

Nr 270.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till avtal med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund; given Stockholms slott den 27 april 1934.

Under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t föreslå riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund träffa avtal i enlighet med härvid fogat förslag.

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

Förslag till avtal.

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

§ 1.

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

I § 13 av 1927 års malmavtal fastställda fraktsatser höjas från och med den 1 oktober 1933 med tre kronor för varje ton, varmed den under ett räkenskapsår (1 oktober—30 september) å järnvägen Svartön—Riksgränsen fraktade malmkvantiteten överstiger tre miljoner ton. Därest LKAB:s verksamhet under något år skulle komma att visa ett överskott för året och brist i aktiekapitalet icke föreligger, skall fraktförhöjningen utgå med så mycket högre belopp, att därigenom tages i anspråk hela ifrågavarande överskott, i den mån detsamma ej motsvaras av under året verkställd minskning av det i balansräkningen per den 30 september 1933 avsatta beloppet för framtida reglering av frakttillägg till statens järnvägar. Den i detta stycke stadgade ökningen i fraktavgift skall kontant gäldas inom tre månader efter räkenskapsårets utgång.

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

Det skall stå LKAB fritt att, om och i den mån bolaget så önskar, likvi-

dera skuld till statens järnvägar tidigare, än som med tillämpning av förestående bestämmelser skulle bliva fallet.

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

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

§ 2.

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

§ 3.

TGO förbinder sig att av vinst, som under ett eller flere år av LKAB genom vederbörligt beslut å bolagsstämma anslås till utdelning, låta staten i första hand lyfta sammanlagt lika stort belopp som det royaltybelopp, från vilket LKAB tidigare enligt § 2 här ovan erhållit befrielse. Vad som må återstå av vinsten, sedan staten lyft vad densamma sålunda tillkommer, skall fördelas på antalet ton bortfraktad malm respektive mellan preferens- och stamaktier på sätt i § 5 av 1927 års malmavtal stadgas.

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

TGO äger icke lyfta någon utdelning å sina aktier i LKAB, innan staten, på sätt i § 1 här ovan respektive i första stycket av denna paragraf angives, erhållit full täckning såväl av de frakttillägg, vilka LKAB för hela femårsperioden 1932—1936 skulle hava haft att erlagga, därest bestämmelserna i §§ 13 och 14 av 1927 års malmavtal i avseende å nu angivna

period oförändrat tillämpats, jämte upplupen ränta å samma frakttillägg efter 5 procent, som även av det royaltobelopp, från vilket LKAB enligt § 2 här ovan erhållit befrielse.

§ 4.

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

§ 5.

I händelse staten enligt 1927 års malmavtal inlöser TGO tillhöriga aktier i LKAB, skola här ovan intagna stadganden icke utöva någon inverkan vare sig å uppskattningen av den till grund för beräklandet av lösesumman liggande medelnettovinsten per ton malm eller å fastställandet av den ersättning, vilken enligt § 6 i 1932 års malmavtal skall utöver lösesumman tillgodoföras TGO, utan skola ifrågavarande uppskattning och fastställande ske uteslutande med tillämpning av de i 1927 och 1932 års malmavtal förekommande bestämmelser, som i sådant hänseende kunna vara av betydelse. Till detta ändamål skall i samband med upprättandet av bokslut för varje räkenskapsår från och med det nu löpande och så länge här ovan intagna bestämmelser fortsätta att utöva inverkan på bokslutet, verkställas en särskild beräkning av huru detsamma skulle hava tett sig och därmed till vilket belopp nettovinsten för året skulle hava uppgått, därest icke här föreliggande avtal utan endast malmavtalen av år 1927 och 1932 länt till efterrättelse såväl under själva det ifrågavarande året som under föregående år. Denna särskilda beräkning skall tillika med bokslutet underställas bolagets revisorer för granskning och yttrande.

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

*Utdrag ur protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 april 1934.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO,
ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss:

Den nuvarande ekonomiska krisen har gått särskilt hårt fram över vårt lands malmhantering. Dels gjorde sig nämligen krisen tidigare kännbar för denna näringsgren än för landets industri i allmänhet och dels har nedgången i exportkvantiteterna procentuellt sett varit synnerligen stor.

För landets största exportföretag på området, Luossavaara—Kiiruna—vaara Aktiebolag, har krisen särskilt tillspetsats på grund av omständigheter, som framgå av det följande.

Med anledning härav har från bolagets sida väckts fråga om vissa jämkningar i gällande avtal med svenska staten. I ärendet förda förhandlingar hava utmynnat i ett preliminärt förslag till överenskommelse, varöver yttranden inhämtats från vederbörande myndigheter.

Innan jag närmare redogör för avtalsförslaget, torde det tillåtas mig att i korthet bringa i erinran huvudgrunderna för det inbördes rättsförhållandet mellan intressenterna i Luossavaarabolaget. Aktiekapitalet i bolaget utgjorde intill år 1932 80 miljoner kronor, varav hälften i stam- och hälften i preferensaktier. De förra tillhöra Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund och de senare svenska staten. Preferensaktiekapitalet hade utan kontant insats från statens sida överlämnats i anledning av ett mellan staten, å ena, samt nu nämnda med flera bolag, å andra sidan, den 7 mars och den 29 juni 1907 dagtecknat kontrakt. I nämnda avtal tillerkändes Luossavaarabolaget rätt att bryta och utan exporttull utföra vissa kvantiteter järnmalm från de bolaget tillhöriga gruvfälten i Kiiruna och Gellivare, varjämte staten återkallade en av staten anhängiggjord rättegång rörande rätt till vissa utmål. I vederlag erhöll staten, såsom nyss nämndes, preferensaktier till belopp av 40 miljoner kronor samt garanterades viss inkomst å järnvägssträckan Riksgränsen—Luleå.

Å statens aktier skulle för de närmast följande 25 åren belöpa allenast en mindre, till visst belopp för varje bruten ton malm begränsad utdelning, under det att vinsten i övrigt skulle i sin helhet tillfalla Grängesbergsbolaget. Efter 25 års förlopp skulle staten äga rättighet att efter värdering enligt angivna grunder tillösa sig stamaktierna. Om dylik inlösen ej ägde rum, skulle vinsten sedermera delas lika mellan kontrahenterna. Bolagets ledning skulle ligga hos stamaktieägarna; däremot gävos i kontraktet vissa bestämmelser syftande till att förhindra, att stamaktieägarna genom olämplig skötsel av bolaget eller på annat sätt gjorde inlösningsrätten illusorisk. Tid efter annan träffades särskilda tilläggsavtal, enligt vilka Luossavaarabolaget mot olika brytningsavgifter eller andra åtaganden tillerkändes en utvidgad brytningsrätt, varjämte under år 1922 jämväl skedde en förskjutning av den tidpunkt, då inlösen tidigast fick äga rum. Slutligen avslöts den 29 juni 1927 ett nytt avtal mellan svenska staten, å ena, samt nu nämnda med flera bolag, å andra sidan. Beträffande den närmare innebörden av såväl sistnämnda som de tidigare avtalen torde det tillåtas mig hänvisa till propositionen nr 241 vid 1927 års riksdag. Här torde allenast för sammanhangets skull böra bringas i erinran, att kontrahenterna överenskommo om en väsentlig ökning av bolagets rätt till malmbrytning samt att staten omedelbart tillerkändes en i princip lika rätt med Grängesbergsbolaget till avkastning från Luossavaarabolaget, under det att den första tidpunkt, då inlösen fick äga rum, i stället undansköts. Statens inkomster såsom delägare i bolaget skulle för tiden till och med den 30 september 1947 bestå i dels en till en krona 50 öre för varje bortfraktad ton malm beräknad royalty och dels rätt till hälften av den vinst, som för varje år återstode, sedan stamaktieägarna fått uppbära en mot royaltyn för samma år svarande del av den utdelningsbara nettovinsten. För tiden från och med den 1 oktober 1947 skulle någon royalty icke utgå, utan i stället nettovinsten efter vissa närmare angivna, förändrade grunder delas mellan preferens- och stamaktier. Beträffande riksgränsbanan utfäste sig Luossavaarabolaget bland annat att, i den mån de i 1907 års avtal angivna fraktsatserna för varje bortfraktad ton malm icke jämte övriga trafikinkomster på banan försloge därtill, genom erläggande av frakttillägg svara för driftkostnader, förräntning av anläggningskostnader och avsättning till förnyelsefond m. m. enligt grunder, som garanterade statens järnvägar en högre minimiinkomst å järnvägen än enligt 1907 års avtal. Därvid medgavs dock bolaget rätt att å frakttilläggen avräkna de överskott, som för statens järnvägar kunde hava under annat år i en och samma femårsperiod, den första perioden räknad från och med år 1927, uppkommit utöver driftkostnader, förräntning och avsättning till förnyelsefond. I händelse bolagets utskieppning till följd av krig eller blockad under något år nedgått under viss angiven kvantitet, skulle bolagets skyldighet att utgiva frakttillägg minskas enligt vissa närmare angivna grunder.

Vid avslutandet av 1927 års kontrakt förelåg en stark efterfrågan på järnmalm, och man hade grundad anledning att för den kommande tiden räkna med betydande brytningskvantiteter. Luossavaarabolagets verksamhet utvidgades, och år 1929 uppgingo dess skeppningar till ej mindre än 8,215,517.9 ton. Sedermera nedgingo de, under år 1930 till 6,702,716.3 och påföljande år till 2,896,499.8 ton. Anledningen till nedgången i malmexporten var den, att bolagets kunder på grund av krisen måste alltmera inskränka sin rörelse.

Redan vid denna tid gjorde sig gällande ett behov att förstärka Luossavaarabolagets likviditet. Till följd av gällande regler för statens rätt vid inlösen och efter tillkomsten av 1927 års avtal till följd av uttryckligt stadgande i detsamma hade någon fondering icke ägt rum inom bolaget utöver i lag föreskriven avsättning till reservfond, vilken per den 30 september 1931 uppgick till allenast 3,300,000 kronor. Den i enlighet med 1927 års avtal verkställda betydande utvidgningen av bolagets rörelse hade krävt avsevärda kapitalutlägg, vilka icke täckts genom något motsvarande tillskott från aktieägarnas sida. Därtill kom att bolagets ledning med hänsyn till bland annat svårigheten för arbetarna uppe vid gruvfälten att erhålla annan sysselsättning och gruvkommunernas ekonomiska avhängighet av gruvdriften hållit brytningen i gång i större omfattning än som motsvarat skeppningen och upplagrat överskottet i utskeppningshamnarna. På grund härav hade ytterligare kapital till betydande belopp, som bundits i lagren, måst av bolaget upplånas. Då man hade att räkna med en betydande förlust för då löpande och i varje fall även närmast påföljande bokslutsår jämte därmed sammanhängande ytterligare kapitalbehov, upptogos under år 1932 förhandlingar rörande åstadkommande av visst kapitaltillskott till Luossavaarabolaget samt beredandet av viss kredit åt detsamma. Dessa förhandlingar resulterade uti ett avtalsförslag, som genom proposition den 8 mars 1932, nr 173, förelades riksdagen och av denna godkändes, varefter kontrakt i enlighet med förslaget undertecknades den 12 maj 1932 mellan staten, å ena sidan, samt Luossavaara- och Grängesbergsbolagen, å den andra.

1932 års kontrakt innebar i huvudsak följande. I ändamål att skaffa Luossavaarabolaget erforderligt rörelsekapital tillsköt vardera delägaren 30 miljoner kronor genom nyteckning av aktier. För de båda delägarnas inbördes rättsförhållande var utan betydelse frågan om den kurs, efter vilken aktierna skulle emitteras, eftersom staten och Grängesbergsbolaget alltjämt förblevo ägare till hälften var av bolaget med dess tillgångar. Då emellertid vad som för aktierna inbetalades utöver det nominella värdet enligt lag skulle tillföras bolagets reservfond, och det ansågs önskvärt, att denna uppbragtes till ett jämförelsevis betydande belopp, emitterades aktierna till en kurs av 200 procent, varigenom reservfonden tillfördes ett belopp av 30 miljoner kronor. Vidare medgavs att för år, då Luossavaarabolagets balansräkning utvisade förlust, bolaget skulle, på sätt i kontraktet närmare

bestämdes, äga åtnjuta anstånd med erläggande av royalty och statens järnvägar tillkommande frakttillägg intill belopp motsvarande förlustens storlek. I kontraktet lämnades närmare föreskrifter angående tiden och sättet för återbetalningen av vad sålunda komme att stå inne såsom en bolagets skuld. Av bestämmelserna i nämnda hänseende torde allenast böra erinras därom, att innestående fraktgarantiskuld skulle förräntas efter 5 procent och inbetalas senast vid utgången den 31 december 1936 av nu löpande, i 14 § av 1927 års avtal omförmäld femårsperiod. Genom 1932 års kontrakt öppnades vidare möjlighet att för mötande av framtida utgifter verkställa fondering av bolagets vinstmedel.

Under de två år, som förflutit efter tillkomsten av 1932 års avtal, har krisen alltså fortsatt att göra sig gällande, och för Luossavaarabolagets vidkommande hava dess verkningar varit i utomordentligt hög grad kännbara. De utskeppade malmkvantiteterna hava sålunda för år 1932 sjunkit ned till allenast cirka 1.7 miljon ton och nådde under år 1933, trots den särskilt mot slutet av året något ökade livaktigheten inom malmmarknaden, icke högre än till cirka 2.3 miljoner ton. Samtidigt har det för Luossavaarabolaget varit omöjligt att nedbringa omkostnaderna till en nivå, som någorlunda svarar mot inkomsterna. Anledningen härtill är att söka till en del i malmavtalens bestämmelser om statens rätt till royalty, vilken gäller lika väl när bolagets rörelse går med förlust som när den lämnar vinst. Främst ligger emellertid orsaken i de förut berörda stadgandena angående villkoren för bolagets bortfraktning av malm på Riksgränsbanan. Dessa stadganden innebära nämligen, som redan omnämnts, förpliktelser för bolaget att gälda dels viss fast fraktavgift för varje bortfraktad ton malm och dels därutöver vad som erfordras för att täcka statens järnvägars samtliga omkostnader för järnvägen ifråga, däri inräknat avsättning till förnyelsefond för densamma jämte ränta efter lägst 5 procent å hela det i järnvägen nedlagda kapitalet. Detta medför, att, så länge en viss, ganska hög genomsnittsnivå i avseende på fraktkvantiteterna icke uppnås, bolagets samlade fraktkostnader bliva tämligen konstanta oavsett den malmkvantitet, som under de särskilda åren utfraktats. Till följd härav bli fraktkostnaderna per ton malm vid en betydande skeppning visserligen låga men stiga i motsvarande grad, då skeppningskvantiteten nedgår. Under de senaste åren kan fraktkostnaden per ton malm således beräknas hava uppgått till mer än tre gånger det belopp, vartill den uppgick, då krisens verkningar först började att göra sig kännbara. Bolagets bokslut hava också visat en förlust per den 30 september 1932 av i runt tal 19 miljoner kronor och per den 30 september 1933 av i runt tal 21 miljoner kronor, i vilka förluster royalty till staten och beräknat frakttillägg till statens järnvägar på grund av nyssnämnda fraktgaranti ingått med omkring 12.5

miljoner kronor för det förra och med omkring 14.2 miljoner kronor för det senare året.

