

Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 24 maj 1935 kl. 4 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 9, i anledning av väckt motion om åtgärder för åstadkommande av ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

I en uti riksdagens första kammare väckt, till utskottet hänvisad motion, nr 242, hava herr *Hansén m. fl.* hemställt, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande de åtgärder, som må erfordras för att tekniska och ekonomiska förutsättningar skola skapas för ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

Som grund för sin hemställan anföra motionärerna i huvudsak följande:

Med hänsyn till det betydande arbetareantal, som funne sysselsättning vid malmutlastningen, vore det ur flera synpunkter av vikt, att fördelningen av malmexporten från malmfälten i Lappland på de båda utskeppningshamnarna, Luleå och Narvik, skedde på det ur landets synpunkt mest gynnsamma sättet. Den nuvarande tidpunkten, då statsmakterna på många olika vägar sökte bekämpa den rådande arbetslösheten, syntes vara särskilt lämplig för överväganden i detta hänseende, och staten, såsom delägare till hälften i det företag, som närmast hade avgörandet av denna fördelning i sin hand, borde hava stora möjligheter att inverka på frågans lösning i önskvärd riktning. Skeppningen över Luleå vore visserligen stängd under en del av vintern på grund av isförhållandena, men denna omständighet hade icke på långt när samma betydelse nu som vid sekelskiftet. Fartygsmaterielen hade utvecklats i sådan riktning, att risken för fartygen vid gång i is blivit betydligt begränsad, och statsisbrytareverksamheten för uppehållande av sjöfarten på Norrlands hamnar under en större del av året än tidigare varit möjligt måste betecknas såsom mycket framgångsrik. Erfarenheten under senare år hade även givit vid handen, att malmskeppning över Luleå vid behov kunde utsträckas ett gott stycke in på vintern. Åren 1929 och 1930 uppgick malmbolagets utlastning i Luleå till över 2 miljoner ton — mot omkring 5 1/2 miljoner ton över Narvik — och en betydande stegring utöver förstnämnda kvantitet torde kunna åstadkommas genom relativt ringa ökning av den tekniska utrustningen. En del malmkunder önskade få sin malm i krossat skick, och 1934 års riksdag hade (i skrivelse nr 301) även, med beaktande av önskvärldheten av att den svenska utfraktshamnen för lapplandsmalmen skulle vara rustad för tillgodoseende av köparnas krav, anhållit om utredning rörande åstadkommande under gemensam medverkan av därav intresserade olika parter av en krossverksanläggning å Svartön. När denna fråga vunnit sin lösning, hade åtminstone ett hinder för ökad skeppning över Luleå bragts ur världen. Bland de fördelar, som en till förmån för Luleå ändrad fördelning av lapplandsmalms utskeppning skulle medföra,

Motionen.

borde i främsta rummet nämnas de ökade arbetstillfällena, i första hand i Luleå stad men även vid järnvägen i hela dess utsträckning mellan malmfälten och Luleå och vidare indirekt i hela den kringliggande bygden, som skulle få ökad avsättning för sina lantmannaprodukter. Huru stor denna ökning kunde bli rent siffermässigt sett, kunde icke angivas utan en närmare undersökning. För Luleå hamn, vars affärer genom den starkt minskade malmutlastningen kommit i ett ganska oroväckande tillstånd, skulle en betydande ökning av trafiken vara den allra bästa hjälpen. Statens järnvägar skulle genom den längre fraktvägen på dess linjer tillföras ökade inkomster. Även för statens vattenfallsverk skulle en dylik omläggning betyda ökad avsättning av kraft, såväl för banans drift som vid anläggningarna på Svartön, och medföra ökade inkomster. Slutligen omnämndes den ökning i statens inkomst av sjöfartsavgifter, som vore att påräkna genom ökad trafik på svensk hamn. Allt detta gjorde, att frågan icke vore av enbart lokal betydelse, utan att en lycklig lösning av densamma skulle sträcka sina verkningar till hela landet. Motionärernas avsikt vore icke, att de åtgärder, å vilka en blivande utredning kunde giva anvisning, skulle inkräkta på bolagets rätt eller bliva betungande för dess ekonomi, utan att det skulle lyckas att finna någon anordning i den angivna riktningen, som med berättigad hänsyn tagen till bolagets intressen vore ur nationalekonomisk och social synpunkt bättre än den nuvarande.

Utskottet.

Då motionen, som ovan anförts, liksom över densamma avgivna yttranden, uteslutande tager sikte på den järnmalm, som från Norrbottensgruvorna — i första hand Gellivare och Kiruna — utskeppas över Luleå och Narvik, saknar utskottet anledning uttala sig om utskeppningen av lapplandsmalmer av annan art eller över andra svenska hamnar än Luleå (Svartön).

Då motionärernas hemställan allenast syftar till utredning av hithörande spörsmål, vill utskottet strängt begränsa sitt utlåtande till frågan om en dylik utrednings lämplighet. Det synes då huvudsakligen böra övervägas, dels huruvida icke tillräckligt material redan föreligger för bedömande av denna fråga, dels huruvida under senaste tid nya omständigheter tillkommit, som icke kunnat tagas i betraktande vid tidigare utredningar, dels ock huruvida en utredning, om sådan kommer till stånd, överhuvud kan tänkas komma att anvisa åtgärder av den beskaffenhet att statsmakterna hava möjlighet att därmed ingripa gestaltande på området.

I förstnämnda hänseende får utskottet erinra om, att järnmalmsexporten på grund av sin vikt för den svenska folkhushållningen sedan lång tid ägnats ingående uppmärksamhet från det allmännas sida och från tid till annan gjorts till föremål för utredning. Senast hemställde 1934 års riksdag i skrivelse nr 301 om utredning rörande en fråga, som äger det närmaste samband med nu föreliggande spörsmål. Den därvid ifrågasatta malmkrossningsanläggningen å Svartön torde väl i själva verket böra föregås av en sådan prövning, varom hemställes i motionen. Obestriddigt är för det andra även att på senaste åren omständigheter tillkommit, som icke i full utsträckning kunnat komma under bedömande vid ingående av malmavtalen. Utskottet får i sådant avseende hänvisa till det minskade beroendet av isförhållandena

