

Nr 245.

Av herr **Hansén m. fl.**, om åtgärder för åstadkommande av ökad
utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

I propositionen nr 74 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att ingå avtal med Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag om medgivande för bolaget att under tiden intill den 1 oktober 1940 utöver de i 1927 års malmavtal medgivna maximikvantiteterna bortfrakta ytterligare högst 6 miljoner ton malm från gruvfälten Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara.

Med anledning av nämnda förslags framläggande tillåta sig undertecknade representanter för Norrbottens län att föra på tal ett spörsmål, som torde ha ett tämligen intimt sammanhang med den i propositionen behandlade frågan. Vi syfta här på den vid ett föregående tillfälle av riksdagen behandlade frågan rörande *huruvida malmen från Norrbottens gruvor bör och kan utfraktas i större utsträckning än vad som nu sker över svensk hamn.*

Sistnämnda fråga var föremål för behandling vid 1935 års riksdag. Nämnda riksdag beslöt på grund av likalydande motioner, väckta av herrar Hansén m. fl. i första kammaren samt herrar Nilsson i Antnäs m. fl. i i andra kammaren, att hos Kungl. Maj:t begära en utredning för att utröna, huruvida utsikter förefinnas att genom statsmakterna främja malmutskeppning över Luleå. Beslutet fattades av riksdagen på grund av hemställan från ett *enhälligt* utskott och utan opposition från något håll i riksdagen.

I här nämnda motioner framhölls såsom skäl för motionärernas yrkande bl. a. följande:

Med hänsyn till det betydande arbetarantal, 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 statsisbrytarverksamheten 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 5½ 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 önskvärdheten av att den svenska utfrakthamnen 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 Lapplandsmalmens utskeppning skulle medföra, 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.

De bägge utskotten, som tillstyrkte en utredning i frågan, avgåvo utlåtanden, där man intog en sympatisk inställning till densamma, även om man också gav uttryck åt uppfattningen, att spörsmålet kunde ses ur flera utgångspunkter. Så framhölls exempelvis, att *inga* av de av föreliggande spörsmål berörda myndigheter, vilka mera ingående yttrat sig över motionen, hade avstyrkt densamma.

På ett annat ställe i motiveringen framhåller utskottet, att detsamma »till fullo behjärtar det livliga intresse, som såväl Luleå stad som ock Malmberget jämte andra av den här ifrågavarande malmutskeppningen beroende orter hysa för en utskeppning i ökad omfattning över Luleå, och utskottet ser givetvis med tillfredsställelse, att arbete i görligaste mån beredes befolkningen i övre Norrland med dess begränsade utkomstmöjligheter».

Av nämnda uttalande — antaget utan opposition från något håll av riksdagens bägge kamrar — framgår, som redan förut antytts, att riksdagen vid nämnda tillfälle intog en förstående inställning till frågan och efter allt att döma lutade åt den uppfattningen, att skälen för utökande av utfraktningen av den norrbottniska malmen över *svensk* hamn — i detta fall över Luleå

— voro sådana, att de förtjänade bli föremål för ett ingående och allvarligt övervägande.

De mera vägande av dessa skäl kunna sammanfattningsvis uppställas i följande punkter, upptagande de fördelar för vårt land, som skulle vinnas genom en ökad malmutfraktning över svensk hamn:

1) ökade förvärvsmöjligheter för ett betydande antal svenska medborgare, anställda vid utfraktningen och vid statens järnvägar, och för svenska af-färsmän, jordbrukare och andra, som leverera varor och nyttigheter till dessa;

2) högre inkomster av skatter, lotsmedel m. m. för svenska staten ävensom högre skatteinkomster för vissa norrbottniska kommuner (främst Luleå stad samt Norrbottens läns landsting) härrörande antingen direkt från malmen eller från svenska medborgare och företag enligt 1) här ovan;

3) ökade inkomster för den *svenska* statsbanan bl. a. för användande av nämnda statsbanas utlastningsanordningar å Svartön vid Luleå — en fraktningsöver norsk hamn (Narvik) medför däremot, att en betydande del av järnvägsfrakten och inkomsterna för utlastningen icke komma vårt land till godo.

