erinras därom, att staten vid uppgörande av 1907 års avtal förband bolaget att gå med på ett villkor, av liknande beskaffenhet, syftande till att tillgodose arbetarnas intressen, då bolaget genom bestämmelserna i § 17 i nämnda kontrakt skyldigkändes att »vidtaga åtgärder för beredande av tjänliga bostäder åt arbetarna samt för övrigt i vad på bolaget ankommer söka sörja för deras trevnad». En bestämmelse av liknande art föreslås för övrigt även i § 27 av det nu föreliggande förslaget till överenskommelse, där det talas om statens skyldighet vid ett eventuellt statsinlösande att bibehålla den nu anställda personalen samt ansvara för till tjänstemän och arbetare utgående pensioner och understöd.

Det påyrkas alltså, att en bestämmelse av ovan nämnt slag intages i överenskommelsen, om riksdagen nu fattar ett positivt beslut med anledning av Kungl Maj:ts här föreliggande förslag.

Sammanfattning och yrkande.

Av vad här ovan anförts framgår, att undertecknad icke är någon anhängare av den tanken att statsmakterna skola vidtaga åtgärder syftande till att ytterligare uppskjuta det en gång i utsikt ställda statsinlösandet av här nämnda betydande naturtillgångar. Det finnes mycket som talar för, att ett sådant uppskjutande kommer att innebära att nämnda tillgångar *aldrig* helt komma i statens händer.

Från dessa utgångspunkter kommer jag närmast fram till den uppfattningen, att *Kungl. Maj:ts proposition nu bör avslås*, så att en ny och grundligare utredning må kunna ske dels rörande hela principspörsmålet om staten bör använda sig av sin inlösningsrätt år 1937 eller ej, dels om i senare fallet överenskommelsen med bolaget bör ändras till fördel för staten, varvid det vore önskligt, att de förslag till ändringar, som här ovan framförts, upptogos till prövning.

Emellertid framföras, enligt vad jag gjort mig underrättad om från annat håll. motioner med yrkande om avslag på Kungl. Maj:ts proposition. Under sådana förhållanden kan jag för min del inskränka mig till ett mindre långt gående yrkande.

hemställes alltså,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 241 med förslag till överenskommelse med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag m. fl. bolag — om ett *positivt* beslut mot förmodan kommer att fattas vid denna riksdag — måtte taga hänsyn till de yrkanden och synpunkter, som här ovan framförts.

Stockholm den 6 april 1927.

Ernst Hage.