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

Enligt min mening tala övervägande skäl för att åt Luossavaarabolaget beredes sådan lättnad i dess ekonomiska ställning, att malmbrytningen icke behöver av hänsyn till densamma hållas nere långt under den omfattning, som eljest vore att anse såsom lämplig, och att ett fortsatt tärande på bolagets aktiekapital i möjligaste mån undvikas. För sådant ändamål har det synts mig riktigast att i första hand överväga, huruvida icke bolagets ställning borde förstärkas genom ytterligare kapitaltillskott från de båda delägarnes sida. Då emellertid Grängesbergsbolaget, som redan iklätt sig borgensansvar för den huvudsakliga delen av Luossavaarabolagets skulder samt även för egen del upplånat betydande kapital, ansett sig icke kunna för ändamålet ikläda sig ytterligare ekonomiska åtaganden, har frågans lösning måst sökas efter en annan linje.

Härvid har jag icke ansett mig kunna tillmötesgå ett av stamaktieägarnes styrelserepresentanter framfört önskemål om jämkningar i det ömsesidiga rättsförhållandet mellan staten och Grängesbergsbolaget såsom delägare i Luossavaarabolaget, utan förmenat, att staten borde begränsa sig till allenast sådana jämkningar, som, utan något eftergivande gent-

emot Grängesbergssbolaget av statens rätt såsom delägare i Luossavaarabolaget, beredde sistnämnda bolag erforderlig lättnad under de närmaste åren. I enlighet härmed har upprättats ett avtalsförslag, vilket i kortet bygger på följande principer.

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

och Bergverksaktiebolaget Freja att under nuvarande förhållanden bryta och bortfrakta malm. Genom en omläggning i av mig antydd riktning skulle ånyo öppnas möjlighet för malmbrytning vid dessa gruvfält.

Över avtalsförslaget hava utlåtanden infordrats från statskontoret, kommerskollegium och järnvägsstyrelsen, varjämte fullmäktige i riksgäldskontoret beretts tillfälle inkomma med yttrande. De inkomna yttrandena torde få såsom bilagor fogas till statsrådsprotokollet (*bil. I—IV*).

I avgivet remissvar har *statskontoret* uttalat, att, när det föreliggande avtalsförslaget vore väl avvägt till vinnande av det syfte, som därmed avsåges, och då detsamma icke eftergäve statens rätt och intressen, men samtidigt beredde Luossavaarabolaget, däri staten vore hälftendelägare, en under nu rådande förhållanden behövligen lättnad, tillstyrkte ämbetsverket, att förslaget hänskötes till riksdagen för godkännande.

Kommerskollegium har framhållit bland annat följande. Det torde vara uppenbart, att, såvida icke en avsevärd förbättring av malmmarknaden inträffade under de närmaste åren, Luossavaarabolagets ställning med nu gällande kontraktsbestämmelser snart nog kunde bli ohållbar och att såsom följd därav en katastrof kunde komma att drabba de tidigare blomstrande samhällena vid gruvfälten. Kollegium ansåge en åtgärd till lättnad för Luossavaarabolaget i den föreliggande situationen välbehövligen och att den därför valda vägen vore lyckligt funnen, enär ersättning enligt tidigare avtal tillfölle staten i all den utsträckning, som bolagets likvida medel tilläte. Huruvida den lättnad, som genom ett dylikt avtal skulle beredas Luossavaarabolaget, komme att visa sig tillräcklig, bleve ju beroende på utvecklingen av malmförsäljningen under de tre år, under vilka avtalet vore avsett att gälla. Kollegium tillstyrkte därför avslutandet av avtal i enlighet med det remitterade förslaget, dock med visst förtydligande för tillgodoseendet av de mindre trafikanternas intressen, till vilken fråga jag senare skall återkomma.

Järnvägsstyrelsen har framhållit, att, ehuru malmavtalen på lång sikt berett Luossavaarabolaget mycket stora fördelar i form av låga fraktkostnader, så kunde det å andra sidan icke förnekas, att på grund av rörelsens starka beroende av konjunkturerna fördelningen av dessa kostnader på olika år kunde bli ogynnsam på grund av bestämmelserna om viss fraktgaranti. Emellertid syntes det styrelsen, att det kunde fordras av de båda hälftendelägarne i Luossavaarabolaget att till lika delar tillskjuta de medel, som erfordrades för att bolaget skulle kunna fullgöra detsamma åvilande förpliktelser gentemot statens järnvägar. Under förutsättning emellertid att ett inkrävande på förfallodagen av statens järnvägars fordran för garantitillägg under innevarande femårsperiod icke kunde anses förenlig med statens samlade intressen, ville styrelsen dock nu icke motsätta sig, att uppgörelse träffades enligt det nu föreliggande avtalsförslaget, i vad anginge detsammas reella innebörd.

I fråga om formuleringen av § 1 i avtalsförslaget har styrelsen framhållit, att tilläggsavgiften av 3 kronor per ton för transportkvantiteter per år över 3 miljoner ton icke borde rubriceras såsom fraktförhöjning; beteckningen amorteringsavgift vore enligt styrelsens uppfattning den riktiga. Från denna utgångspunkt har styrelsen framlagt förslag till omformulering av § 1.

Vidare har järnvägsstyrelsen påyrkat uppläggandet i riksräkenskaper-na av ett särskilt regleringskonto eller en särskild fond, varifrån skulle finansieras ifrågavarande försträckning till Luossavaarabolaget.

Även *fullmäktige i riksgäldskontoret* hava lämnat förslaget utan erinran.

De i ärendet avgivna yttrandena giva mig icke anledning att i själva principfrågan uttala mig utöver vad i det föregående skett. Däremot har jag ansett vissa smärre jämkningar av formell natur i det remitterade förslaget erforderliga. I anledning av vad järnvägsstyrelsen påyrkat vill jag framhålla, att frågan om den ekonomiska regleringen mellan statsverket och statens järnvägar i händelse nu föreliggande avtalsförslag skulle vinna vederbörligt godkännande, torde böra upptagas till behandling först i samband med statsverkspropositionen till nästa års riksdag.

Jag tillåter mig härefter övergå till en kortfattad redogörelse för förslagets detaljer.

§ 1.

Bestämmelserna rörande anstånd med erläggande av redan per den 30 september 1933 upplupet frakttillägg och utbyte av fraktgarantien för tiden därefter mot förut angiven fraktförhöjning återfinnas i första paragrafen. Paragrafen innebär, att jämväl den ränta å det nyssnämnda, upplupna frakttillägget, som belöper å tiden efter den 30 september 1933, i likhet med fraktgarantien efter samma dag utbytes mot fraktförhöjning. Skulle bolagets verksamhet under något år trots fraktförhöjningen komma att visa överskott och brist i aktiekapitalet icke föreligger, skall fraktavgiften ytterligare höjas i sådan utsträckning, att därigenom tages i anspråk hela det ifrågavarande överskottet, varför det är att hoppas, att statens järnvägar inom en jämförelsevis snar framtid skola hava erhållit fullt vederlag.

Fraktförhöjningarna skola, såsom redan tidigare omnämnts, utgå ända till dess att statens järnvägar därigenom erhållit full gottgörelse för hela den åt bolaget genom de föreslagna förändringarna i avseende å debitering och likvidering beredda lättnaden. Därefter skola fraktförhöjningarna bortfalla.

I senare delen av paragrafens andra stycke har införts en bestämmelse av innebörd, att överskott, som motsvaras av under året verkställd minskning av det i balansräkningen per den 30 september 1933 avsatta beloppet

för framtida reglering av frakttillägg till statens järnvägar, ej skall för-
anleda fraktförhöjning. Motivet härtill är, att i dylikt fall har en mot
överskottet svarande avbetalning å fraktskulden redan ägt rum under
bokslutsåret. Givet är att, sedan överskottets storlek vid bokslutsårets ut-
gång siffermässigt fastslagits, detsamma ej bör medföra skyldighet för
bolaget att en gång till göra en lika stor avbetalning. Men till undvi-
kande av tvetydighet har detta förhållande ansetts böra uttryckligen om-
nämnas.

Vad i övrigt angår formuleringen av § 1, har jag icke funnit tillräcklig
anledning föreligga att omredigera paragrafen i överensstämmelse med
järnvägsstyrelsens förslag.

Uti sitt nyss berörda yttrande har kommerskollegium erinrat därom,
att järnvägsstyrelsen i utlåtande den 19 augusti 1933 över framställnin-
gar från Bergverksaktiebolaget Freja och Tuolluvaara gruvaktiebolag
angående malmfrakter uttalat sig för sådan ändring av bestämmelserna,
att summan av grundfrakt och frakttillägg skulle utgå med högst det
belopp, som motsvarade frakt enligt ordinarie taxa, samt att en dylik
maximering förordats även av kommerskollegium uti ett dess underdå-
niga utlåtande den 29 mars 1934. I anslutning härtill har kollegiet utta-
lat följande. Vid tillämpning av det nu föreslagna avtalet skulle denna
synpunkt kunna anses tillgodosedd så länge bestämmelserna i första
punkten av andra stycket i § 1 vore tillämpliga, varemot i det fall, som
omnämnes i andra punkten av samma stycke, eller att fraktförhöjningen
skulle utöver den i första punkten avsedda höjningen utgå med hela det
överskott, som kunde finnas disponibelt, fraktkostnaden för de mindre bo-
lagen kunde under åberopande av § 15 i 1927 års malmavtal komma att
beräknas till för dem orimligt belopp.

I anledning härav har Luossavaarabolagets verkställande direktör med-
delat mig, att de bolag han företrädde icke komme att motsätta sig att
för de år, under vilka Luossavaarabolaget beretts den nu ifrågasatta lätt-
naden, maximeringen av malmfrakterna för Freja- och Tuolluvaarabo-
lagen finge ske i enlighet med vad järnvägsstyrelsen påyrkat.

§§ 2 och 3.

Vad angår royalty, skall bolaget enligt § 2 i förslaget vara befriat
från att för tiden 1 oktober 1933—30 september 1936 vidkännas royalty å
malmkvantiteter under 3 miljoner ton, såvida icke bolagets verksamhet,
sedan i § 1 föreskrivna fraktförhöjning utgått, skulle komma att visa
överskott och brist i aktiekapitalet ej föreligger, i vilket fall skyldighet
att vidkännas royalty för dylik malmkvantitet skall inträda, dock högst
till belopp, som motsvaras av överskottet. I den mån vinstutdelning från
Luossavaarabolaget ånyo kan komma att äga rum, skall staten emeller-
tid enligt § 3 i förslaget äga förhandsrätt till dylik utdelning till lika
stort belopp som det royaltybelopp, från vilket bolaget sålunda blivit be-
friat. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att den omständig-

heten, att staten på nu angivet sätt under vissa förlustår avstår från viss del av sin royalty för att därigenom bereda bolaget en lättnad, givetvis icke i någon mån ändrar royaltyns allmänna karaktär av en till staten från bolaget såsom en dess omkostnad utgående avgäld. I andra stycket av § 3 förekommande stadganden hava samma grund som den nyss avhandlade bestämmelsen i senare delen av andra stycket i förslagets § 1. Vinsten ifråga motsvaras ej av likvida medel och bör därför utan varje inskränkning genom i övrigt givna föreskrifter angående fondering av medel få innehållas på vinst- och förlustkontot för att sedermera kunna utdelas, om och när härför erforderliga likvida medel kunna bli tillgängliga. Ej heller bör förefintligheten av dylik vinst föranleda likvidering av äldre royaltyskuld jämlikt § 2 i 1932 års malmavtal.

I tredje stycket av § 3 fastslås uttryckligen, att Grängesbergsbolaget icke skall äga lyfta någon som helst utdelning från Luossavaarabolaget, förrän staten och statens järnvägar på förut angivet sätt erhållit full täckning i avseende å såväl royalty som frakttillägg jämte ränta. Därmed är också på ett otvetydigt sätt fastslaget, att de Luossavaarabolaget medgivna lättnaderna icke innebära några eftergifter till Grängesbergsbolaget.

§ 4.

I § 4 av förslaget förekommer bestämmelse därom, att, såvida ej minst två av de av staten utsedde ledamöterna i Luossavaarabolagets styrelse för visst år annat medgiva, Luossavaarabolaget skall vara skyldigt att, med reservation för strejk, lockout eller omständigheter av vad slag det vara må utanför bolagets kontroll, under räkenskapsåren 1934/1935 och 1935/1936 bryta ungefär lika mycket malm, som bolaget under samma år utskeppar från egna gruvor. För slutet av innevarande räkenskapsår är det avsett att under hand träffa en, med vederbörlig hänsyn tagen till föreliggande speciella förhållanden, motsvarande överenskommelse. I anslutning härtill vill jag erinra därom, att enligt § 24 i 1927 års avtal Luossavaarabolaget åtagit sig att, därest Kungl. Maj:t ej annat medgäve, uppehålla brytningen inom Gellivare malmfält i sådan omfattning, att den därstädes varje år brutna malmen skulle utgöra minst en fjärdedel av den under samma år i Kiruna brutna malmen, dock att Luossavaarabolaget på grund av detta stadgande i varje fall icke är skyldigt att inom Gellivare malmfält bryta mer än 1 miljon ton malm om året. Givet är, att, då enligt § 4 i nu förevarande avtalsförslag brytningen skall ställas i närmare relation till skeppningen, anledning kan uppkomma för Kungl. Maj:t att begagna nyssnämnda dispensrätt, enär det vore meningslöst, om Luossavaarabolaget skulle nödgas bryta mera Gellivaremalmen än som av samma slags malm utskeppas, under det att förhållandet samtidigt skulle vara det omvända i avseende å Kirunamalmen.

Skulle bolaget komma att sakna likvida medel för fullgörandet av det ur synpunkten av arbetslöshetens bekämpande synnerligen värdefulla åtagandet enligt förevarande paragraf, lär en av bolaget gjord fram-

ställning om en för ändamålet erforderlig kredit hos statsverket kunna påräkna välvilligt beaktande från statsmakternas sida.

§ 5.

I § 5 av förslaget fastslås, att de nya bestämmelserna icke skola utöva någon som helst inverkan på uppskattningen av det belopp, som staten vid eventuell inlösen av Grängesbergsbolagets aktier i Luossavaarabolaget skulle hava att erlägga till Grängesbergsbolaget, utan att denna uppskattning skall ske helt och hållet med tillämpning av stadgandena i 1927 och 1932 års malmavtal. Dock skall det enligt omhandlade paragraf åligga Grängesbergsbolaget — ehuru detta bolag enligt 1927 och 1932 års malmavtal icke häftar i borgen för Luossavaarabolagets fraktförpliktelser gentemot statens järnvägar — att, därest vid eventuell inlösen den 30 september 1947 eller senare Luossavaarabolagets skuld för frakttillägg för tiden 1 januari 1932—30 september 1933 ännu till någon del skulle kvarstå ogulden, vidkännas avdrag från vad staten på grund av inlösningen har att erlägga till Grängesbergsbolaget med hälften av det i bolagets bokslut per den 30 september 1933 för framtida reglering av denna fraktskuld avsätta beloppet 19,873,868 kronor 43 öre eller det mindre belopp, som svarar mot hälften av den oguldna skulden.