i Bottenhavet, vilket tilläventyrs kan sammanhånga med klimatologiska förändringar och i varje fall med tillkomsten av våra statsisbrytare, ävensom den omständigheten, att malmlastningshamnen vid Luleå gjorts tillgänglig för allt större fartyg. Härjämte måste beaktas de moderna strävandena till rationalisering av arbetsprocesser med minskat behov av mänsklig arbetskraft som följd. Härtill komma de ständigt fluktuerande, ofta språngvisa förändringarna i det allmänna ekonomiska världsläget, vilka starkt göra sig gällande på de områden, som beröras av malmexporten. Vidare får utskottet erinra därom, att statsmakterna otvivelaktigt äga möjligheter att inverka på de förhållanden, som bestämma malmexportens riktning. Staten äger sålunda icke blott stor del i företagen för malmens utvinnande, utan behärskar även uttransporten av densamma såsom ägare till järnvägen och dess elektriska drivkälla samt upplags-, lossnings- och lastningsanordningarna i den svenska exporthamnen, vilket allt giver staten icke blott möjligheter att inverka på förevarande förhållanden, utan även ett direkt intresse av deras ändamålsenliga ordnande. Härtill kommer, att statens verksamhet för det allmänna statsändamålet i avseende å ett företag av denna utsträckning måste ske under särskilt omsorgsfullt beaktande av företagets stora betydelse för en ansenlig befolkning och hela vårt näringsliv.

Nu anförda synpunkter torde böra läggas även på bedömandet av de yttranden över föreliggande motion, som på grund av utskottets hemställan inkommit från kommerskollegium, järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Norrbottens län. Från Luleå stad har även inkommit yttrande i ärendet. Yttrandena hava såsom bilagor fogats vid detta utlåtande. Detsamma är fallet med ett uttalande av styrelsen för Sveriges allmänna exportförening, begärt av andra kammarens tillfälliga utskott nr 5, till vilket utskott hänvisats en i andra kammaren väckt likalydande motion. I avseende å den utredning, vars lämplighet utgör enda föremålet för första kammarens utskotts utlåtande, anføres

av *kommerskollegium* — vilket dock utgår från en strängt frihandelsbetonad inställning — att en närmare undersökning av hela problemet är nödvändig för utrönande om de uppostringar, som från statens sida torde komma att erfordras, ur det helas synpunkt kunna uppvägas av de av motionärerna anförda gynnsamma biverkningarna,

av *järnvägsstyrelsen* — vilken begränsar sig till ett bedömande ur statens järnvägars intressesynpunkter — att en omläggning är genomförbar utan minskning av nettobehållningen å malmbanan, varvid dock något försök icke gjorts att siffermässigt bestämma de indirekta kostnadsökningarna, samt att styrelsen icke hade något yrkande beträffande frågan, huruvida den begärda utredningen borde komma till stånd,

av *länsstyrelsen i Norrbottens län*, att en utredning vore av flera skäl indicerad på grund av under senare tid inträffade förändringar i skeppningsför-

hållandena, varjämte en dylik utredning även borde taga sikte på av länsstyrelsen utförligt angivna synpunkter om Gellivaremalmfältens tillgodoseende, samt i det av *stadsfullmäktige i Luleå* beslutade yttrandet, att ett varmt bifall skänktes motionen med åberopande av ett flertal närmare angivna skäl, varemot *exportföreningens* styrelse — som enbart bedömer förslaget ur affärsmässig synpunkt — ifrågasätter behovet av utredning, då övervägande nackdelar skulle följa av en ökad skeppning över Luleå.

Vidare har utskottet berett trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund tillfälle yttra sig i frågan, och har med anledning därav bolagets verkställande direktör inför utskottet närmare belyst bolagets ställning därtill.

Utskottet har under ärendets fortsatta beredning särskilt övervägt de olika möjligheter, som äro tänkbara för beredande av en ökad avsättning inom landet av lapplandsmalmen och dess biprodukter samt de svårigheter, vilka särskilt för Luleå stads del icke blott redan nu gjort sig kännbara, utan även och framför allt äro att befara i samband med utlöpanDET år 1937 av de bestämmelser, som till förmån för staden meddelats om malmutskeppningen över dess hamn.

Inga av de av föreliggande spörsmål berörda myndigheter, vilka mera ingående yttrat sig över motionen, ha avstyrkt densamma. Styrelsen för exportföreningen, som uttalat sig i avstyrkande riktning, har endast i allmänna ordalag motiverat sin ståndpunkt och därvid enbart givit uttryck åt strängt affärsmässiga synpunkter samt sålunda avsiktligt icke ingått på bedömande av andra sidor av frågan.

Slutligen bör framhållas att, även om hittills anmärkta och för utskottet i övrigt kända förhållanden måhända icke äro ägnade att giva näring åt mera vittgående förhoppningar på en vändning till det bättre i det bekymmersamma läge, som följt av nedgången av skeppningen över malmbanans svenska exporthamn, likväl å andra sidan ytterligare försämring för i motionen avsedda intressen icke kan anses utesluten. Utskottet får i sådant avseende hänvisa till den av gruvbolaget ifrågasatta ytterligare inskränkingen av brytningen i Gellivare (MalMBERGET) och alltså av malm, som helt utskoppas över Luleå, vidare till det redan nämnda förestående utlöpanDET av de garantier, som syfta till befrämjande av denna utsklippning, ävensom till faran för ett omslag i det nuvarande, för malmutförseln i det hela likväl relativt gynnsamma konjunkturläget.

Efter övervägande härav har utskottet icke kunnat undgå finna, att skäl föreligga för en utredning i av motionärerna avsedd riktning. För utredningsyrkandet tala ej blott behovet av en avvägning av olika intressen inom landet och de senaste årens ändrade förhållanden utan även förhandenvarande möjligheter för statsmakterna att inverka på ifrågasatt område, allt ämnen, som utskottet icke vill föregripa. Vidare förtjänar beaktas, att den ifrågasatta utredningen komme att få ett organiskt samband med av riksdagen tidigare begärd sådan. Flera av de på frågans lösning inverkan

faktorerna torde för övrigt redan vara i avsevärd mån kända och i huvudsak blott behöva sammanställas till ett gemensamt bedömande.

Emellertid torde vidare böra beaktas, att de tekniska förutsättningarna för en utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn i åtskilligt större utsträckning än för närvarande är fallet redan förefinnas, och att en utökning av den rent tekniska utrustningen utöver redan förutsedda behov därför huvudsakligen torde vara en ekonomisk fråga. Däremot är icke uteslutet, att jämväl andra förutsättningar än de tekniska och ekonomiska böra komma under omprövning vid en utredning, vilken utskottet dock icke anser sig böra föregripa heller i detta avseende.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att första kammaren måtte för sin del besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om undersökning för att utröna, huruvida utsikter förefinnas att genom åtgärder av statsmakterna främja malmutskeppningen över Luleå.