Alltså, för den malm, som utfraktas över norsk hamn — i detta fall Narvik — upphöra alla inkomster för fraktningen och utskeppningen, så fort malmen i fråga lämnat riksgränsen mellan Sverige och Norge och kommit in på den norska sidan — ett faktum, som måste ses mot bakgrunden av det förhållandet, att det dock gäller *svensk* malm, bruten i *svenska* fyndigheter av *svenska* arbetare och härrörande från *svensk* företagareverksamhet, malmletning och malmforskning.

Här bör också kunna framhållas, att Statens järnvägar på den svenska utskeppningsorten (Svartön vid Luleå) nedlagt mycket betydande kostnader för en malmbangård med malmutlastningsbryggor, vidlyftiga spår- och hamnanordningar m. m., vilket allt äges av den svenska staten, vadan det ligger i landets intresse, att dessa kapitalkrävande anläggningar i möjligaste mån utnyttjas och lämna avkastning i form av avgifter till statens järnvägar för vagnväxling m. m. På den norska sidan är det däremot ordnat så, att bolaget självt äger utlastningsbangården och i stort sett alla anordningar, som åstadkommit för utlastningen.

Slutligen har den svenska utlastningshamnen eller rättare sagt Luleå stad — som framgår av en framställning från staden till Kungl. Maj:t — offrat mycket betydande anslag, ett flertal millioner, för att kunna över nämnda hamn effektuera en malmexport, vars storlek Luleå stad ansett sig kunna beräkna mycket högt med hänsyn till de uttalanden, som flere gånger gjorts rörande omfattningen av malmexporten. På sin tid föranledde detta — d. v. s. att hamnen och staden nödgades taga på sig så betydande kostnader för hamnanordningar m. m. — att staten ställde i utsikt ekonomisk ersättning till staden och hamnen vid en eventuell nedgång av malmfraktningen. Det är emellertid ett känt förhållande, att staden, då här nämnda nedgång av

malmexporten över hamnen inträffade, ej fick sig tillerkänd ersättning i den utsträckning, som man förväntat.

Här kan särskilt pekas på de mycket betydande kostnader, som staden och hamnen varit nödsakade att under årens lopp nedlägga på upprepade uppmuddringar av infarten till Luleå (Tjuvholmssundet), vilka kostnader särskilt motiverats med hänsyn till de djupt liggande malmångarna.

De skäl, som här anförts, tala enligt vårt förmenande till förmån för att — då nu en ökad utfraktning av malm i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag säkerligen kommer att av riksdagen godkännas, så att bolaget tillerkännes rätten härtill — man helst samtidigt fastslår några generella regler för huru mycket av den samlade utfraktningskvantiteten, som bör gå över *svensk* hamn Luleå. Detta bör då i allmänhet leda till efterrättelse — i den mån ej särskilda omständigheter vid något särskilt tillfälle skulle motivera en avvikelse.

Rörande frågan om huru stor del av den här nämnda malmen, som bör gå över svensk hamn (Luleå), har från Luleå stad i en särskild framställning hemställts, att minst $\frac{1}{3}$ av den samlade exportkvantiteten från de norrbottenska gruvorna bör gå över nämnda hamn. Av flera skäl och icke minst med hänsyn till att det här gäller *svensk* malm, synes en sådan framställning kunna anses som synnerligen moderat och välmotiverad. Uppdelningen i fråga kan även motiveras därmed, att å järnvägslinjen Kiruna—Gällivare—Luleå finnes möjlighet att i samband med den utökade malmutfraktningen utan olägenhet insätta flera malmtågspår, under det att järnvägslinjen från Kiruna till Riksgränsen mot Norge redan är så överengagerad genom ett betydande antal tågpar, att vissa svårigheter torde förefinnas för att ytterligare insätta nya tågpar — även om det antagligen är möjligt att göra detta.

Vad här senast anförts framgår av en vid denna motion bifogad bilaga. Av samma bilaga framgår även, att under åren 1934—1937 en förskjutning åstadkommits till fördel för Luleå hamn då det gäller malmutfraktningen, så att procenten för Luleå hamns del gått upp från 21 % år 1934 till 29.1 % jan.—oktober 1937. Under en månad (juli 1937) var procenten t. o. m. uppe i 33.2 %. Detta sistnämnda giver en antydning om, att det för bolaget — åtminstone under vissa perioder — ej finnes några svårigheter med hänsyn till malm-mottagare m. m. att sända så mycket malm, som av Luleå stad begärts, över svensk hamn.