Såsom av det förestående framgår har avtalsförslaget begränsats att avse royalty för tiden intill den 1 oktober 1936 och frakttillägg för tiden intill utgången av samma år. Orsaken härtill har varit den, att det icke ansetts lämpligt att träffa bestämmelser om lättnader för Luossavaarabolaget för en mera avlägsen tid, under vilken dylika lättnader på grund av förändrade förhållanden tilläventyrs icke skulle vara påkallade eller eljest motiverade.

1927 och 1932 års malmavtal torde få såsom bilagor fogas vid detta protokoll (*bil. V och VI*).

Föredragande departementschefen uppläser härefter det i enlighet med vad han sålunda anfört upprättade förslaget till avtal samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen att

bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund träffa avtal i enlighet med nämnda förslag.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Bernt Nilsson.

*Bilaga I.***Statskontorets yttrande.**

Det remitterade avtalsförslaget har föranletts av de svårigheter, med vilka LKAB under rådande ekonomiska kris har att kämpa, och avser att, till skyddande av bolagets kapital, för de närmaste åren framåt i viss utsträckning befria bolaget från att debiteras för royalty och frakttillägg till staten enligt föreskrifterna i 1927 och 1932 års malmavtal. Genom bestämmelser i avtalsförslaget har emellertid sörjts för att, allteftersom konjunkturen förbättras, staten av bolaget återbekommer vad staten enligt de sålunda gjorda eftergifterna gått miste om i royalty och frakttillägg. Det är alltså icke fråga om annat än temporära lättnader från statens sida, och någon rubbning avses ej i de båda delägarnas — statens och TGO:s — inbördes rättsställning. I detta hänseende må särskilt erinras om stadgandet i § 3 tredje stycket av avtalsförslaget, enligt vilket TGO icke äger lyfta någon utdelning i LKAB, innan staten bekommit full täckning för såväl enligt avtalet uteblivna frakttillägg jämte ränta som ock det royaltybelopp, från vars erläggande LKAB jämlikt avtalet skulle erhålla befrielse. Att märka är vidare, att enligt § 5 i avtalsförslaget de nya bestämmelserna icke skola utöva någon som helst inverkan på uppskattningen av den lösesumma, som staten jämlikt gällande avtal har att erlagga i händelse av inlösen av stamaktierna i LKAB.

Då, såvitt statskontoret kunnat finna, det föreliggande avtalsförslaget är väl avvägt till vinnande av det syfte, som därmed avses, och då det samma icke eftergiver statens rätt och intressen, men samtidigt bereder LKAB, däri staten är hälftendelägare, en under nu rådande förhållanden behövlig lättnad, tillstyrker ämbetsverket, att förslaget hänskjutes till riksdagen för godkännande.

Stockholm den 26 april 1934.

C. FR. NISSEN.

John Gibson.

E. Regnér.

*Bilaga II.***Kommerskollegii yttrande.**

Stockholm den 27 april 1934.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet.

Genom remiss den 23 innevarande april har Herr Statsrådet anmodat Kungl. Kommerskollegium att skyndsamt inkomma med utlåtande över ett remissen bilagt förslag till avtal mellan å ena sidan Svenska staten och å andra sidan Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) samt Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund (TGO) avseende vissa modifikationer av bestämmelserna i 1927 och 1932 års malmavtal.

I den till avtalsförslaget fogade promemorian omnämnes, att på grund av minskning i malmexporten LKAB:s verksamhet blivit i hög grad förlustbringande. Sålunda utvisade bolagets bokslut en förlust per den 30 september 1932 av i runt tal 19 miljoner kronor och per den 30 september 1933 av i runt tal 21 miljoner kronor, i vilka förluster royalty till staten och beräknat frakttillägg till statens järnvägar på grund av fraktgarantien ingått med cirka 12.5 miljoner kronor för det första året och med cirka 14.2 miljoner kronor för det senare.

Det torde vara uppenbart, att, försåvitt icke en avsevärd förbättring av malmmarknaden inträder under de närmaste åren, bolagets ställning med nu gällande kontraktsbestämmelser snart nog kunde bli ohållbar och som en följd därav en katastrof kunde komma att drabba de tidigare blomstrande samhällena vid malmfälten. Avtalsförslaget avser, enligt promemorian, att utan rubbning av statens och TGO:s inbördes rättigheter bereda lättnad för LKAB i den föreliggande situationen.

Kollegium finner en dylik åtgärd välbehövlig och den därför valda vägen lyckligt funnen, då ersättning enligt tidigare avtal tillföres staten i all den utsträckning, som bolagets likvida medel tillåta. Huruvida den lättnad, som genom ett dylikt avtal skulle beredas LKAB, kommer att visa sig tillräcklig, blir ju beroende på utvecklingen av malmförsäljningen under de tre år, för vilka avtalet är avsett att gälla. För de tvenne ovan nämnda bokföringsåren uppgick förlusten utöver staten tillkommande royalty och frakttillägg till 6 à 7 miljoner kronor per år, varför en stegring av avsättningen utöver nämnda års torde erfordras för att bolaget skall kunna bedriva sin verksamhet utan förlust även med tillämpande av de nu föreslagna avtalsbestämmelserna. Utvecklingen under senaste tiden tyder emellertid på att en sådan stegring bör kunna påräknas.

Mot de föreslagna avtalsbestämmelserna har Kollegium icke något att erinra, men Kollegium får framhålla betydelsen av att det i samband med slutande av detta tilläggsavtal träffas sådana anstalter, att verksamheten vid de smärre gruvorna, nämligen de vid Tuolluvaara och Koskullskulle, kan hållas i gång, respektive återupptagas.

Enligt § 15 i 1927 års malmavtal har staten förbundit sig att icke, innan staten må hava begagnat sig av sin rätt enligt avtalet att inlösa TGO tillhöriga stamaktier i LKAB, låta annan frakta för export avsedd järnmalm å järnvägen Svartön—Riksgränsen mot billigare avgifter än dem, som medgivits LKAB.

I samband med avtal om fraktnedsättning hava Tuolluvaara gruvaktiebolag och Bergverksaktiebolaget Freja måst förbinda sig att, därest skyldighet att erlagga frakttillägg skulle komma att åvila LKAB, jämväl erlagga frakttillägg i sådan omfattning att bolagens frakter komme att bli lika.

I samband med minskningen i LKAB:s malmavsändning inträdde skyldighet att gälda frakttillägg för såväl detta bolag som de båda övriga. I anledning av den härigenom uppkommande höga transportkostnaden inställdes gruvarbetet vid Koskullskulle den 31 maj 1932 under det att vid Tuolluvaara gruvbrytningen visserligen hittills fortsatts, men exportmalmen har — med undantag av en mindre kvantitet — lagts på upplag vid Kiruna och malmbrytningen måste snart nog helt inställas, då tillgängliga upplagsplatser utnyttjats till det yttersta. Tuolluvaara gruvaktiebolag har numera hos Kungl. Maj:t gjort framställning om ett räntefritt lån å 200,000 kronor för att med stöd därav kunna sysselsätta en del av sin tidigare arbetarstam med tillredningsarbeten i gruvan, vilka för detta ändamål skulle komma att utföras tidigare än brytningsplanen eljest påkallade.

Detta förhållande, att fraktsatserna icke kunna fastställas på förhand utan bli beroende av det större företags dispositioner samt kunna befaras stiga till sådan höjd, att malmbrytningens ekonomiska bedrivande omöjliggöres, måste betecknas som otillfredsställande.

Järnvägsstyrelsen har även i underdånigt utlåtande den 19 augusti 1933 över framställningar från Bergverksaktiebolaget Freja och Tuolluvaara gruvaktiebolag angående malmfrakter uttalat sig för sådan ändring av bestämmelserna, att summan av grundfrakt och frakttillägg skulle utgå med högst det belopp, som motsvarade frakt enligt ordinarie taxa. En dylik maximering har även förordats av Kollegium i dess underdåniga utlåtande (till Socialdepartementet) den 29 mars 1934 över en framställning av Tuolluvaara gruvaktiebolag rörande bolagets malmfrakter m. m.

Vid en tillämpning av det nu föreslagna avtalet skulle denna synpunkt kunna anses tillgodosedd så länge bestämmelserna i första punkten av andra stycket i § 1 vore tillämpliga, varemot i det fall, som omnämnas i andra punkten av samma stycke, eller att fraktförhöjningen skulle utöver den i första punkten avsedda höjningen utgå med hela det överskott, som kan finnas disponibelt, fraktkostnaden för de mindre bolagen kunde under åberopande av § 15 i 1927 års malmavtal komma att beräknas till för dem orimligt belopp.

I samband med avslutande av avtal enligt nu föreliggande förslag synes en möjlighet förefinnas att vidtaga en ändring i nämnda avseende så att bestämmelserna i nyssnämnda § 15 icke lägga hinder i vägen för Järnvägsstyrelsen att allt framgent låta andra trafikanter än LKAB frakta malm enligt ordinarie taxa. Kollegium skulle helst se att den ovannämnda extra fraktförhöjningen, som blir beroende på förefintligheten av disponibelt överskott, icke komme i betraktande vid fraktjämförelse enligt § 15.

Kollegium får tillstyrka avslutande av avtal enligt det remitterade förslaget med i det föregående omnämnt tillägg för tillgodoseende av de mindre trafikanternas intressen.

K. A. FRYXELL.

Karl Sidenvall.

C. G. Hindbeck.

*Bilaga III.***Järnvägsstyrelsens yttrande.**

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet.

Genom remiss den 27 april 1934 har järnvägsstyrelsen anmodats avgiva utlåtande över ett förebragt förslag till avtal mellan å ena sidan svenska staten och å andra sidan Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag samt Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, nedan benämnda LKAB respektive TGO, varigenom skulle införas vissa ändringar i nu gällande, den 29 juni 1927 och den 12 maj 1932 mellan staten och LKAB med flera bolag träffade avtal rörande de norrbottniska malmfälten, här benämnda 1927, respektive 1932 års malmavtal. Till åtlydnad härav får styrelsen anföra följande.

Vid den sålunda anbefallda granskningen skall styrelsen först taga ställning till de förändringar, som föreslagits skola inträda i förhållandet mellan staten betraktad såsom enhet å ena sidan och bolagen å den andra, alltså själva föremålet för överenskommelsen — främst i den mån denna berör statens järnvägar — och därefter övergå till spörsmålet, vilka modifierationer sagda förändringar, om de bliva genomförda, kunna anses motivera beträffande affärsföretaget statens järnvägars ekonomiska avgränsning gentemot övrig statlig affärsverksamhet samt statsverket i egentlig mening, vilket senare ju är en intern statlig angelägenhet.

Innebörden av det remitterade avtalsförslaget, i vad detsamma berör statens järnvägars förvaltningsområde, kan i korthet sägas vara, att staten skall medgiva, att vad angår fraktkostnadstilläggen för gäldandet av den LKAB avtalsenligt åvilande avkastningsgarantien beträffande malm-banekapitalet och bandriften, det för åren 1932—1936 — för övrigt mot järnvägsstyrelsens avstyrkande — LKAB genom 1932 års malmavtal tillförsäkrade periodiska betalningsanståndet utsträcker över en obestämd framtid.

Då garantitillägget ifråga icke utgör någon vinst å den statliga järnvägsrörelsen utan blott en komplementär täckning av statens genom riksgäldskontoret och statens järnvägar redan havda kostnader för malm-banans kapital och banans drift, kan styrelsen icke undgå att finna en sådan anordning från statens järnvägars synpunkt ofördelaktig.

Såsom styrelsen vid upprepade tillfällen haft anledning framhålla, medför redan den genom 1927 års avtal införda 5-åriga avräkningsperioden, att statens järnvägars mellanhavanden med LKAB hållas svävande under väsentligt längre tid, än som kunde anses nödvändigt för att det vid avtalets träffande uppgivna syftemålet med densamma — nämligen att utjämna verkningarna av relativt kortvariga variationer ifråga om utvinningen vid malmproduktionen — skall kunna fyllas.

Emellertid förutsattes därvid fortfarande, att LKAB skulle successivt lämna täckning för statens havda kostnader, i den mån desamma icke balanserades av banans reguljära inkomster, och statens järnvägar följakt-

ligen sättas i stånd att fullgöra statsmakternas anspråk på avkastning å statsbanekapitalet, i den mån detsamma hänför sig till malmbanan.

En första rubbning av detta förhållande vållade 1932 års malmavtal, icke i och för sig men på grund av att statsmakterna från och med år 1933 icke längre följde de år 1932 hysta och tillkännagivna intentionerna ifråga om finansieringen av den på grund av avtalet ifråga åt LKAB lämnade försträckningen. — Såsom styrelsen upprepade gånger och senast i sin skriftelse den 4 december 1933 angående beräkningsbara inkomsten av statens järnvägar för budgetåret 1934/1935 framhållit, leder den nuvarande finansieringsformen till, enligt styrelsens uppfattning, onödiga och till sina konjunkturverkningar skadliga svängningar ifråga om det inlevererbara överskottet av statens järnvägar och därmed även till ett allvarligt läderande av skattebetalarnas aktuella intressen.

Ett antagande av det nu föreliggande avtalsförslaget innebär uppenbarligen ett fortsättande på den år 1932 inslagna vägen, och de erinringar styrelsen framförde rörande 1932 års avtalsförslag gälla följaktligen även det förevarande, men avsikten är ju dock, att staten skall erhålla förräntning och successiv amortering av sin fordran å LKAB, och borde det alltså icke behöva möta något hinder i princip att med länemedel finansiera den utjämningsfond, som styrelsen nedan föreslår skola inrättas. Sker icke sådan finansiering, vilken styrelsen fortfarande vill föreslå och begära, måste ju styrelsen bli ställd inför nödvändigheten att — som styrelsen ofta anfört, till men särskilt för de närmare årens i allt fall mycket tyngda skattebudgeter — år efter år anmäla, dels att intet eller endast en mindre del av det för perioden 1932—1936 resterande överskottet väntas kunna inlevereras, dels att — då 1932 års avtal förutsattes allt fortfarande bliva i gällande kraft — överskott av malmbanan för löpande år, tillräckligt för kapitalets förräntning, icke är att påräkna.

Vid bedömande av förevarande fråga är att beakta, att de i § 13 av 1927 års malmavtal fixerade avgiftssatserna, vilka oförändrade övertagits från 1907 års avtal, numera icke stå i rimligt förhållande till den allmänna fraktkostnadsnivån, sådan den betingas av driftkostnaderna, vare sig vid malmbanan eller vid järnvägarna i allmänhet. I de viktigaste stationsförbindelserna, Kiruna—Riksgränsen och Malmberget—Luleå, är nämligen förhållandet mellan ordinarie och avtalsbestämd frakt följande.