Stockholm den 24 maj 1935.

Å utskottets vägnar:

O. A. NORDBORG.

Närvarande: herrar *Nordborg, Berling, John Björck, Jacob Hansson, Sandström, Holstenson* och *Heüman*.

KUNGL. MAJ:TS OCH RIKETS
KOMMERSKOLLEGIUM

Bergsbyrån

Stockholm den 5 mars 1935.

Till Riksdagens första kammarens tillfälliga utskott nr 2.

Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 8 februari 1935 har Kungl. Kommerskollegium att avgiva yttrande över det i motionen nr 242 i första kammaren avhandlade ärendet om åtgärder för åstadkommande av ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn, och får Kollegium härmed anföra följande.

För ett bedömande av förutsättningarna för en ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn torde det vara lämpligt att undersöka huru de i motionen angivna utskeppade kvantiteterna fördela sig på de särskilda gruvfälten. Med ledning av uppgifter i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolags styrelseberättelser ha följande tabeller upprättats över bolagets skeppningar.

Malmutskeppning från Luleå (i 1 000-tal ton).

	Kiruna-	Gellivare-	Luossavaara-	Tuolluvaara-	Freja-malm
1924	162	985	3	15	—
1925	116	1 872	—	49	—
1926	112	1 248	6	56	—
1927	59	2 371	2	32	—
1928	11	1 301	5	16	—
1929	105	2 084	2	16	50
1930	121	1 841	—	19	46
1931	53	836	2	10	37
1932	15	312	—	12	7
1933	147	384	—	—	16
1934	772	810	34	18	23

Malmutskeppning från Narvik (i 1 000-tal ton).

	Kiruna-	Gellivare-	Luossavaara-	Tuolluvaara-malm
1924	3 135	71	176	25
1925	4 288	259	114	79
1926	3 778	4	160	122
1927	5 580	10	440	117
1928	2 148	—	225	129
1929	5 156	—	295	81
1930	5 095	—	216	89
1931	2 604	—	77	62
1932	1 189	—	85	24
1933	1 465	—	129	12
1934	1 957	—	369	12

Den Freja-malm, som direkt utlastats av Bergverksaktiebolaget Freja, redovisas icke i L. K. A. B:s berättelser, men torde även denna hava i sin helhet gått över Luleå. Gellivaremalmen har jämväl, som synes av tabellerna, på senare tid uteslutande utlastats över Luleå. Det är alltså endast beträffande de från järnvägsstationen Kiruna avsända malmen från Kiiruna-vaara, Luossavaara och Tuolluvaara, i det följande gemensamt kallade Kiruna-malm, som någon förändring till förmån för Luleå är möjlig.

Kollegium utgår ifrån att bolagets ledning noga avväger fördelningen av Kiruna-malmens utlastning i Luleå och Narvik så, att för varje sändning summan av järnvägsfrakt, ombordbringningskostnad och sjöfrakt blir den minsta möjliga. Enligt vad från bolagets sida under hand uppgivits har denna ekonomiska synpunkt haft till följd, att Kiruna-malm, som är destinerad till hamnar vid Östersjön, utlastas i Luleå, med undantag endast av brådskande skeppningar, då denna hamn är stängd av is, under det att i regel malm med annan destinationsort går över Narvik. Den höga siffran för år 1934 är föranledd av arbetskonflikt i Narvik.

Förutsättningen för att skeppningen över Luleå skall relativt taget kunna ökas utan särskild tunga för bolaget, synes därför vara antingen stegrad försäljning av Gellivare-malm eller ökad avsättning av Kiruna-malm till Östersjöhamnar eller nedbringande av kostnaderna för malmens transport över Luleå i sådan utsträckning att denna väg för utfrakten kan konkurrera med den andra. Utsikterna för att statsmakterna skulle kunna bidra till ökad avsättning inom nu ifrågavarande område eller till stegrad försäljning av Gellivare-malm synas vara skäligen små. Visserligen kan man tänka sig att denna fråga kan beaktas vid traktatförhandlingar med berörda makter, men någon omedelbar förbättring är dock icke att förvänta. Icke heller för sjöfrakterna torde offentliga åtgärder kunna bli av nämnvärd betydelse.

Det återstår då egentligen blott järnvägsfrakterna inom landet samt kostnaderna i utlastningshamnen, som kunde tänkas förändrade i sådan riktning, att det av motionärerna uppställda önskemålet kunde tillgodoses. Staten såsom ägare av såväl järnvägen som upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön har otvivelaktigt möjlighet att inverka på dessa kostnader. Huruvida de uppoffringar från statens sida, som därvid torde komma att erfordras, kunna ur det helas synpunkt anses bli uppvägda av de utav motionärerna anförda gynnsamma biverkningarna, finner Kollegium mycket ovisst. För bedömandet härav är en närmare undersökning av hela problemet erforderlig och en lycklig lösning av frågan skulle vara av stor betydelse för den närmaste orten.

Beträffande de tekniska förutsättningarna för ökad skeppning över Luleå ha motionärerna omnämnt, att malmbolagets skeppning under vartdera av åren 1929 och 1930 uppgått till över 2 miljoner ton. De tekniska förutsättningarna för en utskeppning av något över 2 miljoner ton förefinnas sålunda redan nu. Endast om ekonomiska förutsättningar för en större skeppningskvantitet kunna skapas, kan det därför vara erforderligt att ägna denna del av frågan någon särskild uppmärksamhet, kvantitativt sett. Den av 1934 års riksdag begärda utredningen om åstadkommande av en krossverksanläggning å Svartön, som motionärerna erinrat om, torde få anses vara av betydelse endast för Kiruna-malm, då den från Gellivare kommande malmen redan vid sin gång genom sovringsverken vid gruvorna blivit krossad i erforderlig grad. Det synes sannolikt, att, om någon mera betydande ökning av skeppningen över Luleå skulle kunna åstadkommas, denna komme att

till stor del utgöras av Kiruna-malm, varför en krossverksanläggning i samband därmed bleve av större betydelse än som för närvarande kan tillmätas densamma.

K. A. Fryxell.

Karl Sidenvall.

/C. G. Hindbäck.

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Ekonomibyran

Till Riksdagens första kammares tillfälliga utskott nr 2.