Skulle återigen bolagets motstånd att sända mera malm över Luleå grunda sig exempelvis därpå, att malmfrakten från Kiruna till Luleå drager högre kostnader för bolaget än fraktande av malm över Narvik, torde det kunna övervägas, om ej någon justering nedåt av förstnämnda fraktsatser per ton-kilometer kan ske, och likväl Statens järnvägar tillföras ekonomiska fördelar genom ett bättre utnyttjande av vissa delar av den s. k. Malmbanan.

Den här ovan nämnda förskjutningen i utfraktningen av malmen till fördel för *svensk* hamn (Luleå) går, sett ur vårt lands intresse, i rätt riktning — motionärerna vilja i detta sammanhang passa på att betona, att denna utfraktningsfråga berör i första hand ett *svenskt riksintresse* och först i andra hand ett lokalt Norrbottensintresse.

Men beklagligtvis kan man knappast lägga den här förut påvisade höjningen i procenten av fraktad malm över Luleå till grund för ett *bestämt* antagande, att utvecklingen ovillkorligen går i här nämnd riktning. Det framgår nämligen av den här åberopade tablån, att under tiden 1934—1937 malmutfraktningen över Luleå icke för *varje* år gått uppåt, utan att det under nämnda tid även inträffat en nedgång under ett av åren. Härutöver har också kunnat konstateras, att den inledda utvecklingen med fraktande av en del av Kirunamalmen över Luleå även i någon mån neutraliserats genom ett begynnande fraktande av malm från Malmberget över Narvik, under det att förut malmen från Malmberget i allmänhet uttransporterats över Luleå.

Med hänsyn till denna osäkerhet i utvecklingen och inför det nu förestående avgörandet om en utökad malmbrytning, som skulle kunna medgiva en justering av malmutfraktningen i rätt riktning och till fördel för svenska riksintressen — hava från länsstyrelsen, landstinget samt Luleå stad och hamn till Kungl. Maj:t insänts energiska och enligt vårt förmenande väl motiverade framställningar och yttranden, syftande till ett avgörande av denna fråga i samband med behandlingen av avtalsfrågan. Avskrifter eller utdrag av nämnda framställningar bifogas som bilagor och hänvisas till de synpunkter och motiv, som där anföras, utöver vad som här ovan framhållits.

Finansministern har med anledning av nämnda och andra dylika framställningar förklarat, att även denna fråga vore föremål för utredning inom finansdepartementet. Då emellertid det ur motionärernas utgångspunkter skulle vara synnerligen värdefullt, om riksdagen kunde vid behandlingen av propositionen i avtalsfrågan även taga principiell ståndpunkt till den med avtalsfrågan synnerligen nära sammanhängande frågan rörande utfraktningsvägarna för den ökade och redan medgivna malmutfraktningen, tillåta vi oss att härmed framföra nämnda spörsmål till riksdagens övervägande.

Under hänvisning till vad här ovan anförts samt till de synpunkter och skäl, som i övrigt anföras i bifogade bilagor, innehållande framställningar från olika institutioner inom Norrbottens län, hemställes alltså,

att riksdagen måtte i samband med ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 74 hos Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t söker åstadkomma att minst en tredjedel av den samlade malmfraktningen från Luossavaara—Kiirunavaara A/B:s malmgruvor i Norrbotten utfraktas över *svensk* hamn (Luleå) antingen på så sätt, att detta vid det slutliga avtalets ingående med bolaget fastställs i nämnda avtal eller på annat sätt, exempelvis genom en särskild överenskommelse vid sidan av förstnämnda avtal.

Stockholm den 23 februari 1938.

D. Hansén.

O. Bergqvist.

P. Sandström.

C. Fr. Carlström.

C. I. Asplund.

Carl Lindmark.

Karl Aug. Johanson.

J. M. Bäckström.

Nils Gabrielsson.

Evert Jonsson.

Bil. I.

Avskrift.

Till Konungen.