	Km	Ord. frakt	LKAB frakt	Nedsättning %
Kiruna—Riksgränsen	129	530	264	50
Malmberget—Luleå	211	740	275	63

Då redan vid den ordinarie tarifieringen full hänsyn tagits till att järnmalm är en tung, lågvärdig och låg tariff betingande massartikel, torde enbart av förestående siffror klart framgå, att med de avtalsbundna frakterna balans mellan inkomster och utgifter inkl. ränta överhuvud kan vara möjlig endast vid de mycket stora transportmängder, för vilka bandelen enligt trafikantens krav blivit utrustad. Verkställda beräkningar visa också, att med nuvarande driftkostnadsförhållanden sådan jämvikt uppnås först vid en årlig transportmängd av cirka 6.5 miljoner ton, en kvantitet, beträffande vilken man nu föga vet, när den återigen kan uppnås.

Till jämförelse må nämnas, att med den år 1907 förutsatta genomsnittliga transportmängden, 3.75 miljoner ton LKAB malm, före världskriget

— d. v. s. vid de helt andra och lägre driftkostnadsförhållanden, efter vilka de ännu gällande avgiftssatserna för nu snart 30 år sedan avvägsdes — erhöles ett överskott å malmbanan, uppgående till 10 procent å byggnadskostnaden.

Anförda siffror torde med all önskvärd tydlighet visa, dels att de avtalsenliga transportkostnadstilläggen för avkastningsgarantiens fyllande måste bli en snart sagt permanent andel i LKAB:s fraktkostnader, dels att även med ett relativt betydligt sådant tillägg dessa kostnader bli relativt mycket låga. Transportavtalet lär alltså få betraktas som i själva verket särdeles fördelaktigt för LKAB. Det kan konstateras, att för den tjugofemårsperiod 1908—1932, vilken 1907 års malmavtal gällde, bolagets ställning i frakthänseende varit särdeles gynnsam. Mot en summa inbetald minimifrakt av för hela perioden 284.2 mkr. (miljoner kronor) står ett garantitillägg av 42.1 mkr. eller 14.8 procent.

Anmärkas bör att i detta belopp ingår det för år 1932 debiterade men ännu ej likviderade garantitillägget å 10.9 mkr., men däremot icke det av staten vid avtalsrevisionen år 1927 efterskänkta omstridda kravet på garantitillägg för åren 1917—1921, uppgående till i runt tal 20 mkr.

För den viktigaste förbindelsen Kiruna—Riksgränsen innebära de angivna summorna ett genomsnittligt tillägg av 39 öre, d. v. s. en totalfrakt av 303 öre per ton. Häremot är att ställa de ordinarie fraktsatserna, vilka uppgått till

vid periodens början	330 öre
» » slut	530 »

och under vissa år med uppdriven kristidsprisnivå uppvisat väsentligt högre tal upp till 1,300 öre.

För stationsförbindelsen MalMBERGET—Luleå hava förhållandena varit för bolaget ännu gynnsammare, enär mot en genomsnittskostnad av 316 öre är att ställa ordinarie fraktsatser uppgående till

vid periodens början	460 öre
» » slut	740 »

och såsom maximum för perioden 1,750 öre.

De likvider LKAB erlagt på grund av avkastningsgarantien ha följaktligen spelat en obetydlig roll i jämförelse med de genom avtalsutfästelsen om samma garanti förvärvade fraktrabatterna. — Järnvägsstyrelsen har ansett nödvändigt att här kraftigt betona detta förhållande, då ofta och ej minst i publiciteten gjorts gällande, att transportavtalet vore oskäligt och för LKAB särdeles betungande. I belysning av anförda siffror torde grundlösheten av detta påstående tydligt framstå; det må även erinras, att under perioden väldiga utdelningar till aktieägarna kunnat äga rum, möjliggjorda till stor del tack vare det för bolaget gynnsamma transportavtalet.

Om alltså malmavtalen på lång sikt berett LKAB mycket stora fördelar i form av låga fraktkostnader, så kan det å andra sidan icke förnekas, att på grund av rörelsens starka beroende av konjunkturerna fördelningen av dessa kostnader på olika år kan bli ogynnsam. Då emellertid denna konjunkturkänslighet varit från början välbekant, borde en successiv täckning av riskerna genom bildande av tillräckliga fonder varit självfallen, allra helst som för berörda period som helhet inkomstgivningen inom bolaget varit mycket god.

Såsom redan framhållits, hava de nominella fraktsatserna sedan år 1907

hållits oförändrade och LKAB alltså — frånsett garantitillägget — ensam bland alla järnvägstrafikanter hållits oberoende av den under krigs- och efterkrigstiden inträdda stora ökningen i järnvägarnas självkostnader. Härmed fick tydligen garantitillägget en helt annan och vidsträcktare uppgift än från början varit avsedd, vilken uppgift gjorts permanent genom den bindning av fraktsatserna vid en efter dåvarande förhållanden orimligt låg nivå, vilken mot järnvägsstyrelsens enträgna avstyrkande medgavs vid avtalsrevisionen år 1927. Till detta förhållande måste, vill det synas järnvägsstyrelsen, hänsyn tagas, då det gäller att avgöra, huruvida ytterligare betalningsanstånd skall lämnas. Det är tydligen en väsentlig skillnad mellan *egentlig tilläggsfrakt*, d. v. s. det avgiftsbelopp, som eventuellt kan komma att ligga *över* vad som skulle hava utgått enligt den *ordinarie* taxans fraktsatser, och en *reducering av beräknad fraktrabatt*, beroende av att de vid fraktavtalets ingående förutsatta transportkvantiteterna icke uppnåts.

Primärt måste järnvägsstyrelsen alltså förorda, att under löpande avräkningsperiod ingen ändring vidtages i nu gällande malmavtalsbestämmelser, i vad desamma avse statens järnvägar. De äro likväl för statens järnvägar ogynnsamma nog. Det vill synas styrelsen, som borde det rimligen kunna fordras av bägge LKAB:s hälftendelägare att pro rata parte tillskjuta de medel, som erfordras för att bolaget skall kunna fullgöra detsamma påvilande förpliktelser gent emot statens järnvägar, vilka för dem utträta ett med malmproduktionen lika intimt sammanhörande primärarbete, som exempelvis det bolaget har att betala för till sin direkt anställda tjänstemanna- och arbetarepersonal.

Under förutsättning emellertid, att ett inkrävande på förfallodagen av statens järnvägars fordran för garantitillägg under innevarande 5-årsperiod icke anses förenligt med statens samlade intressen, vill styrelsen nu icke motsätta sig, att uppgörelse träffas enligt det nu föreliggande avtalsförslaget, vad angår detsammars reella innebörd. Däremot kan styrelsen icke lämna utan erinran den föreslagna formuleringen av bestämmelserna i § 1 av det nya avtalet. Först och främst vill styrelsen framhålla, att den stipulerade tilläggsavgiften av tre kronor per ton för transportkvantiteter per år över 3 miljoner ton icke kan få rubriceras som *fraktförhöjning*, emedan densamma dels icke utgår annat än för transportmängder, som ligga över en viss gräns och därvid lika för alla transportavstånd — från järnvägsekonomisk synpunkt helt irrationella anordningar — dels fr. o. m. år 1937 ligger utanför den löpande avräkningen enligt § 14 i 1927 års malmavtal men däremot göres beroende av vissa förhållanden under förfluten tid. Vad statens järnvägar erhålla är ju de facto blott ränta och amortering å en — låt vara under ovanliga former lämnad — försträckning. — Beteckningen *amorteringsavgift* måste enligt styrelsens uppfattning i stället vara den riktiga och adekvata.

Styrelsen ser sig alltså nödsakad att avstyrka ett godtagande av det remitterade avtalsförslaget med föreliggande formulering av § 1, vilken befaras kunna giva anledning till komplikationer och missförstånd. I stället vill styrelsen föreslå en avfattning av denna paragraf i anslutning till bilagda utkast, vilket synes väsentligt bättre ansluta sig till vad som faktiskt avses med avgiften ifråga.

En sålunda träffad anordning bör enligt styrelsens uppfattning såsom komplement kräva, att i riksräkenskaperna upplägges ett regleringskonto eller fond, förslagsvis benämnd »LKAB:s amorteringsavgifters fond».

A detta konto skulle föras det av 1932 års riksdag under rubrik »Täckande av viss statens fordran» beviljade anslaget å 9,600,000 kronor även som de anslag för samma ändamål, som kunna komma att anvisas av innevarande och kommande riksdagar, i den mån de gälla fordringar för åren 1932—1936.

De skäl för finansiering medelst riksstatsanslag av ifrågavarande försträckning, vilka järnvägsstyrelsen upprepade gånger och senast i sin skrivelse den 4 december 1933 med förslag till beräkning av behållen inkomst för budgetåret 1934/1935 anført, minska ju på intet sätt i vikt särskilt för skattebudgeten därigenom, att staten avstår från sin direkta fordringsrätt i avhandlade avseende och omfattning. Fastmer måste omständigheten, att visshet nu vunnits rörande sättet för likvideringen, vara ägnad att reducera tidigare hysta betänkligheter, rörande det av järnvägsstyrelsen förordade sättet för försträckningens finansiering.

För att verkningarna av det nu föreslagna ordnandet av statens järnvägars mellanhavande med LKAB skola på lämpligt sätt komma till synes i statens järnvägars balansräkning, synes denna böra utökas med följande — varandra balanserade — poster. (Rubrikernas formulering har valts med hänsyn tagen till av järnvägsstyrelsen föreslagna ändringar i avtalets ordalydelse.)

å tillgångssidan:

LKAB:s amorteringsavgifter

med fördelning

- a) till täckning av bolagets skuld för garantitillägg och räntor (1 januari 1932—30 september 1933),
- b) till täckning av balanserat garantitillägg för tiden 1 oktober 1933—31 december 1936, jämte räntor fr. o. m. 1 oktober 1933.

å skuldsidan:

LKAB:s amorteringsavgifters fond

med fördelning

- a) bokföringsmässigt överskott reglerat genom anslag å riksstaten,
- b) bokföringsmässigt överskott, icke reglerat.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth samt byråcheferna Lindblad och Ruist.

Stockholm den 27 april 1934.

AXEL GRANHOLM.

Erik Malmkvist.

Bilaga till järnvägsstyrelsens yttrande.

Förslag till avtal.

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

§ 1.

Mom. 1. I avseende å påförandet och likvideringen av de frakttillägg, d. v. s. transportkostnadstillägg för gäldande av den avkastningsgaranti beträffande malmbanekapitalet och bandriften, som åvilar LKAB — här nedan benämnda garantitillägg — jämte ränta därå, som LKAB jämlikt § 14 i 1927 års och § 2 i 1932 års malmavtal har att erlægga för åren 1932—1936, skola i stället för i nämnda § 2 meddelade föreskrifter rörande dessa förhållanden gälla här nedan intagna bestämmelser.

Mom. 2. Garantitillägget för tiden 1 januari 1932—30 september 1933 skall tillsvidare bli hos bolaget inestående såsom en dess skuld.

Mom. 3. Beträffande garantitillägg för tiden 1 oktober 1933—31 december 1936 jämte samtliga på tiden efter den 1 oktober 1933 belöpande räntor å i detta och föregående moment avsedda tillägg avstår staten från sin direkta fordringsrätt.

Fördelning av LKAB för år 1933 påfört garantitillägg skall därvid bokföringsvis ske jämlikt bolagets balansräkning per den 30 september 1933.

Mom. 4. Såsom vederlag för vad staten sålunda avstått, och likvid för i mom. 2 omfördäld bolaget direkt påförd skuld skall LKAB räknat fr. o. m. den 1 oktober 1933 till statens järnvägar erlægga en löpande *amorteringsavgift*, utgående med tre kronor för varje ton, varmed den under ett räkenskapsår (1 oktober—30 september) å järnvägen Svartön—Riksgränsen transporterade malmkvantiteten överstiger tre miljoner ton. Därest LKAB:s verksamhet under något år skulle komma att visa ett överskott för året och brist i aktiekapitalet icke föreligger, skall amorteringsavgiften utgå med så mycket högre belopp, att därigenom tages i anspråk hela ifrågavarande överskott, i den mån detsamma ej motsvaras av under året verkställd avbetalning å bolagets i balansräkningen per den 30 september 1933 upptagna skuld till staten för royalty eller minskning av det i samma balansräkning avsatta beloppet för framtida reglering av garantitillägg till statens järnvägar. Den sålunda beräknade amorteringsavgiften skall inbetalas till järnvägsstyrelsens kassa inom tre månader efter räkenskapsårets utgång.

Mom. 5. När summan av vad bolaget i form av amorteringsavgifter erlagt till statens järnvägar uppgått till ett belopp, som täcker de garantitillägg, vilka bolaget för hela femårsperioden 1932—1936 skulle hava haft att erlægga, därest bestämmelserna i §§ 13 och 14 av 1927 års malmavtal i avseende å nu angivna period oförändrat tillämpats, jämte upplupen vid varje årsskifte kapitaliserad ränta å samma tillägg räknad efter 5

procent och i övrigt enligt bestämmelsen i § 14, skall amorteringsavgiften upphöra.

Vad LKAB såsom amorteringsavgift erlägger, skall anses i främsta rummet gå till täckning av garantitillägg och ränta för tiden 1 oktober 1933—31 december 1936.

Mom. 6. Det skall stå LKAB fritt att, om och i den mån bolaget så önskar likvidera garanti- och ränteskuld till statens järnvägar tidigare, än som med tillämpning av förestående bestämmelser skulle bliva fallet.

Mom. 7. Hava statens järnvägar under åren 1934—1936 såsom amorteringsavgifter fått lyfta mer än som med tillämpning av 1927 och 1932 års avtal skolat för femårsperioden 1932—1936 utgå såsom garantitillägg jämte ränta beräknad enligt mom. 5, skall överskottet återbäras till LKAB.

Mom. 8. Därest på grund av vad här föreskrivits amorteringsavgift kommer att erläggas för något år efter den 31 december 1936, skall vid beräkning av garantitillägg för tid efter sagda dag hänsyn icke tagas till sålunda erlagd amorteringsavgift.

§§ 2—5 lika med det remitterade förslaget, blott att benämningen »frakt-tillägg» genomgående ändras till garantitillägg.

Bilaga IV.**Riksgäldsfullmäktiges yttrande.**

Till Herr Statsrådet E. Wigforss, Kungl. Finansdepartementet.

Medelst remiss, som den 24 innevarande april kommit fullmäktige i riksgäldskontoret tillhanda, har Herr Statsrådet berett fullmäktige tillfälle att skyndsamt inkomma med utlåtande över ett förslag till avtal med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Med anledning därav få fullmäktige meddela, att fullmäktige för sin del ej hava något att erinra mot avtalsförslaget, vilket enligt fullmäktiges mening synes lämna bolaget erforderlig lättnad samtidigt som det tillvaratager statens intressen.

Stockholm den 26 april 1934.

KARL HILDEBRAND.

ERIC HALLIN.

AXEL LINDQVIST.

/ John Hägglund.

Bilaga V.

1927 års malmavtal

mellan Svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag m. fl., å andra sidan.