Genom remiss den 8 februari 1935 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att till utskottet avgiva yttrande över en av herr Hansén m. fl. i första kammaren väckt motion nr 242, och får styrelsen i anledning härav anföra följande.

Ifrågavarande motion, vilken i främsta rummet syftar till att bereda ökade arbetstillfällen i första hand inom Luleå men även vid statens järnvägar och indirekt inom den bygd, som i fråga om avsättning av sina produkter är beroende av Luleå och övriga stationssamhällen på sträckan upp till Malmfälten, utmynnar i en hemställan, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande de åtgärder, som må erfordras för att tekniska och ekonomiska förutsättningar skola skapas för ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

Det torde närmast ankomma på övriga myndigheter — kommerskollegium och länsstyrelsen i Norrbottens län — vilkas yttranden utskottet samtidigt infordrat, att bedöma uppslagets betydelse med hänsyn till dess sålunda angivna syfte. Järnvägsstyrelsen anser sig alltså här kunna begränsa sig till att belysa förutsättningarna för och verkningarna av förslaget genomförande, om frågan bedömes ur statens järnvägars intressesynpunkter.

Styrelsen får då till en början vitsorda riktigheten av motionärernas uttalande, att en omläggning av malmtransporterna, på sätt av dem ifrågasattes, skulle tillföra statens järnvägar ökade bruttoinkomster på grund av att fraktavgiften Kiruna—Svartön utgör kronor 3: 48 per ton, medan motsvarande fraktavgift Kiruna—Riksgränsen belöper sig till endast kronor 2: 64. Vid en överflyttning av exempelvis 1 milj. ton Kiruna-malm från Narvik till Luleå (Svartön) skulle malmbanans bruttoinkomster till följd härav komma att öka med 840 000 kronor.

En sådan transportomläggning komme icke att välla statens järnvägar några trafiktekniska svårigheter. De till Luleå för Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags räkning utfraktade malmkvantiteterna hava nämligen de senaste åren rört sig om endast omkring 600 000 ton, medan de år 1930, då de nådde sitt maximum hittills, utgjorde c:a 2 300 000 ton. Framhållas må vidare, att Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag jämlikt bestämmelserna i 1927 års malmavtal äger påfordra transport till Svartön av upp till 3 500 000 ton malm årligen. Tydligt är sålunda att en högst betydande transportkapacitet

f. n. är outnyttjad. Att den av motionärerna ifrågasatta ökade utskeppningen låter sig genomföra utan tekniska svårigheter för statens järnvägars del, är desto mera tydligt, som förslagsställarna väl närmast åsyfta en utjämnning, d. v. s. en ökning av hittillsvarande minimifrakter, men däremot icke några ökade transporter på Luleå vid tidpunkter, då trafiken dit är som störst.

Däremot är det uppenbart, att omläggningen måste föranleda en ej oväsentlig ökning av kostnaderna för drift och underhåll av berörda bandelar. En i anledning av motionen verkställd utredning angående den driftkostnadsökning, som skulle uppkomma, om exempelvis 1 milj. ton transporterades Kiruna—Luleå (Svartön) i stället för Kiruna—Riksgränsen, ger vid handen, att statens järnvägars direkta merkostnader genom en sådan transportomläggning kunna beräknas till minst 600 000 kronor per år.

Med hänsyn till förenämnda antagande, att förskjutningen skulle avse blott undre gränsen för transportmängderna och följaktligen bli av betydelse enbart i tider av undernormal trafik, har omläggningen beräknats icke förorsaka någon ökning av anläggningsvärdena och alltså icke heller av kostnaderna för förräntning och förnyelse. Emellertid är det klart, att en så betydande ökning av tåg- och vagnrörelsen, som den här ifrågasatta, måste påskynda nedslitningen av såväl rullande materiel som räler, och att i praktiken kostnaderna för förnyelse komma att ej oväsentligt stiga. Även en del andra kostnader, vilka i kalkylen antagits vara fasta, torde komma att uppvisa någon ökning.

Styrelsen har icke gjort något försök att siffermässigt bestämma dessa indirekta kostnadsökningar. Enär emellertid anförda direkta kostnadsökning tål en höjning med 40 procent, utan att man kommer över ökningen i fraktinkomst, anser sig styrelsen med tämlig visshet kunna uttala, att omläggningen är genomförbar utan minskning av nettobehållningen å malm-banan. Å andra sidan synes den förbättring av resultatet, vilken kan uppkomma, icke bli av sådan storlek, att hänsyn därtill kan behöva tagas vid förevarande ärendes avgörande.

Beträffande frågan, huruvida den av motionärerna begärda utredningen bör komma till stånd, är från järnvägsstyrelsens sida intet yrkande att göra. Stockholm den 9 mars 1935.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Axel Granholm.

Erik Malmkvist.

Tjf.

KUNGL. MAJ:TS BEFALLNINGSHAVANDE
I NORRBOTTENS LÄN*Till Riksdagens första kammarens tillfälliga utskott nr 2.*

Med anledning av remiss på motion av herrar D. Hansén m. fl. om skyndsamt utredning rörande de åtgärder, som må erfordras för att tekniska och ekonomiska förutsättningar skola skapas för ökad utskjeppning av lapplandsmalm över svensk hamn får länsstyrelsen överlämna yttrande i saken från stadsfullmäktige i Luleå och för egen del anföra följande.

Betydelsen för Luleå stad och för hela länets försörjning för övrigt av att en stadig export av våra norrbottensmalmer i möjligaste mån säkerställas har flera gånger för statsmakterna framhållits. Till följd av särskilda förhållanden, som hotade att nedskära den garanterade skeppningen av lapplandsmalm över Luleå hamn, har länsstyrelsen senast i underdånig skrivelse den 24 november 1934 (varav avskrift bifogas) framdragit en del omständigheter ägnade att belysa denna fråga, därom jämväl övriga handlingar i detta ärende torde lämna ytterligare upplysning. Den sålunda utvecklade betydelsen för stadens och länets försörjning av denna malmskeppning förstärkes än ytterligare ju mer exporten kan bringas att öka. I Norrbotten är, som bekant, jordbruket i det hela icke självförsörjande utan på olika vis förbundet med och beroende av trävarunäringen och dess skilda hanteringar: skogsskötsel, avverkning, flottning och förädling. Länet är därför i särskild grad känsligt för de störningar i denna, den ena av landsändans tre bärande näringsgrenar, som tid efter annan inträffa. En utvidgad skeppning över Luleå hamn av Norrbottensmalmen skulle därför åtskilligt bidra till möjligheterna för länet att, utan alltför mycket anlåtande av statsmakterna, med egna resurser möta dessa störningar och andra kriser.