Emellan Svenska staten, å ena, samt Loussavaara—Kiirunavaara Aktiebolag (nedan kallat LKAB), Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund (nedan kallat TGO), Aktiebolaget Gellivare Malmfält (nedan kallat ABGM) och Norrbottens Järnverks Aktiebolag eller vissa av dessa bolag, å andra sidan, hava träffats avtal:

1) den 7 mars och den 29 juni 1907 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO;

2) den 9 april och den 26 juni 1908 mellan Svenska staten samt LKAB och TGO;

3) den 30 september och den 6 oktober 1911 mellan Svenska staten och LKAB;

4) den 4 april och den 18 juli 1913 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO;

5) den 1 juli 1918 mellan Svenska staten samt TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag;

6) den 1 juli 1918 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO samt

7) den 9 mars och den 14 juli 1922 mellan Svenska staten samt LKAB, ABGM och TGO.

Med upphävande av bestämmelserna i dessa avtal i vad de avse tiden efter den 30 september 1927 och icke innebära överlåtelse av äganderätt, har nu mellan Svenska staten, å ena, samt LKAB och TGO, å andra sidan, för tiden därefter träffats följande avtal, vilket biträtts av ABGM och Norrbottens Järnverks Aktiebolag i den mån det rör deras rätt.

§ 1.

Staten och TGO utfästa sig att, så fort sådant lagligen kan ske, genomföra de ändringar i LKAB:s bolagsordning, som härvid fogad bilaga nr 1 utvisar¹, att tillämpas från och med ingången av nästa bokslutsår den 1 oktober 1927.

Ändringar i
LKAB:s
bolagsord-
ning.

§ 2.

Den 1 oktober 1927 återlämna TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag till staten och staten till LKAB utan lösen nyttjanderätten till Luossavaara malmfält för den återstående nyttjanderättstiden; och avstår staten från sin rätt enligt § 6 mom. 4 i 1907 års kontrakt att efter nyttjanderättstidens utgång med full äganderätt behålla sagda malmfält.

Luossavaara.

LKAB erlägger den 1 oktober 1927 till TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag lösen för alla av bolagen bekostade, för gruvornas tillgodogörande och administrerande anordnade anstalter, byggnader och annat liksom maskiner, redskap och material med ett belopp av 2,500,000 kronor.

¹ Bilagan ej här avtryckt.

§ 3.

Malm-
kvantiteter.

LKAB berättigas att från och med den 1 oktober 1927 från gruvfälten Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara för varje bokslutsår bortfrakta högst nio miljoner (9,000,000) ton järnmalm, därav

från Kiirunavaara	6.1 miljoner ton,		
» Gellivare	2.5	»	»
» Luossavaara	0.4	»	»

Fördelningen av ifrågavarande kvantiteter på de särskilda malmfälten må förskjutas i så måtto, att bortfraktningen från ett eller två av gruvfälten ökas med högst 10 procent av ovan angivna myckenhet, varvid nedläggning med samma kvantitet skall ske i bortfraktningen från det eller de övriga gruvfälten.

Därest det finnes ur brytnings- eller försäljningssynpunkt lämpligt och för statens järnvägar möjligt, må de sålunda fastställda årskvantiteterna överskridas med intill 10 procent, varvid dock skall iakttagas att de under en period av tre på varandra följande bokslutsår bortfraktade kvantiteterna icke må sammanlagt överstiga tjugusju miljoner (27,000,000) ton eller för varje malmfält utgöra mer än tre gånger den enligt andra stycket ovan tillåtna årliga maximikvantiteten.

§ 4.

Royalty.

För varje ton järnmalm, som LKAB enligt bestämmelserna i § 3 här ovan bortfraktar, skall LKAB erlägga royalty dels till staten med en krona femtio öre för under tiden 1 oktober 1927—30 september 1947 bortfraktad malm, dels till TGO med en krona för under tiden 1 oktober 1927—30 september 1931 bortfraktad malm och med femtio öre för malm, som bortfraktas under tiden 1 oktober 1931—30 september 1932.

Den 30 september varje år skall approximativ likvid av ifrågavarande royalty erläggas för den kvantitet malm, som enligt kungl. järnvägsstyrelsens ungefärliga beräkningar under bokslutsåret fraktats på järnvägen Svartön—Riksgränsen på grund av bestämmelserna i detta kontrakt; och skall den slutliga regleringen av likviden äga rum i samband med den fördelning av LKAB:s vinst, som enligt § 5 här nedan skall äga rum.

TGO förbinder sig att den 30 september 1938 till staten erlägga ett belopp motsvarande hälften av den royalty TGO enligt denna paragraf uppburit för bokslutsåret den 1 oktober 1927—den 30 september 1928 samt att sedermera den 30 september ett vart av åren 1939, 1940, 1941 och 1942 utbetala halva beloppet av royaltyn för ett vart av de respektive bokslutsåren 1928—1929, 1929—1930, 1930—1931 och 1931—1932.

§ 5.

Vinstfördel-
ning.

LKAB:s utdelningsbara nettovinst, efter royalty, skatter och avskrivningar, skall för varje särskilt bokslutsår lika fördelas på antalet ton malm, som under året fraktats å järnvägen Svartön—Riksgränsen enligt bestämmelserna i detta kontrakt. Denna nettovinst per ton skall fördelas mellan preferens- och stamaktier på följande sätt:

a) För tiden från och med den 1 oktober 1927 till och med den 30 september 1947 tilldelas preferensaktierna ett belopp per ton, som med 75 öre understiger halva nettovinsten per ton. Återstoden av nettovinsten tilldelas stamaktierna.

b) För tiden från och med den 1 oktober 1947 skall nettovinsten per ton i vad den belöper på en under bokslutsåret bortfraktad kvantitet av intill 3,750,000 ton delas lika mellan preferens- och stamaktier, och i vad den belöper på överskjutande kvantiteter fördelas med två tredjedelar till preferensaktierna och en tredjedel till stamaktierna.

§ 6.

LKAB förbinder sig att sörja för en i allo rationell malmbrytning. Vid brytningen skola tillämpas de brytningsmetoder, som med behörig trygghet för arbetsmanskap och framtida brytning nu och framdeles lämna bästa ekonomiska resultat.

Brytningens
anordnande.

För upprätthållande av en fullt kontinuerlig brytning skola häng- och liggväggar nedtagas i erforderlig utsträckning och alla förberedande arbeten såsom schaktanläggningar, schaktens avsänkning och utfraktsorter påbörjas och utföras i god tid.

Vid brytningen skola för övrigt följas de i bilaga 2 angivna riktlinjer. Om förändrade förhållanden eller oförutsedda omständigheter så påfordra, må avvikelse likväl ske, därest beslut härom biträdes av minst två av de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i LKAB:s styrelse.

Bolaget förbinder sig att hålla all för rörelsen erforderlig egendom i gott skick.

Staten berättigas att taga del av alla undersökningar, LKAB anställt eller kommer att anställa rörande malmtillgången såväl i Luossavaara och Kiirunavaara som i Gellivare, ävensom att själv låta anställa sådana undersökningar, i den mån det kan ske utan att arbetet i gruvorna därigenom hindras eller uppehålles.

Utan särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t må icke sådan ändring vidtagas i brytningsmetoderna, att den i djupbrytningsmagasinen förefintliga malmkvantiteten vid slutet av någon i § 25 mom. 2 omfördäld tioårsperiod blir mindre än vid början av samma tioårsperiod och icke heller minskas från slutet av en sådan period till närmast följande inlösendag.

§ 7.

LKAB är icke skyldigt att på grund av malms bortförande göra avskrivning å själva malmfyndigheterna, ej heller å markvärde. I övrigt skola avskrivningar företagas enligt de i bilaga 3 angivna riktlinjer. Avvikelse från dessa må likväl ske, därest beslut därom biträdes av samtliga de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i LKAB:s styrelse.

Avskriv-
ningar.

§ 8.

Staten skall hava rätt att, därest den det påfordrar och erbjuder lika förmånliga villkor, som vid upplåning hos annan kunna erhållas, själv lämna LKAB kredit intill det belopp, av vilket LKAB har mera stadigvarande behov.

Upplåning.

§ 9.

Mom. 1. De av stamaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse äga att inom styrelsen utse ordförande och verkställande direktör. Vid förfall för den ordinarie ordföranden skall den bland de av stamaktieägarna valda styrelseledamöterna, som dessa härtill utse, inträda i hans ställe såsom ordförande. Därest staten jämlikt § 25 eller § 26 gjort bindande tillsägelse om inlösen av TGO tillhöriga stamaktier i LKAB,

Organisa-
tion.

äga de av preferensaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse att utse ordförande och ersättare för honom för tiden efter den ordinarie bolagsstämma, som närmast föregår inlösningsdagen, samt verkställande direktör för tiden efter inlösningsdagen.

I de fall, då hittills enligt bestämmelse i mom. 3, andra stycket, av § 12 i LKAB:s bolagsordning fråga vid lika röstetal inom styrelsen skolat avgöras genom lottning, skall ordföranden äga utslagsröst.

Vid styrelsens för LKAB sammanträden skola anmälas eller behandlas de grupper av ärenden, beträffande vilka de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna må tid efter annan förena sig om att begära, att föredragning inom styrelsen skall äga rum. Denna bestämmelse skall dock icke verka rubbning i fråga om den beslutanderätt, som enligt gängse kutym bör tillkomma verkställande direktören.

Frågor av större betydelse skola, därest minst två av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna så påfordra, behandlas vid två styrelsesammanträden med minst en veckas mellanrum.

Mom. 2. De av preferensaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse skola hava rätt att tillsätta en jourhavande revisor jämte erforderliga biträden åt denne. Arvoden åt revisorn och hans biträden bestämmas av nämnda styrelseledamöter samt gäldas av LKAB.

Mom. 3. LKAB:s handelsböcker, kontrakt, korrespondens och andra affärshandlingar skola, efter därom hos verkställande direktören framställd begäran, hållas tillgängliga för de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna och den i föregående moment omförmälde revisorn med biträden.

Mom. 4. Beslut å bolagsstämma i LKAB rörande arvode eller tantième är icke giltigt, med mindre det biträdes av röstande, som företräda mer än hälften av preferensaktiekapitalet.

Mom. 5. All för LKAB:s verksamhet erforderlig personal vid Kiiruna-vaara, Luossavaara och Gellivare malmfält samt i Narvik och Luleå (Svartön) skall, såvida ej minst tre av de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna annat medgiva, vara anställd uteslutande i LKAB:s tjänst. All annan för bolagets verksamhet erforderlig personal skall likaledes vara anställd i LKAB:s tjänst, men utan hinder från statens sida för densamma att jämväl vara anställd hos TGO.

I avseende å tiden för personalens anställning hos LKAB skall iakttagas, att, därest staten enligt § 25 eller § 26 verkställer inlösen av TGO tillhöriga stamaktier i LKAB, tjänsteman må kunna från och med inlösningsdagen uppsägas till frånträdande av sin befattning senast sex månader efter det uppsägningen skett.

Mom. 6. Beträffande försäljningen av LKAB:s malm skall gälla följande:

a) Försäljningen skall ledas av LKAB:s personal samt ske i bolagets eget namn och direkt till förbrukarna, såvida ej styrelsen genom beslut, som biträdes av minst två av de av preferensaktieägarna valda ledamöterna, bestämmer, att försäljning skall ske i annan ordning.

b) Försäljning må icke avslutas för längre tidsperiod än fem år från dagen för försäljningsavtalets avslutande, därest minst tre av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna förena sig om att vägra godkännande av dylik försäljning på skäl, som av dem till styrelsens protokoll angivas; dock att vad sålunda stadgats icke innefattar hinder för försäljningar avseende slutlig leverans före utgången av år 1942.

Mom. 7. LKAB äger icke utan godkännande av minst två av de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöterna eller den av dem, åt vilken Kungl. Maj:t i sådant avseende givit uppdrag, avsluta försäljningsavtal eller ingå annan rättshandling, som innefattar åtagande för längre tid än intill den närmaste dag därefter, då staten med tillämpning av bestämmelserna i § 25 kan inlösa TGO:s aktier i LKAB.

Mom. 8. LKAB må icke utan de av preferensaktieägarna valda styrelseledamöternas godkännande driva annan verksamhet än som betingas av innehållet i detta avtal.

Mom. 9. Fördelning av för LKAB och TGO gemensamma omkostnader skall, därest minst två av de av preferensaktieägarna valda ledamöterna av LKAB:s styrelse så påfordra, fastställas genom särskilt avtal, som skall godkännas av Kungl. Maj:t.

§ 10.

LKAB berättigas att ett år efter tillsägelse inlösa högst så stor del av TGO vid tiden för tillsägelsen direkt eller indirekt tillhörigt fartygsrum, att med detsamma kan utskeppas lika stor kvantitet malm, som i medeltal under närmast föregående femårsperiod utskeppats med TGO:s eget tonnage. Det åligger LKAB att utöva denna inlösningsrätt, så snart de av preferensaktieägarna utsedda styrelseledamöterna det påfordra.

Inlösen av
tonnage.

Lösesumman skall utgöras av det belopp, vartill fartygens värde fastställs genom värdering av skiljemän utsedda enligt skiljemannalagen med iakttagande av att Kungl. Maj:t skall utse skiljeman för LKAB.

§ 11.

TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag överlåta till LKAB från och med den 1 oktober 1927 nyttjanderätten till de områden inom Jukkasjärvi kronopark vid Luossavaara, till vilka TGO och Norrbottens Järnverks Aktiebolag äga nyttjanderätt enligt nu gällande arrendekontrakt med staten; och tillförsäkrar staten LKAB att få behålla nyttjanderätten såväl till nämnda områden som ock till de områden vid Gellivare och Kiirunavaara, som innehavas av LKAB enligt nu gällande kontrakt med staten, allt så länge bolaget uppehåller gruvdriften inom respektive Gellivare, Kiirunavaara och Luossavaara malmfält och mot arrende- och övriga villkor överensstämmande med dem, som innehållas i förenämnda, nu gällande kontrakt.

Arrende.

§ 12.

LKAB medgiver, att gränserna på djupet för de bolaget tillhöriga utmål, som må vara lagda enligt 1855 års gruvestadga, beräknas såsom vore samma utmål lagda enligt nu gällande gruvestadga.

Utmål.

§ 13.

Med avseende å LKAB:s malmfraktning å järnvägen Svartön—Riksgränsen skola för tiden till och med den 30 september 1947 gälla följande bestämmelser.

Järnvägs-
frakter.