På grund härav vill länsstyrelsen på det livligaste understödja motionen om utredning rörande åtgärder för stimulerande av denna utskjeppning. En dylik utredning synes nu så mycket mera indicerad som, på sätt också motionärerna antytt, möjligheterna för sjöfartssäsongens utsträckande genom moderna statsisbrytare och fraktfartygsmaterielens kraftigare utrustande numera te sig helt annorlunda än för blott kort tid sedan.

I detta sammanhang vill länsstyrelsen som ett önskemål framhålla, att utredningen måtte taga sikte på de synpunkter om Gellivaremalmfältens tillgodoseende, som av länsstyrelsen i åberopade underdåniga skrivelser framhållits. Luleå i landskansliet den 9 mars 1935.

A. B. Gärde.

R. Sundberg.

LULEÅ STAD

Utdrag av protokoll, hållet hos stadsfullmäktige i Luleå den 28 februari 1935.

§ 24.

Sedan magistraten begärt stadsfullmäktiges yttrande över en av herr D. Hansén m. fl. i riksdagen väckt motion om åtgärder för åstadkommande av ökad skeppning av lapplandsmalm över svensk hamn, hade detta ärende remitterats till drätselkammaren, som vid sammanträde den 15 februari 1935 uppdragit åt en kommitté, bestående av stiftssekreteraren Torsten Caap, rådmannen O. Widlund och distriktschefen E. P. Lantz, att å kammarens vägnar avgiva yttrande direkt till stadsfullmäktige.

Då ärendet tidigare innevarande dag företagits till behandling inom beredningsnämnden hade från kommittén inkommit följande yttrande:

»Till Stadsfullmäktige.

Å sammanträde den 15 februari 1935 har drätselkammaren, sedan stadsfullmäktiges ordförande anmodat kammaren att inkomma med yttrande rörande av herr Hansén m. fl. i riksdagen väckt motion om åtgärder för åstadkommande av ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn, beslutat uppdraga åt undertecknade att å kammarens vägnar avgiva det begärda yttrandet.

I anledning härav få vi anföra följande:

Stadsfullmäktige hade i slutet av förra året anledning att i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla den synnerliga vikten för ej blott Luleå stad och den omkringliggande bygden utan även hela länet av att den nuvarande malmskeppningen över Luleå ej minskade eller upphörde. Denna fråga, som under de senaste åren för staden varit en av de mest brännande, aktualiserades då av en av L. K. A. B. gjord underdånig framställning om befrielse från skyldigheten att under innevarande bokföringsår den 1 oktober 1934—den 30 september 1935 inom Gällivare malmfält bryta minst en fjärdedel av den kvantitet malm, som under samma år skulle brytas vid Kiirunavaara malmfält. Det utomordentliga intresse, som inom stora delar av länet såväl bland kommunala myndigheter som länets tidningspress visades denna fråga, gav otvetydigt vid handen, vilken storartad betydelse, som av länets innevånare fästes vid densamma avgörande. Fullmäktige torde därför hava all anledning att med största glädje hälsa den nu väckta motionen, vilken om densamma kommer att leda till av motionärerna förutsatt mål synes kunna medföra fördelar av största räckvidd för såväl staden som länet.

Den nedgång av malmskeppningen, som, på sätt framgår av de av motionärerna åberopade exportsiffrorna, förekom under åren 1931, 1932 och 1933, medförde för hamnens ekonomi de mest ödesdigra påföljder, vilka ställde stadens myndigheter inför mycket bekymmersamma ekonomiska problem. Det torde också under dessa år hava visat sig, att hamnens ställning vid en lägre skeppning än den i 1927 års malmavtal förutsatta, nämligen 1 200 000 ton per år, måste anses i högsta grad prekär. Endast under de förstnämnda två åren försämrades nämligen hamnens ekonomi på sådant sätt, att staden för hamnens räkning nödgades upptaga ett fast lån å 250 000 kronor. Vi hava velat framhålla detta för att fastslå den helt avgörande

betydelse, som malmexporten har för Luleå hamn. I detta hänseende anse vi oss vidare böra andraga följande. För malmexportens bekvämlighet har staden under olika tidsperioder nödgats utbetala avsevärda belopp för fördjupning av Tjuvholmssundet. Dessa arbeten hava nödvändiggjorts av det allt större tonnage, som för frakternas förbilligande kommit till användning vid malmskeppningen. Inom några år torde hamnen med stor säkerhet stå inför nödvändigheten att företaga ytterligare fördjupning av sundet. Ett sådant arbete kan dock staden ej med egna eller av sjöfarten influtna medel utföra med mindre än att malmtrafiken på Luleå ökas i avsevärd grad. Detta torde enklast belysas av följande siffror. Under åren 1926—1930, som ur inkomstsynpunkt voro mycket goda år för hamnen, utgjorde inkomsterna för Tjuvholmssundet (s. k. muddringsavgifter) sammanlagt kronor 1 007 300: 51. Utgifterna hava under samma period uppgått till kronor 1 378 300: 87. Förlusten på Tjuvholmssundet har alltså under denna period utgjort kronor 371 000: 36. Denna förlust förklaras därav, att under perioden ett större muddringsarbete utfördes. År 1934, vilket under nuvarande förhållande måste anses såsom relativt gott, uppvisade emellertid Tjuvholmssundet en förlust av kronor 1 076: 39, oaktat att intet egentligt muddringsarbete under året utfördes. Genom de nu angivna siffrorna tro vi oss hava påvisat att stadens hamn endast under ett mera rationellt utnyttjande kan hållas i det skick, som sjöfarten äger påfordra, och vi anse det icke blott ur stadens utan även ur nationell synpunkt vara av största intresse, att stadens hamn och dess tillfartsleder hålles fullt i nivå med de krav, som vid olika tider kunna ställas på densamma.