Mom. 1. Staten tillförsäkrar bolaget att till Riksgränsen respektive Svartön frakta den malm, som bolaget enligt § 3 äger bortfrakta från Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara gruvfält, mot följande avgifter per ton

A) för tiden 1 oktober 1927—31 december 1937

a) malm från Kiirunavaara gruvfält	
Kiruna—Riksgränsen	kronor 2: 64
Kiruna—Svartön	» 3: 48
b) malm från Luossavaara gruvfält	
Kiruna—Riksgränsen	» 3: 21
Kiruna—Svartön	» 4: 17
c) malm från Gellivare gruvfält	
Malmberget eller Koskullskulle—Riksgränsen	» 3: 43
Malmberget eller Koskullskulle—Svartön	» 2: 75

B) för tiden från och med 1 januari 1938

Kiruna—Riksgränsen	» 3: 01
Kiruna—Svartön	» 3: 85
Malmberget eller Koskullskulle—Riksgränsen	» 3: 78
Malmberget eller Koskullskulle—Svartön	» 3: 10

Mom. 2. Därest efter den 30 september 1937 medelförsäljningspriset fritt ombord (exklusive agentprovision) för under ett bokslutsår från Narvik och Svartön skeppade malmkvantiteter från bolagets gruvfält överskjutit 16 kronor 75 öre per ton, skall bolaget såsom fraktökning för varje under året från ifrågavarande gruvfält bortfraktad ton malm erlægga ett belopp motsvarande en femtedel av angivna överskott. Denna fraktökning skall gäldas senast den 15 december näst efter bokslutsårets utgång.

Mom. 3. Det åligger bolaget att före den 1 juli varje år hos järnvägsstyrelsen anmäla den ungefärliga kvantitet, bolaget under närmast följande kalenderår vill frakta å järnvägen Svartön—Riksgränsen med angivande av hur stor del av kvantiteten beräknas skola fraktas från Kiruna respektive Malmberget eller Koskullskulle till Riksgränsen respektive Svartön. Bolaget äger icke påfordra, att fraktningen skall omfatta mer än sammanlagt under år 1928 en kvantitet av 7,500,000 ton, varav högst 6,000,000 ton till Riksgränsen och högst 2,500,000 ton till Svartön, under år 1929 en kvantitet av 8,000,000 ton, varav högst 6,500,000 ton till Riksgränsen och högst 2,500,000 ton till Svartön, under år 1930 en kvantitet av 8,500,000 ton, varav högst 6,500,000 ton till Riksgränsen och högst 3,000,000 ton till Svartön samt under år 1931 och följande år 9,000,000 ton, varav högst 7,000,000 ton till Riksgränsen och högst 3,500,000 ton till Svartön.

Därest bolaget önskar påfordra ökning av fraktkvantiteten utöver 7.5 respektive 8 och 8.5 miljoner ton, skall anmälan härom dock göras före den 1 juli under näst sista året före det, under vilket ökningen skall inträda.

Mom. 4. Staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, därest icke bolaget med största möjliga jämnhet fördelar malmavsändningen på årets särskilda månader eller trafiken förhindras genom omständigheter, över vilka förvaltningen av statens järnvägar icke råder.

Mom. 5. Så framt ej bolaget självt vill ombestyras å dess spår och dess egen bangård erforderlig vagnflyttning och växling, åtager sig staten att utföra densamma, mot det att bolaget ersätter kostnaden för därvid använda lokomotiv och lokomotivpersonal, vilken kostnad beräknas efter samma grunder, som användas för fastställande av motsvarande kostnader för vagnflyttning å föreningsstationer i och för avräkning mellan statens

och enskilda järnvägar, ävensom statens järnvägars självkostnader för den vid nämnda växeljänst använda trafikpersonalen, allt ökat med 10 procent.

Uppstå mellan staten och bolaget olika meningar om den fordrade ersättningens storlek, skall saken hänskjutas till avgörande av skiljemän enligt skiljemannalagen.

Mom. 6. Beträffande vagnarnas omloppstid skall gälla följande:

a) För transporter till Riksgränsen respektive Svartön, tagna var för sig, beräknas omloppstiden månadsvis på det sätt, att medeltal av omloppstid, från det varje vagn på bolagets begäran ställts till bolagets förfogande för lastning, till dess densamma efter skedd lossning återkommit till avsändningsstationen, tages för samtliga under månaden till bolagets förfogande för lastning ställda vagnar. För uppkommet överskott i tid av, för månaderna december, januari, februari och mars fem dagar, för övriga månader fyra dagar, betalar bolaget vagnhyra efter gällande taxa. I omloppstiden inräknas ej uppehåll, orsakat av naturhinder eller olyckshändelse.

b) Vid transporter till Svartön skola lika många vagnar, som under tiden klockan 18 ena dagen till klockan 18 påföljande söckendag ankommit lastade till Svartön, återlämnas tomma successivt senast under loppet av därpå följande söckendag. Försenas återlämnandet utöver denna tid av annan anledning än naturhinder eller olyckshändelse, erlägges av bolaget vagnhyra enligt gällande taxa, dock med avräknande av hyra, som eventuellt under samma månad erlagts för transporter till Svartön jämlikt bestämmelsen i föregående stycke.

För magasinering i vagnar av malm i avvaktan på lossning samt för transporter mellan upplag sinsemellan eller mellan upplag och lastande fartyg tillhandahålla statens järnvägar utan avgift 150 malmvagnar per dag. Erfordras ett större antal vagnar, tillhandahålla statens järnvägar sådana i mån av tillgång mot vagnhyra enligt gällande taxa.

Bolaget tillhandahåller statens järnvägar ett antal av 100 malmvagnar av statens järnvägars typ, vilka vagnar utan någon ersättning till bolaget få disponeras för den allmänna malmtrafiken. Kostnaden för dessa vagnars underhåll bestrides av bolaget.

Mom. 7. Bolaget är berättigat att lasta vagn intill fem (5) procent över dess angivna bärighet. Frakt skall erläggas för vad per månad i vagnarna lastats, dock med iakttagande att, om vagnarna i medeltal för månaden icke lastats till sin angivna bärighet, frakt ändock skall erläggas efter den angivna bärigheten.

Mom. 8. Bolaget äger rätt att å Svartön disponera dels i och för malmupplag staten tillhörig mark till den utsträckning befintligt utrymme sådant medger, dels ock bangård med omlastnings- och utlastningsviadukter samt andra anordningar. I mom. 1 angiven frakt för transporter till Svartön innebär ersättning jämväl för denna rätt.

Mom. 9. Eventuella transporter från Malmberget eller Koskullskulle till Riksgränsen skola av bolaget ordnas så, att för desamma kunna användas återgående vagnar, som begagnats för transport Kiruna—Svartön.

§ 14.

Därest sammanlagda inkomsten av järnvägen Svartön—Riksgränsen med bibanor till Malmberget och Koskullskulle under något år från och med den 1 januari 1927 räknat skulle understiga kostnaden för järnvägens

Frakttillägg.

drift och underhåll, däri inräknad avsättning till förnyelsefond, jämte ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen, innefattande jämväl alla statens upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön, skall LKAB erlägga ett frakttillägg motsvarande underskottet.

Avsättning till förnyelsefond skall ske enligt för Statens järnvägar för vederbörande år fastställda grunder. Fonden skall bokföras särskilt för järnvägen i fråga, och de till densamma avsatta medlen må endast användas till underhåll och ersättning vid samma järnväg.

Räntan å anläggningskostnaden skall under tiden 1927—1937 beräknas efter fem procent, därest den av bolaget under respektive år bortfraktade malmkvantiteten icke överstigit fem miljoner ton, och i annat fall efter fem procent jämte $\frac{1}{20}$ procent däröver för varje påbörjat hundratusental ton av bolaget fraktad malm över fem miljoner ton. Från och med den 1 januari 1938 beräknas räntan med utgående från sex i stället för fem procent vid en bortfraktad malmkvantitet av högst fem miljoner ton, men i övrigt på nyss angivet sätt.

Har bolagets utskeppning över Narvik och Luleå till följd av krig eller blockad under något år icke uppgått till 5,000,000 ton, skall bolagets skyldighet att utgiva frakttillägg inskränkas till att avse så stor del av tillägget, som svarar mot förhållandet mellan den verkliga utskeppade kvantiteten och 8,000,000 ton.

Oavsett vad sålunda stadgats, skall LKAB dock icke vara skyldigt vidkännas frakttillägg, därest under fem på varandra följande år, räknade i perioder, varav den första utgöres av åren 1927—1931, de sammanlagda kostnads- och räntebeloppen icke överstigit den sammanlagda inkomsten. I och för tillämpning av denna bestämmelse skall iakttagas, *dels* att bolaget icke skall vara skyldigt gälda på ett år enligt härovan angivna grunder belöpande frakttillägg, i den mån detsamma motsvaras av belopp, varmed inkomsten under det eller de föregående åren i femårsperioden överskjutit summan av kostnaderna och den beräknade räntan för samma år, *dels ock* att Statens järnvägar skola till bolaget återbetala erhållet frakttillägg, i den mån detsamma motsvaras av under något efterföljande år av femårsperioden uppkommet dylikt överskott.

Bolaget förbinder sig att inom en månad efter mottagandet likvidera av järnvägsstyrelsen enligt förestående bestämmelser utställd räkning på frakttillägg för ett förflutet år ävensom gälda sex procents ränta å frakttillägget från den dag, räkning blivit bolaget tillställd, till dess betalning sker.

Bolaget äger emellertid i vederbörlig ordning föra talan om återbekommande av vad bolaget anser sig hava fått betala för mycket samt att tillgodonjuta ränta å eventuellt restituerat belopp, från den dag det till järnvägsstyrelsen erlagts, efter den procent, som bolaget skulle fått vidkännas, om beloppet för tiden till återbetalningen behövt upplånas.

Vid dylik tvists avgörande skall parternas ställning i bevisningshänseende icke vara annan än den, parterna skulle innehaft i en rättegång, där det gällt för staten att utkräva beräknat frakttillägg; och åligger det alltså staten att återbetala vad som icke å statens sida styrkes hava varit bolagets skyldighet att enligt gällande avtal erlägga i frakttillägg.

LKAB tillerkännes befogenhet att genom särskild representant taga del av räkenskaperna för Statens järnvägar i den mån det erfordras för att följa beräkningarna av frakttilläggen.

§ 15.

Staten förbinder sig att icke, innan staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt enligt detta avtal till TGO tillhöriga stamaktier i LKAB, låta annan frakta för export avsedd järnmalm å järnvägen Svartön—Riksgränsen mot billigare avgifter än dem, som medgivits LKAB.

Andra malm-
befraktare.

§ 16.

LKAB förbinder sig att av den malm, som bolaget enligt detta kontrakt äger att bortfrakta från malmfälten i Kiirunavaara, Gällivare och Luossavaara, i främsta rummet leverera vad som, utav de malmsorter bolaget bryter, åstundas för järn- eller ståltillverkning inom Sverige, till de priser, som, efter hänsyn tagen till fraktkostnader och övriga på saken inverkan omständigheter, kunna anses överensstämma med det vid köpet i allmänhet gällande prisläge. Denna förpliktelse gäller dock endast intill 20 procent av den kvantitet styckmalm med högst 0.03 procent fosfor och eljest intill 10 procent av den kvantitet av varje särskild malmsort, som bolaget bryter på grund av detta avtal.

Leveranser
till svenska
malmköpare.

Nu stadgade skyldighet gäller endast gentemot köpare, som för fullgörande av sina förpliktelser lämnar fullt tillfredsställande garanti, och skall i övrigt i avseende å bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf gälla följande.

a) Bolagets leveransskyldighet omfattar under första året, då leverans av malm enligt denna paragraf äger rum, högst tvåhundratusen (200,000) ton

och under nästpåföljande år högst fyrahundratusen (400,000) ton, varefter leveransskyldigheten småningom stiger, under iakttagande att därefter sammanlagda leveransskyldigheten under ett år i intet fall stiger med mer än etthundrafemtiotusen (150,000) ton utöver vad bolaget under nästföregående år enligt denna paragraf levererat.

b) I fråga om tiden för rekvisition skall gälla

1) beträffande styckmalm med högst 0.03 procent fosfor, att bolaget oberoende av tiden för rekvisitionen är skyldigt leverera intill tjugufemtusen (25,000) ton sammanlagt under ett år, men i övrigt icke är skyldigt leverera med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf försålda malmen uppgår eller genom rekvisitionen tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt femtiotusen (50,000) ton, minst två år och,

där den skulle överstiga femtiotusen (50,000) ton, minst tre år före det år, då leverans skall äga rum, samt

2) beträffande övriga malmsorter, att bolaget oberoende av tiden för rekvisitionen är skyldigt leverera intill etthundratusen (100,000) ton sammanlagt under ett år, men icke är skyldigt leverera, med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf försålda malmen uppgår eller genom rekvisitionen tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt tvåhundratusen (200,000) ton, minst ett år,

där den skulle uppgå till sammanlagt fyrahundratusen (400,000) ton, minst två år,

där den skulle uppgå till sammanlagt femhundrafemtiotusen (550,000) ton, minst tre år,

allt före det år, då leverans skall äga rum o. s. v., med ett års höjning i rekvisitionstiden för varje ytterligare kvantitet av etthundrafemtiotusen (150,000) ton.

c) Där så utan väsentlig olägenhet eller kostnad för LKAB kan ske, skall, om mottagaren så önskar, bolaget leverera den malm, som håller högst 0.015 procent fosfor, fränskild från övrig fosforfattig malm (med högst 0.03 procent fosfor).

d) Uppstå mellan bolaget och köpare olika meningar om, huruvida det av bolaget fordrade pris är skäligt, är bolaget pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant fordrar, underkasta sig avgörande av skiljemän enligt skiljemannalagen.

§ 17.

Leveranser
från
Luossavaara.

LKAB åtager sig att, därest staten så påfordrar, utöver den kvantitet, som i § 3 omförmåles, årligen bryta och till ett pris, motsvarande självkostnaden, ökad med 10 procent, tillhandahålla staten eller den eller dem, till vilka staten överlåter sin rättighet, intill etthundratusen (100,000) ton malm från Luossavaara av olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet.

Rörande bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf skall gälla följande.

a) Bolagets leveransskyldighet omfattar under första året, då leverans av malm enligt denna paragraf äger rum, högst femtiotusen (50,000) ton.

b) I fråga om tiden för rekvisition skall gälla, att bolaget, oberoende av tiden för rekvisitionen, är skyldigt att leverera intill tjugutusen (20,000) ton sammanlagt om året, men i övrigt icke är skyldigt att leverera, med mindre rekvisition göres,

där den enligt denna paragraf rekvirerade malmen uppgår eller genom rekvisitionens tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt femtiotusen (50,000) ton, minst ett år samt,

där den skulle överstiga femtiotusen (50,000) ton, minst två år före det år, då leverans skall äga rum.

c) Bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf inträder icke förrän två år efter dagen för detta kontrakts undertecknande.

d) I självkostnaden skall inräknas dels de direkta utläggerna för arbetslöner, material och transporter, dels andel i kontorskostnader och övriga allmänna omkostnader, dels ock andel i amortering och ränta å anläggningskostnaderna.