Vi hava härovan framhållit hurusom hamnens ekonomiska ställning vid en skeppning, som understiger 1 200 000 ton per år, blir synnerligen prekär. Det har emellertid visat sig, att en skeppning, uppgående till en kvantitet av 1 200 000 ton eller något därutöver, med den rationalisering, som genomförts vid lastningen, endast på ett mycket otillfredsställande sätt förmår giva arbete åt den arbetarstam, som sedan länge haft sin enda utkomst av detta arbete. Enligt av oss införskaffade uppgifter hava under åren 1933 och 1934 169 arbetare varit helt eller delvis sysselsatta med skeppningen. Av dessa torde under år 1933 icke 30 % och under år 1934 icke 50 % haft sådana inkomster av sitt arbete, att desamma kunna anses hava givit full försörjning. Dessa arbetare hava därför under stor del av året varit nödsakade att vid kommunala och statliga nödhjälpsarbeten söka utfyllnad i sina inkomster. Med den härovan angivna skeppningen skulle staden sålunda ha att i framtiden räkna med ett konstant arbetslöshetsproblem, liggande helt vid sidan av stadens övriga dylika problem. Utöver det nyss angivna antalet arbetare finnes emellertid cirka ett 50-tal sådana, vilka måste hänföras till kategorien »malmarbetare», ehuru de under nämnda år icke kunnat beredas någon som helst sysselsättning med malmskeppningen. För såväl staden som staten föreligger här ett arbetslöshetsproblem, som kan förväntas medföra högst avsevärda utgifter för kanske icke produktivt arbete. Då den av motionärerna ifrågasatta ökade skeppningen givetvis kommer att medföra ökat arbete skulle jämväl detta problem få en lycklig lösning. Framhållas bör att de arbetare, varom här är fråga, till största delen äro bosatta i det med Luleå stad inkorporerade församhället Svartöastaden, där de flesta av dem sedan lång tid tillbaka bebo egna mindre fastigheter. Dessa arbetare äro därför på ett sådant sätt bundna vid detta samhälle, att en utflyttning, om nu en sådan skulle behöva ifrågasättas, måste beräknas taga en mycket avsevärd tid i anspråk. Härtill kommer vidare, att stadens eko-

nomiska ställning redan för närvarande är så ansträngd, att staden näppe-
ligen torde kunna i längden på ett mera avsevärt sätt bidra till avhjälpande
av en konstant arbetslöshet av med hänsyn till stadens bärkraft så
betydande mått, som den, vilken uppstår under den nuvarande skeppningen.
Statsmakternas hjälp måste därför i allt större utsträckning påkallas.

Att en ökad malmskeppning skulle medföra ett ekonomiskt uppsving för
staden, ej endast genom minskade utgifter för staden, utan framför allt
genom den ökade köpkraften hos stadens innevånare, ligger således i öppen
dag liksom också, att detta uppsving skulle bereda det omkringliggande
jordbruksområdet stora fördelar. Då emellertid stadens ekonomiska ställning
för hela länets ekonomi måste anses hava den allra största betydelse, kom-
mer varje förbättring eller försämring i stadens ställning att återspeglas i
länets ekonomiska förhållanden. För att i någon mån påvisa detta vilja vi
som exempel framhålla, att vid 1934 års landsting av hela skatteunderlaget,
672 468:88 skattekronor, nära en sjättedel eller 109 681:99 skattekronor,
belöpte å Luleå stad.

Motionärerna hava bland de fördelar, som en till förmån för Luleå ändrad
fördelning av malmskeppningen skulle medföra, omnämnt den ökning i
statens inkomst av sjöfartsavgifter, som vore att påräkna. För åskådlig-
görande av detta vilja vi lämna följande av oss införskaffade uppgifter
rörande vissa sådana avgifter, därvid vi för uppgifterna utvalt år, som med
hänsyn till den större eller mindre skeppningen måste anses särskilt be-
lysande.

Å r	Malmskeppnin- gens storlek över Luleå enl. motio- närerna	Vid tullkamma- ren i Luleå de- biterade fyr- och båkgifter	I Luleå upp- burna tonavgif- ter	Vid Luleå lots- plats uppburna lotsavgifter
1925.....	2,04	236 593:—	39 631:50	139 952:75
1927.....	2,46	242 637:—	45 428:10	157 935:25
1932.....	0,35	43 201:—	7 123:20	27 434:25
1934.....	1,62	90 008:—	24 609:85	70 805:25

Av dessa siffror framgår, att en ökning av malmskeppningen, som även
i de avseenden, varom här är fråga, är av absolut avgörande betydelse, med-
för icke obetydliga merinkomster för statsverket.

De ytterligare exempel, som av motionärerna anförts som bevis på de
merinkomster, vilka genom en ökad skeppning över Luleå skulle tillföras
statsverket, synas oss icke kunna vederläggas. Att härförutom en ökning
av det allmänna välståndet i Norrbottens län måste antagas medföra icke
obetydligt ökade skatteintäkter för staten, synes jämväl vara värt beaktande,
framför allt med hänsyn till de avsevärda belopp, som staten under nu rå-
dande förhållanden tvingas utgiva för avhjälpande av rådande arbetslöshet.

Enligt vårt förmenande skulle den av motionärerna ifrågasatta utred-
ningen otvivelaktigt giva vid handen, att ur såväl Luleå stads och Norr-
bottens läns som statens synpunkt mycket betydande fördelar skulle stå
att vinna genom en ökad skeppning av lapplandsmalm över Luleå, och vi
kunna icke tro att dessa fördelar på något sätt skola kunna eluderas av
eventuella nackdelar, om nu sådana kunna förefinnas, vilket vi betvivla.

Under återopande av vad vi sålunda anför, få vi föreslå stadsfullmäktige
att varmt förordna bifall till motionen.

Luleå den 26 februari 1935.

Oscar Widlund.

E. P. Lantz.

Torsten Caap.»

Under den inom beredningsnämnden i ärendet förekommande diskussionen hade yrkats *dels* av herr S. A. Svensson, att beredningsnämnden skulle föreslå stadsfullmäktige, att såsom yttrande åberopa vad kommittén anfört, dock med den avvikelser, att början av näst sista stycket av yttrandet skulle erhålla följande formulering: »Under förutsättning, att denna ifrågasatta ökade transport av lapplandsmalm över Luleå icke sker på bekostnad av brytningskvantiteten i Malmbergets gruvor, vilket vi bestämt uttala oss emot, skulle enligt vårt förmenande den etc.», *dels ock* av herr Flemström med instämmande av herrar Strandh och Werner att beredningsnämnden skulle föreslå fullmäktige att åberopa kommitténs yttrande oförändrat.

Efter votering hade herr Flemströms yrkande bifallits med 6 röster mot 2, som tillfallit herr Svenssons förslag.

Mot detta beslut hade herr Svensson reserverat sig.

Då ärendet nu företogs till behandling inom fullmäktige yrkade *dels* herr S. A. Svensson bifall till sitt inom beredningsnämnden väckta förslag, *dels ock* herr Lantz med instämmande av herr Werner bifall till beredningsnämndens förslag.

Herr ordföranden framställde proposition å de gjorda yrkandena och fann det av herr Lantz gjorda yrkandet vara av fullmäktige bifallet.

Votering begärdes emellertid.

Följande förslag till voteringsproposition blev av fullmäktige godkänt.

Den, som vill bifalla det av herr Lantz gjorda yrkandet, röstar ja.

Den, det ej vill, röstar nej.

Vinner nej, hava fullmäktige beslutat i enlighet med herr Svenssons yrkande.

Vid härefter företagen votering avgåvos 21 ja-röster och 9 nej-röster.

Stadsfullmäktige hade alltså bifallit det av herr Lantz framställda yrkandet.

Som ovan.

På stadsfullmäktiges vägnar:

Axel Stark.

Avskrift.
Nr 6056.

Till KONUNGEN.

Jämlikt anbefallning i nådig remiss på framställning av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag om befrielse från skyldighet att under viss tid bryta utfäst kvantitet malm inom Gellivare malmfält får Länsstyrelsen överlämna inkomna yttranden i ärendet från stadsfullmäktige och magistraten i Luleå samt kommunalfullmäktige i Gellivare och landsfiskalen i orten samt för egen del i underdånighet anföra följande.

I 1927 års malmavtal med staten stadgas, bland annat, att bolagets brytning inom Gellivare malmfält (Malmberget) varje år skall utgöra minst $\frac{1}{4}$ av den samma år vid Kiirunavaara malmfält brutna malmen, dock icke mera än 1 000 000 ton. Enligt arbetsplanen för räkenskapsåret 1 oktober 1934—30 september 1935 kommer att brytas omkring 3 420 000 ton malm vid Kiruna och omkring 665 000 ton i Malmberget, och bolagets framställning går ut på dispens under nämnda tid från berörda bestämmelse i malmavtalet, så att bolaget icke skulle behöva öka sin planerade brytning i Malmberget. I framställningen antydes jämväl, att det av anförda grunder — bland annat med hänsyn till avsättningsförhållandena — kunde bli önskvärt att än ytterligare förskjuta proportionen mellan den vid Kiruna och i Malmberget brutna malmen till förmån för den förstnämnda.

Anledningen till och innebörden i återopade bestämmelsen i malmavtalet kan icke hava varit någon annan än avsikten att skapa en statsmakternas kausion för att icke, genom förläggande av bolagets huvudsakliga brytning till Kiruna med dess lätt-tillgängligare och värdefullare malm, utsätta de av malmbrytningen i Malmberget berörda kommunerna för stora ekonomiska svårigheter; härpå tyder, om ej annat, att bolaget vid förhandlingar om nya malmavtal alltid hävdadt önskemålet om minsta möjliga brytning i Malmberget. Staten har med andra ord sagt ifrån, att bolaget vid bedrivande av sin verksamhet har att taga hänsyn till även andra förhållanden än dem som hava att göra med den rena affärsvinsten. De skäl som föranledde ifrågavarande bestämmelse hava sedan dess vuxit i styrka, i det att den av den ekonomiska krisen orsakade minskningen av brytningen i Malmberget under de år som gått efter avtalets ingående vållat oerhörda ekonomiska svårigheter för Gellivare kommun och Luleå stad, verkningar som varit synnerligen kännbara även för länet i övrigt. Erinras bör att bolaget icke självt genom sina åtgöranden eller eljest i tid varskott om någon inskränkning. Från år 1927, då arbetsstyrkan vid gruvorna i Malmberget enligt uppgift utgjorde omkring 900 man, ökades denna successivt, och samtidigt subventionerades av bolaget byggnadsverksamheten inom Malmbergets municipalsamhälle, varigenom ett par hundra arbetaregnahem uppkommo. Ännu så sent som i juli 1930 nyanställdes folk vid gruvorna i Malmberget, så att personalen då utgjorde 1 737 anställda med full arbetstid, men redan på hösten samma år började inskränkningar, som sedan i etapper fortsatt, så att personalen år 1933 utgjorde 999, de flesta med 10 dagars arbete per månad, och 1934 i oktober 702 man med på olika sätt inskränkt arbetsvecka. Härigenom har i Gellivare kommun skatte-

underlaget sänkts från 208 000 skattekröner år 1930 till 66 700 år 1934, skattesatsen höjts från 8 kronor år 1930 till 19 kronor år 1933 och det totala skattetrycket stigit från kronor 12:30 år 1930 till kronor 25:10 år 1933 (i Malmbergets municipalsamhälle kronor 26:60). Enligt en vid ärendets behandling i Gellivare kommunalnämnd lämnad uppgift av en bolagets tjänsteman i Malmberget skulle den ökade brytning i Malmbergsgruvorna, som erfordrades för uppnående av den åtagna $\frac{1}{4}$ av Kirunabrytningen, medföra att kommunens skatteintäkt ökades med minst 200 000 kronor.

Beträffande den andra av Gellivaremalmen mera direkt berörda kommunen, Luleå stad, te sig förhållandena icke mindre bekymmersamma. Stadens hamn har med väldiga kostnader iordningställt till största delen för malmskeppningens skull, och de senast under åren 1927—1929 för en summa av 800 000 kronor utförda fördjupningarna av Tjuvholmssundet hava skett uteslutande för malmexportens bekvämlighet och efter uttalade önskemål från bolaget. Att hamnens och farledernas uppehållande för malmtrafiken vore i hög grad ett statens intresse och att stadens hamn sålunda borde kompenseras för uppkommande förluster i anledning av nedgång i malmskeppningen har av statsmakterna tydligen erkänts i den bestämmelse i 1927 års malmavtal, varigenom bolaget förpliktats att till hamndirektionen utgiva en på visst sätt bestämd ersättning för den myckenhet malm, som understeg 1 200 000 ton. För åren 1932 och 1933 skulle denna gottgörelse hava uppgått till sammanlagt över 152 000 kronor, men på ansökan av bolaget har Eders Kungl. Maj:t befriat bolaget därifrån. Åberopade bestämmelse innebär tydligen icke för staden den väntade garantien för hamnens ekonomi, och staden har för dess räkning nödgats upptaga ett lån på 250 000 kronor. Med de sålunda antydda utsiktarna ter sig en minskad brytning av Gellivaremalm än mera betänklig. Konsekvenserna för staden i dess helhet av en sådan situation bliva givetvis än mer kännbara. Från och med år 1933 hava med Luleå stad inkorporerats de två samhällena Svartöstad och Skurholmsstad, vilkas omkring 2 500 invånare till allra största delen hava sin utkomst av malmskeppningen över Luleå hamn. Samhällena ifråga ägde icke förutsättningar för köpingsbildning, och det behöfliga ordnandet av dem genom inkorporering blev därför en ytterst av malmexporten betingad åtgärd. Bestämmelserna rörande inkorporeringen, som innehålla stadganden om utgivande av skatteersättning från Luleå stad till Nederluleå socken, berättiga visserligen staden till viss nedsättning i denna ersättning, för den händelse skattekrönerna inom inkorporeringsområdena skulle något år under angiven period nedgå under ett visst antal, men staden har uppenbarligen härav endast en tämligen tivelaktig kompensation för förlorade skatteintäkter. Än tydligare framstår stadens behov att icke dessa skatteinkomster minskas av de sanitära och andra välfärdsanordningar, som för dessa områdens del äro under utförande för stora kostnader.