Självkostnaden må icke beräknas högre än den i bolagets räkenskaper beräknas för annan under året i Luossavaara bruten malm.

e) Om staten påfordrar granskning av beräkningen över självkostnaden, skall granskningen utföras av statens jourhavande revisor i LKAB, med rätt för honom att anlita av honom i samförstånd med bolaget utsett sakkunnigt biträde.

f) Staten må icke begagna sin rätt till malm enligt denna paragraf annat än för järn- eller ståltillverkning i landet.

g) Därest naturhinder, krig, strejk, lockout, arbetarbrist eller annan driftstörning, varöver bolaget icke kan råda, vållar inskränkning i bolagets brytningsförmåga, upphör bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf, så länge hindret varar och i den mån hindret vållar inskränkning i brytningen; dock må staten icke vidkännas minskning i leveran-

sen i vidare mån än som svarar mot statsleveransens storlek i förhållande till bolagets samtliga avtalade leveranser från Luossavaara ifrågavarande år.

§ 18.

Mom. 1. Därest Mertainens Gruvaktiebolag vill upptaga driften vid det bolaget tillhöriga gruvfältet Mertainen, åtager sig LKAB, om Mertainens Gruvaktiebolag så önskar, att ombesörja driften och den därmed förenade försäljningsrörelsen utan annan gottgörelse än ersättning för därmed för- enade kostnader, under förutsättning att rörelsen drives uteslutande för Mertainens Gruvaktiebolags räkning och Mertainens Gruvaktiebolag anskaffar allt för rörelsen erforderligt kapital.

Mertainen.

Mom. 2. Vidare medgiva TGO och LKAB, att Mertainens Gruvaktiebolag må från Mertainens gruvfält exportera järnmalm under förutsätt- ning

a) att den exporterade kvantiteten icke må överstiga vad under året brutits för järn- eller ståltillverkning i Sverige, dock att, vid en sammanlagd årsbrytning av intill etthundrafemtio tusen (150,000) ton, av den brutna malmen må exporteras intill sjuttiofemtusen (75,000) ton,

b) att försäljningen för export sker genom LKAB eller TGO mot skälig försäljningsprovision,

c) att all Mertainens Gruvaktiebolags vinst, som överstiger lagstadgad avsättning till reservfond och sex procent ränta å av bolaget självt i rörelsen nedlagt kapital, användes till att nedsätta priset å den järnmalm, som levereras för järn- eller ståltillverkning inom Sverige.

§ 19.

Mom 1. TGO förbinder sig att begränsa exporten av malm från de Grängesbergs Gruvaktiebolag tillhöriga gruvor i Grängesberg, så att den- samma efter år 1927 ej överstiger en miljon (1,000,000) ton årligen.

Grängesberg.

Denna förbindelse gäller även för det fall, att Grängesbergs Gruvaktiebolags gruvor skulle komma i annan ägares hand. Varder denna förbin- delse under något år överträdd, skall TGO under påföljande år till staten erlægga ett vite, beräknat efter fem (5) kronor per ton — dock minst 25 procent av exportpriset fob Oxelösund — för varje ton malm, som utöver den stadgade maximikvantiteten blivit exporterad.

Mom 2. TGO utfäster sig att av den kvantitet, som TGO enligt mom. 1 eljest ägt exportera, till staten eller den eller dem, till vilka staten över- låter sin rättighet, leverera intill etthundrafemtio tusen (150,000) ton år- ligen att levereras i olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet.

Nu stadgade skyldighet gäller endast gentemot staten eller sådan kö- pare, som för fullgörande av sina förpliktelser lämnar fullt tillfredsstäl- lande garanti, och skall i övrigt i avseende å bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf gälla följande:

a) I fråga om tiden för rekvisition skall gälla, att TGO, oberoende av tiden för rekvisitionen, är skyldigt att leverera intill femtio tusen (50,000) ton sammanlagt under ett år, men i övrigt icke är skyldigt att leverera med mindre rekvisition göres,

där den enligt detta moment rekvirerade malmen uppgår eller genom rekvisitionen tillgodoseende skulle uppgå till sammanlagt etthundratusen (100,000) ton, minst ett år samt,

där den skulle överstiga etthundratusen (100,000) ton, minst två år före det år, då leverans skall äga rum.

b) Malmen skall levereras till ett pris, som fritt banvagn Grängesberg med tio procent understiger TGO:s exportpris fob Oxelösund under föregående år minskat med bolagets kostnad för järnvägsfrakt och ombordbringning.

c) Uppstå mellan TGO och köpare olika meningar om, huruvida det av TGO fordrade pris är skäligt, är TGO pliktigt att, därest Kungl. Maj:t sådant fordrar, underkasta sig avgörande av skiljemän enligt skiljemannalagen.

d) Staten må icke begagna sig av sin rätt till malm enligt denna paragraf annat än för tillgodoseende av malmbehov vid efter den 1 juli 1918 tillkommet företag för järn- eller ståltillverkning inom landet eller för efter samma tidpunkt verkställd utvidgning av redan förefintligt sådant företag.

e) Därest naturhinder, krig, strejk, lockout, arbetarbrist eller annan driftstörning, varöver TGO icke kan råda, vållar inskränkning i bolagets brytningsförmåga, upphör bolagets leveransskyldighet enligt denna paragraf, så länge hindret varar och i den mån hindret vållar inskränkning i brytningen; dock må staten icke vidkännas minskning i leveransen i vidare mån, än som svarar mot statsleveransens storlek i förhållande till bolagets samtliga avtalade leveranser från Grängesberg ifrågavarande år.

Mom. 3. Därest staten för järn- eller ståltillverkning i Sverige skulle önska ytterligare kvantiteter malm från gruvorna i Grängesberg utöver den i mom. 2 omförmälda kvantiteten, utfäster sig TGO att utöver den i mom. 1 angivna kvantiteten i nämnda gruvor bryta och tillhandahålla staten eller den eller dem, till vilka staten överläter sin rättighet, intill tvåhundratusen (200,000) ton årligen att levereras i olika malmsorter i samma proportion, som faller vid årets brytning i dess helhet. Rörande leveransen av denna malm skola gälla samma bestämmelser, som i mom. 2 sägs.

Mom. 4. TGO:s förpliktelser enligt denna paragraf upphöra att gälla från den dag staten begagnar sin rätt till inlösen av de TGO tillhöriga aktierna i LKAB.

§ 20.

Statens övriga järnmalmsfyndigheter i Norrbotten.

Staten ansvarar för dels att den malm, som utom nu lagligen gällande utmål må finnas inom de i § 11 avsedda områden, icke, så länge staten ej begagnat sig av sin inlösningsrätt till stamaktierna, vare sig inmutas för annans räkning eller brytes, dels ock att under tiden till den 1 oktober 1947 den järnmalm, som finnes i staten nu tillhöriga gruvor och inmutade områden inom Syväjärvi, Nokutusvaara, Haukivaara, Svappavaara, Leveäniemi, Tansari eller Salmivaara malmfält eller i Mertainens Gruvaktiebolag nu tillhöriga gruvor och inmutade områden eller i de fyndigheter, som avses i § 21, icke brytes annat än för järn- eller ståltillverkning i Sverige, dock med det undantag, varom finnes stadgat i § 18 här ovan.

§ 21.

A.-B. Nordsvenska Malmfälts malmfyndigheter.

TGO förbinder sig att den 1 oktober 1927 till staten utan ersättning med äganderätt överlämna samtliga Aktiebolaget Nordsvenska Malmfält eller TGO den 22 mars 1927 tillhöriga gruvor och inmutade områden inom Norrbottens län.

§ 22.

LKAB förbinder sig att till G. E. Broms' rättssinnehavare utbetala den royalty, som enligt avtal den 11 februari och den 20 maj 1903 häftar vid bolagets egendom.

Broms'
royalty.

Staten ikläder sig betalningsskyldighet för den i omförmälda avtal bestämda royalty, i vad den vilar på Mertainens Gruvaktiebolags nuvarande egendom.

§ 23.

Mom. 1. Skulle den kvantitet järnmalm, som LKAB under tiden intill 1937 års utgång utskeppar över Svartön, något år understiga en myckenhet av en miljon tvåhundrausen ton eller varder något år utskeppningen helt inställd, åligger det bolaget att, såframt Kungl. Maj:t ej annat medgiver, till hamndirektionen i Luleå senast inom två månader efter årets utgång utgiva i förra fallet ett belopp motsvarande $16\frac{2}{3}$ öre för varje ton, varmed den under året utskeppade järnmalmskvantiteten understigit nyss angivna myckenhet, och i senare fallet tvåhundrausen kronor.

Ersättning åt
Luleå vid
minskad
malmskepp-
ning.

Mom. 2. Varder bolagets utskeppning av malm över Svartön väsentligen minskad eller helt inställd under mera än ett år i följd, skall ovan nämnda ersättningsbelopp av $16\frac{2}{3}$ öre för ton nedsättas andra året med en tiondedel, tredje året med två tiondedelar o. s. v., dock med iakttagande därav, att dylik nedsättning endast får beräknas i fråga om sådan del av bristen i den utskeppade malmskvantiteten, som motsvarar den kvantitet, för vilken närmast föregående år lämnats ersättning, samt att ersättningen för varje bristande tontal icke heller får bestämmas mera än $1\frac{2}{3}$ öre lägre än föregående års ersättning för motsvarande tontal.

§ 24.

LKAB förbinder sig att, därest Kungl. Maj:t ej annat medgiver, uppehålla brytningen inom Gällivare malmfält i sådan omfattning, att den därstädes varje år brutna malmen skall utgöra minst en fjärdedel av den under samma år vid Kiirunavaara malmfält brutna malmen; dock att bolaget, på grund av vad sålunda stadgats, i varje fall icke är skyldigt att inom Gällivare malmfält bryta mera än en miljon (1,000,000) ton malm om året. Bolagets förpliktelse att uppehålla brytningen i Gällivare gäller icke, i den mån arbetet därstädes inställts till följd av strejk eller lockout.

Upprätt-
hållande av
malmbryt-
ningen i
Gällivare.

§ 25.

Mom. 1. Staten äger den 30 september 1947 och sedermera vart tionde år den 30 september (således den 30 september 1957 etc.) rätt att inlösa de aktier i LKAB, vilka nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av TGO.

Rätt till in-
lösen å vissa
bestämda tid-
punkter.

Vill staten begagna denna rätt, göre därom för staten bindande tillsägelse hos TGO senast två år före inlösningsdagen.

Mom. 2. Lösesumman skall, med avdrag för vad av densamma proportionellt må kunna belöpa på stamaktier som ej ägas av TGO, uppgå till ett belopp lika med hälften av vinsten å 25 gånger 4,250,000 ton.

Med vinsten förstås i detta avseende LKAB:s medelnettovinst per ton enligt § 5 under den tioårsperiod, vars sista dag infaller två år före inlösningsdagen, ökad med den royalty av 1 krona 50 öre per ton, som under perioden må hava utgått till staten.

Har under tioårsperioden sammanlagda fraktade kvantiteten icke uppgått till 42,500,000 ton, skall till grund för lösesummans beräkning i stället läggas en tiondedel av den verkliga fraktade kvantiteten.

Har bolagets utskeppning över Narvik och Luleå till följd av krig eller blockad under ett eller flera bokslutsår under tioårsperioden icke uppgått till 6,000,000 ton per år, skall vid beräkning av medelnettovinsten per ton i stället för sagda år medtagas motsvarande antal närmast före tioårsperioden liggande år, under vilka utskeppningen icke på angivet sätt påverkats.

Mom. 3. Den å de inlösta stamaktierna fallande delen av nettovinsten för det bokslutsår, vid vars slut inlösen ägt rum, skall tillfalla TGO.

Mom. 4. Äger inlösen rum, skall lösesumman erläggas efter statens val enligt ettdera av följande tre alternativ:

1) kontant å inlösningsdagen; dock med rätt för staten att dröja med erläggande av lösesumman eller någon del därav intill den 30 september nästföljande år, mot skyldighet för staten att meddela TGO dagen för inbetalningen en månad förut samt att erlægga fyra procent ränta å det resterande beloppet från inlösningsdagen till dess betalning sker;

2) med en femtedel å inlösningsdagen samt en femtedel jämte upplupna räntor den 30 september ett vart av de fyra närmast följande åren; skolande oguldna delar av lösesumman från inlösningsdagen förräntas efter fyra procent om året till och med den 30 september nästföljande år samt därefter med sex procent om året;

3) med en tiondel å inlösningsdagen samt en tiondel jämte upplupna räntor den 30 september ett vart av de nio närmast följande åren; skolande oguldna delar av lösesumman förräntas på sätt under 2) sägs.

Det åligger staten att senast inom två år före inlösningsdagen meddela bolaget, enligt vilket av dessa tre alternativ lösesumman kommer att erläggas.

Mom. 5. Från och med dagen efter den, då tillsägelse om inlösen skett, skall i fråga om 1) försäljning för export, 2) anställande av och anställningsvillkor för personal, 3) upprättande av agenturkontrakt och vidtagande av liknande anordningar för försäljning, 4) uppgörande av befraktningssavtal, allt i den mån sådana beslut avse tiden efter inlösningsdagen, såsom styrelsens beslut gälla den mening, som omfattas av flertalet av de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna av styrelsen. I händelse av lika röstetal skilje lotten.

Mom. 6. Kan, för det fall att staten ej begagnar sig av den här ovan i denna paragraf medgivna rätten att den 30 september 1947 inlösa TGO:s aktier i LKAB, uppgörelse ej träffas angående malmfrakter samt övriga i § 13 omförmålda villkor för LKAB:s malmfraktning å järnvägen Svartön—Riksgränsen för tiden efter den 30 september 1947, äger TGO senast ett år före nämnda dag påfordra, att inlösen äger rum på ovan angivna villkor dock med de förändringar, att den kvantitet malm, till vilken vid lösesummans beräkning hänsyn skall tagas, skall minskas från 4,250,000 ton till 3,750,000 ton eller, därest under tioårsperioden sammanlagda fraktade kvantiteten icke uppgått till 37,500,000 ton, till en tiondedel av den verkliga fraktade kvantiteten, samt att meddelande om sättet för lösesummans betalning ej behöver ske förrän senast den dag, då staten enligt vad nedan sägs lämnat TGO besked att inlösen skall äga rum. Har staten icke senast sex månader före den 30 september 1947 hos TGO gjort tillsägelse att staten är villig företaga av bolaget påfordrad inlösen, skall

vad som under den närmast föregående tiden varit avtalat rörande malmfrakter och övriga därmed sammanhängande villkor fortfara att gälla för tiden till och med den 30 september 1957.

Vad sålunda bestämts skall äga motsvarande tillämpning vid varje senare tillfälle, då inlösen enligt mom. 1 kan ifrågakomma.

§ 26.

Mom. 1. Skulle staten av en eller annan anledning finna det nödvändigt att företaga inlösen av stamaktierna i LKAB å annan tid än den, som anges i § 25, äger staten vid utgången av bokslutsåret efter det, då för staten bindande tillsägelse sker, dock tidigast den 30 september 1937, inlösa de aktier i LKAB, vilka nu tillhöra eller intill sagda dag förvärvats av TGO.

Inlösen å annan tid än i § 25 stadgas.

Lösesumman skall i så fall, med avdrag för vad av densamma proportionellt må kunna belöpa på stamaktier, som ej ägas av TGO, uppgå till ett belopp lika med 20 gånger halva LKAB:s årliga medelnettovinst enligt § 5, ökad med hela royaltyn enligt § 4, allt under den tioårsperiod eller, om inlösen sker före den 30 september 1940, den kortare tidsperiod efter den 30 september 1929, vars sista dag infaller ett år före inlösningsdagen.