Klart är utan vidare att en nedgång i malmbrytningen inom Gellivare malmfält och därav följande minskning i malmexporten över Luleå komme att medföra verkningar, som sträcka sig vida utöver de nämnda kommunernas gränser. Järnvägsfolket och andra efter malmbanan, hela Gellivare socken och jordbruksbygden omkring Luleå stad påverkas genom indragna tjänster, minskade arbetstillfällen och andra förtjänstmöjligheter samt nedskuren avsättning av produkter. Det innebär ingen överdrift att påstå att fluktuationerna i förevarande rörelse kännbart förnimmas i hela länets ekonomiska liv.

Ett försök som det förevarande att undslippa en åtagen förpliktelse, vilken i en viss situation är besvärlig, skulle, därest det gällde ett helt enskilt företag, avvisas med en enkel hänvisning till att ingångna avtal måste hållas. Det åberopade skälet synes icke böra förlora i tyngd i ett fall som detta, där staten själv är så stor intresserad part i företaget och på så många sätt förbunden å dess vägnar. Vid de här ovan antydda och i de lokala myndigheternas yttranden ytterligare utvecklade förhållandena måste länsstyrelsen bestämt hävda att ett bifall utan vidare till bolagets framställning icke kan vara förenligt med rättvisa och billighet. Skall den begärda lättningen beredas bolaget och skall härmed inledas den fortsatta aktion i samma riktning som bolaget låter framskymta, så bör detta icke få ske annat än mot den kompensation åt de av Gällivaremalmen beroende intressena, som efter utredning kan finnas skäligen.

Remisshandlingen återgår.

Luleå i landskansliet den 24 november 1934.

Underdånigst

A. B. GÄRDE.

R. Sundberg.

SVERIGES ALLMÄNNA
EXPORTFÖRENING

Andra kammarens femte tillfälliga utskott, Riksdagen,

Stockholm.

Åberopande utskottets remiss av den 1 februari 1935 beträffande en motion nr 478 av herr Nilsson i Antnäs m. fl. med förslag om utredning angående förutsättningarna för ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn får styrelsen för Sveriges allmänna exportförening äran meddela följande.

Enligt de upplysningar, som erhållits, skeppas som regel kirunamalmen över Narvik med undantag för den malm, som är avsedd för hamnar i östra delen av Östersjön, under det att malmen från Gällivare exporteras över Luleå. Motionärerna föreslå nu, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande de åtgärder, som må erfordras för att tekniska och ekonomiska förutsättningar skola skapas för ökad utskeppning av lapplandsmalm över Luleå.

Styrelsen för Sveriges allmänna exportförening, som anser sig enbart böra bedöma det föreliggande förslaget ur rent affärsmässig synpunkt, tillåter sig framhålla som sin åsikt, att knappast några mera betydande fördelar skulle kunna vinnas genom det föreslagna arrangemanget.

Vad först angår den av motionärerna förmodade ökningen i trafikinkomsterna för statens järnvägar tillåter sig styrelsen erinra om den betydligt lägre grundfrakten per bankilometer till Svartön än till Riksgränsen,

Bihang till riksdagens protokoll 1935. 12 saml. 2 avd. Nr 9.

vilket i stället torde få till följd, att en minskning i järnvägarnas nettoinkomst kan befaras uppstå, om kirunamalmen i hela den utsträckning, som gällande avtal medgiver, omdirigeras över Luleå. Även för denna stad torde verkningarna av en sådan åtgärd bli av begränsad betydelse ur synpunkten av ökade arbetstillfällen. Den omständigheten att malmutskeppning ej torde kunna beräknas äga rum under 5 à 6 vintermånader trots isbrytarhjälp skulle nämligen bidra till att öka säsongarbetslösheten i Luleå.

Viktigast ur exportföreningens synpunkt är emellertid, att den föreslagna omläggningen dels skulle förhindra köparna att hämta malmen, där det erbjuder de största fördelarna för dem såväl ur kostnads- som andra synpunkter, dels skulle medföra ej obetydliga nackdelar för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag. Skeppning av malm från Kiruna över Luleå till hamnar utanför Östersjön måste nämligen föranleda ökade kostnader för bolaget bl. a. på grund av de dyrare sjöfrakterna från denna hamn i jämförelse med Narvik och erforderliga nya tekniska anordningar i Luleå. Härtill kommer att under de tider då med hjälp av isbrytare malmutskeppning från Luleå kan äga rum endast särskilt för isgång lämpat tonnage kan komma till användning, som dessutom är utsatt för större materialskador och risker än i öppet vatten och därför drager högre försäkringsavgifter oavsett faran för infrysning.

På ovannämnda grunder tillåter sig därför styrelsen för Sveriges allmänna exportförening ifrågasätta, om en utredning kan anses behövlig, då det synes ådagalagt, att inga större fördelar men väl ej obetydliga nackdelar skulle bli följden av en ökad utskeppning av lapplandsmalm över Luleå. Styrelsen uttalar för övrigt sin övertygelse, att Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag självt kommer att vidtaga åtgärder i denna riktning, om och när detta visar sig fördelaktigt.

Stockholm den 4 mars 1935.

Å styrelsens för Sveriges allmänna exportförening vägnar:

Hemming Johansson.

Erik Nylander.