Mom. 2. De i § 25 mom. 2 sista stycket samt mom. 3, 4 och 5 intagna bestämmelserna skola även gälla vid inlösning enligt denna paragraf, dock att meddelande om sättet för betalningen ej behöver ske förrän ett år före inlösningsdagen.

§ 27.

Staten utfäster sig att, om staten begagnar sig av inlösningsrätt enligt § 25 eller § 26, i den mån sådant lämpligen kan ske, bibehålla den hos LKAB anställda personal ävensom att svara för fortsatt utbetalning av då utgående, till beloppet rimliga pensioner och understöd åt tjänstemän och arbetare, som varit anställda vid nämnda bolag.

Pensioner m. m.

LKAB förbinder sig att i mån av behov sörja för beredande av tjänliga bostäder åt sina arbetare och i övrigt i vad på bolaget ankommer söka tillgodose deras trevnad.

§ 28.

Skulle under den tid, detta avtal äger bestånd, exporttull eller annan pålaga eller avgift, av vad slag det vara må, av svenska staten påläggas järnmalm, som brytes eller exporteras, förbinder sig staten att under förra hälften av nästpåföljande kalenderår gottgöra TGO och LKAB vad de av sagda grund måst slutligen vidkännas för malm, som brutits i någon uti denna överenskommelse avsedd fyndighet.

Skatte- och exporttullgaranti.

Därest under sagda tid något av nämnda två bolag eller ABGM måst vidkännas direkt beskattning, av vad slag det vara må, efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med årlig inkomst uppgående till beloppet av nettovinsten för det svenska bankbolag, som under samma år haft den största nettovinsten, eller med förmögenhet uppgående till beloppet av förmögenheten hos det svenska bankbolag, som vid slutet av samma år ägt den största förmögenheten, skall staten under loppet av nästpåföljande kalenderår gottgöra detta bolag ej mindre vad bolaget nödgats utgiva utöver vad det bort utgiva, därest beskattning utgått efter samma grunder som för bolag med ovan sagda inkomst eller förmögenhet,

än även ränta å skillnadsbeloppet efter fyra procent om året; dock att, där beskattningen icke utgått efter annan eller högre grund än som gäller för bolag med en årsinkomst av en miljon femhundra tusen kronor eller med en förmögenhet av trettio miljoner kronor, gottgörelse, varom här är fråga, i intet fall skall äga rum.

§ 29.

Deposition
av hand-
lingar.

LKAB:s fånges- och åtkomsthandlingar till fastigheter samt inteckningar, som jämlikt förut träffade överenskommelser äro satta i förvar hos Sveriges riksbank, skola kvarligga hos riksbanken såsom i taka händer mot åtagande av riksbanken att för LKAB:s räkning hålla handlingarna i förvar, intill dess staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt enligt detta kontrakt till stamaktier i LKAB, då handlingarna skola utlämnas till LKAB.

De handlingar, som för LKAB grunda åtkomst till gruvor och inmutade områden och vilka blivt i sammanhang med upptagande av lån för bolaget i bank nedsatta, så ock de inteckningar, som blivt fastställda i LKAB:s förlagsinteckningsbara egendom eller i bolagets fastigheter, skola, så snart och i den mån de frigöras från å dem nu vilande pantförbindelser, överlämnas till förvar åt Sveriges riksbank, med åtagande av riksbanken att för LKAB:s räkning hålla handlingarna i förvar, intill dess staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt enligt detta kontrakt till stamaktier i LKAB, då handlingarna skola utlämnas till LKAB.

§ 30.

Deposition
av aktier.

Mom. 1. TGO förbinder sig att icke utan Kungl. Maj:ts medgivande överlåta de aktier i LKAB, som TGO nu äger eller förvärvar, intill dess staten må hava begagnat sig av sin lösningsrätt till samma aktier; dock skall denna bestämmelse icke utgöra hinder för överlåtelse av aktier, i den mån sådan erfordras för uppehållande av aktieägarnas antal vid lagstadgat minimum.

Mom. 2. TGO medgiver att, till säkerhet för samtliga dess förbindelser enligt detta kontrakt med undantag av det i § 19 gjorda åtagande, de uti mom. 1 omförmälda aktier må utgöra pant; skolande i fråga om pantsättningen gälla vad i mom. 3 stadgas.

Mom. 3. För att trygga statens rätt till inlösen enligt §§ 25 och 26, så ock till fullgörandet av den i nästföregående mom. omförmälda pantsättning, skola i sammanhang med detta kontrakts undertecknande å statens vägnar samtliga 40,000 stamaktier i LKAB, försedda med överlåtelser in blanko, nedsättas såsom i taka händer hos Sveriges riksbank, med fullmakt för riksbanken att, sedan staten visat sig hava erlagt stadgad lösen för aktierna eller, i händelse staten tager i anspråk sådant betalningsanstånd som i § 25 mom. 4 medgivits, efter inlösningsdagen tillställt TGO förbindelser å lösesummans belopp eller resterande del därav, allt jämte föreskriven ränta, överlämna aktierna med ifyllt överlåtelse till staten samt mot åtagande av riksbanken

att, så länge statens rätt till inlösen består, hålla aktierna i förvar och icke till annan utlämna desamma, samt

att varje år, sedan ordinarie bolagsstämma med LKAB hållits, till TGO utlämna föregående års vinstkuponger, dock att, om staten med laga kraft ägande dom visar, att staten på grund av detta kontrakt äger fordran, för

vilken aktierna jämlikt mom. 2 häfta såsom pant, staten är berättigad att utbekomma vinstkuponger till så stort antal, som fordras till täckande av dess fordran.

§ 31.

Denna överenskommelse utgör icke hinder för upplösning av ABGM, så snart bolaget anser sådant lämpligt, dock att detta icke verkar någon inskränkning i TGO:s förbindelser enligt detta kontrakt.

AB. Gellivare malmfält.

§ 32.

TGO ikläder sig ansvarighet såsom för egen skuld för alla de förbindelser, som LKAB genom detta kontrakt åtagit sig, dock ej för LKAB:s skyldighet att utgiva fraktersättning för malm, som fraktas å järnvägen Svartön—Riksgränsen. Skulle staten inlösa TGO tillhöriga aktier i LKAB, upphör TGO:s ansvarighet för tiden efter inlösningsdagen.

Ansvarsförbindelse.

§ 33.

De rättigheter, som på grund av detta kontrakt tillkomma LKAB, må icke utan statens samtycke å annan överlåtas.

Kontraktsöverlåtelse.

Bilaga VI.

1932 års malmavtal

mellan Svenska staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan.

I ändamål att dels förse Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, nedan benämnt LKAB, med erforderligt kapital dels förekomma, att genom tillämpning av vissa bestämmelser i det avtal, som den 29 juni 1927 träffats mellan bland annat LKAB samt dess intressenter svenska staten och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, nedan kallat TGO, kapital drages ur LKAB till men för dess verksamhet, har mellan staten samt LKAB och TGO träffats följande avtal.

§ 1.

LKAB skall tillföras nytt eget kapital till belopp av 60 miljoner kronor medelst utgivande av nya aktier å nominellt 30 miljoner kronor att inbetalas med dubbla paribeloppet, varigenom bolagets aktiekapital och reservfond komma att ökas med vardera 30 miljoner kronor. De nya aktierna skola till lika antal utgöra preferensaktier och stamaktier. De skola lyda på ettusen kronor och i alla avseenden vara likställda med motsvarande äldre aktier. Preferensaktierna tecknas av staten och stamaktierna av TGO. Teckning av aktierna samt inbetalning av desamma skall ske på tidpunkter, varom överenskommelse träffas mellan statsrådet och chefen för finansdepartementet samt LKAB:s styrelse; och skall i avseende å inbetalningen iakttagas, att densamma skall för varje gång ske med lika belopp för preferens- och stamaktier.

I överensstämmelse med vad som gäller beträffande TGO tillhöriga äldre stamaktier skola även de nya stamaktierna utgöra pant till säkerhet för TGO:s samtliga förbindelser enligt 1927 års avtal med undantag av det i dess § 19 gjorda åtagande och skola för detta ändamål, ävensom för att trygga statens rätt till inlösen av desamma, nedsättas såsom i taka händer hos Sveriges Riksbank på sätt, som i § 30 mom. 3 av 1927 års avtal föreskrives. Utan inskränkning i den staten sålunda tillkommande rätt till säkerhet i de nya stamaktierna förklarar staten sig icke hava något att erinra däremot, att desamma pantsättas att i andra hand utgöra säkerhet jämväl för obligationslån eller annan kredit, som TGO må komma att upptaga i och för aktiernas gäldande.

§ 2.

Därest balansräkning, som blivit å LKAB:s bolagsstämma vederbörigen fastställd och som därjämte i vad angår slutresultatet godkänts av minst två utav de av preferensaktieägarna utsedda ledamöterna i bolagets styrelse, utvisar förlust, som antingen uppkommit under det bokslutsår, balansräkningen avser, eller ock under något eller några föregående bokslutsår uppstått utöver det belopp av royalty eller frakt-tillägg, som under samma år må hava blivit bolaget påfört, skall, i den

mån bolaget så önskar, i första hand den staten enligt § 4 i 1927 års avtal tillkommande royalty och i andra hand statens järnvägar enligt § 14 i samma avtal tillkommande frakttillägg intill belopp, motsvarande förlustens storlek, förbliva hos bolaget inestående såsom en dess skuld.

I avseende å likvidering av sådan inestående skuld, som nyss sagts, skall gälla

a) vad angår frakttilläggen jämte upplupen ränta därå efter 5 procent per år, att så snart vederbörligen fastställd och i ovan angiven ordning godkänd balansräkning utvisar, att bolagets rörelse under det år, balansräkningen avser, gått med vinst, betalning skall erläggas med belopp motsvarande minst hälften av sagda vinst, i den mån vinsten icke åtgår att täcka tilläventyrs från något eller några föregående år balanserad förlust, vilken uppstått utöver det belopp av royalty och frakttillägg, som under samma år må hava blivit bolaget påfört, samt att återstoden jämte ränta skall gäldas senast vid utgången av löpande, i § 14 av 1927 års avtal omförmäld femårsperiod, och

b) vad angår royaltyn, att, under enahanda förutsättning, som under a) omförmäles, betalning skall, utan tillägg av ränta, erläggas med belopp, som motsvarar vinsten, i vad den överskjuter från föregående år eventuellt balanserad förlust av angiven beskaffenhet, efter avdrag av vad som må enligt a) hava erlagts till gäldande av inestående skuld för frakttillägg,

med rätt för bolaget att, därest det så finner lämpligt, verkställa betalning tidigare än sålunda stadgats.

Skulle TGO tillkommande utdelning å dess aktier i LKAB lyftas, medan sådan skuld för frakttillägg, som här avses, ännu inestår ogulden, skall TGO häfta i borgen såsom för egen skuld för den sålunda inestående skulden intill ett belopp, som motsvarar den lyftade utdelningen.

Innan all från föregående år inestående royalty blivit till staten erlagd, må icke för något år TGO tillkommande vinstutdelning lyftas; och må ej heller ränta beräknas å sålunda inestående utdelningsbelopp.

§ 3.

TGO avstår från den royalty, som enligt § 4 i 1927 års avtal tillkommer bolaget för tiden från och med den 1 oktober 1931.

§ 4.

Genom å ordinarie bolagsstämma fattat beslut må till omfattning och för ändamål, som godkännas av röstande, vilka företräda mer än hälften av preferensaktiekapitalet, fondering av bolagets vinstmedel äga rum utöver föreskriven avsättning till reservfond. För att beslut om i anspråktagande av sålunda fonderade medel skall vara giltigt erfordras, att det biträdes av preferensaktieägare på sätt nyss blivit sagt.

§ 5.

Beträffande fördelningen av LKAB:s nettovinst för tiden från och med den 1 oktober 1947 skall iakttagas, att, före tillämpning av bestämmelserna i § 5 mom. b) av 1927 års avtal, skall mellan preferens- och stamaktieägarna lika fördelas ett belopp intill 5 procent av dels skillnaden mellan, å ena sidan, det sammanlagda beloppet av LKAB:s aktie-

kapital och reservfond minskat med eventuellt av balansräkningen utvisad förlust enligt vederbörligt bokslut per den 1 oktober 1947 samt, å andra sidan, motsvarande belopp, sådant detsamma enligt verkställd beräkning skulle vid samma tidpunkt hava tett sig, därest nu ifrågasvarande kapitaltillskott från aktieägarnas sida icke ägt rum, och dels utöver reservfonden fonderade vinstmedel i den mån dylika vinstmedel alltså kvarstå från tiden före den 1 oktober 1947. Skulle för något eller några bokslutsår under tiden efter sistnämnda dag hela den utdelade nettovinsten icke hava uppgått till 5 procent av sålunda beräknade belopp, skall jämväl ett mot underskottet svarande belopp under efterföljande år lika fördelas mellan preferens- och stamaktieägarna innan nyss angivna bestämmelser bliva tillämpade.

§ 6.

I händelse statsinlösen av stamaktierna enligt 1927 års avtal kommer till stånd, skall vid uppskattning av den till grund för beräklandet av lösesumman liggande medelnettovinsten per ton malm iakttagas,

att bolagets årliga utgifter under den i §§ 25 och 26 av nyssnämnda avtal omförmälda tioårsperiod skola ökas med ett belopp motsvarande 5 procent ränta såväl å inestående royalty och utöver reservfonden fonderade vinstmedel som å skillnaden mellan, å ena sidan, det sammanlagda beloppet av LKAB:s aktiekapital och reservfond minskat med eventuellt av balansräkningen utvisad förlust vid bokslutsårets ingång samt, å andra sidan, motsvarande belopp, sådant detsamma enligt verkställd beräkning skulle vid samma tidpunkt hava tett sig, därest nu ifrågasvarande kapitaltillskott från aktieägarnas sida icke ägt rum,

att royalty, som för något år av tioårsperioden tillkommit staten, skall tilläggas medelnettovinsten, oavsett om royaltyn till staten utbetalats eller fått hos LKAB inestå, samt

att nettovinsten för ett visst år icke skall anses ökad genom att sådana vinstmedel, som enligt § 4 här ovan ett tidigare år fonderats utöver föreskriven avsättning till reservfond, tagits i anspråk för bestridande av någon bolagets kostnad eller utdelning och ej heller anses minskad därigenom att dylik fondering sker.

Vidare skall vid inlösen TGO utöver den sålunda beräknade lösesumman tillgodoföras ersättning motsvarande

dels hälften av LKAB:s fonderade vinstmedel utom reservfonden och
dels hälften av här ovan omförmälda skillnad i beloppet av aktiekapital, reservfond och eventuellt uppkommen förlust vid tiden för inlösen.

§ 7.

Staten och TGO utfästa sig att, såfort sådant lagligen kan ske, genomföra de ändringar i LKAB:s bolagsordning, som härvid fogad bilaga utvisar.¹

¹ Här ej avtryckt.