I anledning av motioner till 1935 års riksdag, i första kammaren av nuvarande landshövdingen Hansén m. fl. och i andra kammaren av herr Nilsson i Antnäs m. fl., hemställde riksdagen uti skrivelse nr 308, att Eders Kungl. Maj:t måtte föranstalta om undersökning för utrönande av huruvida utsikter förefunnes att genom åtgärder av statsmakterna främja malmutskeppningen över Luleå.

Då, såvitt Luleå stad har sig bekant, den begärda undersökningen ännu icke företagits, ser sig staden, för vilken malmexporten är av livsviktig betydelse, nödsakad att hänvända sig till Eders Kungl. Maj:t med underdånig anhållan att omedelbara åtgärder måtte vidtagas för åstadkommande av ökad malmexport över Luleå.

Till stöd för denna framställning får staden återropa tidigare skrivelser i ärendet dels i samband med utskottsbehandlingen av frågan, dels ock till statsrådet och chefen för Eders Kungl. Maj:ts finansdepartement av den 27 februari 1936, av vilka skrivelser avskrifter här biläggas (Bil. A och B). De skäl, staden uti dessa skrivelser anfört, kvarstå med oförminskad styrka. Härutöver må ytterligare anföras följande.

Till en början får staden framhålla, att det förut bland andra anförda hindret för export av kirunamalm över Luleå, nämligen avsaknad av krossverksanläggning i Luleå, numera undanröjts, då just i dagarna en sådan anläggning färdigställts med en kapacitet av cirka 12,000 ton per dag.

Staden kan vidare icke undgå att något beröra innehållet uti ett par av de yttranden, som avgåvos på föranstaltande av vederbörande utskott i samband med riksdagsbehandlingen av denna fråga år 1935. Sålunda anförde Eders Kungl. Maj:ts kommerskollegium, att kollegium utginge från att Luos-savaara—Kiirunavaara Aktiebolags ledning noga avvägde fördelningen av kirunamalmens utlastning i Luleå och Narvik, så att för varje sändning summan av järnvägsfrakt, ombordtagningskostnad och sjöfrakt bleve den minsta möjliga, varjämte upplystes, att bolagets ledning under hand uppgivit, att denna ekonomiska synpunkt haft till följd, att kirunamalm, som vore destinerad till hamnar i Östersjön, utlastades i Luleå med undantag endast av brådiskande skeppningar, då denna hamn vore stängd av is, under det att i regel malm med annan destinationsort ginge över Narvik.

Gentemot vad sålunda anförts angående totalfrakterna, tillåter sig staden återropa innehållet uti bilagda, av hamnkaptenen här i staden upprättade promemoria (Bilaga C). Av denna promemoria framgår, att påståendet om att totalfrakterna för kirunamalm fraktad från Narvik skulle vara mindre än över Luleå knappast kan vara riktigt. Huruvida andra omständigheter än de i promemorian angivna inverkan på malmfrakterna, undandrager sig i stort sett stadens bedömande på grund av den sekretess, varmed dessa förhållanden omgivas, men staden har med hänsyn till primärmaterialets ursprung icke anledning antaga annat än att de angivna siffrorna äro tillförlitliga.

Även det yttrande, som avgavs av styrelsen för Sveriges allmänna exportförening, tarvar tillrättaläggande. Styrelsen framhöll, att den ansett sig

böra bedöma det föreliggande förslaget enbart ur rent affärsmässig synpunkt, samt erinrade om att grundfrakten per bankilometer till Svartön vore lägre än till Riksgränsen, vilket syntes få till följd en minskning i järnvägarnas nettointkomst, därest kirunamalm i hela den utsträckning, som gällande avtal medgäve, dirigerades över Luleå. Härjämte framhöll styrelsen, att, då malmutskeppningen över Luleå trots isbrytarhjälp icke kunde beräknas äga rum under fem à sex vintermånader, en ökad malmskeppning endast syntes komma att öka säsongarbetslösheten i Luleå.

Emot vad sålunda anförts läres med fog kunna göras gällande, att ett bolag med staten som hälftendelägare och på grund av sin storleksordning av så ingripande betydelse för de orters näringsliv, där rörelsen bedrivs, varken bör eller får tillmäta enbart affärsmässiga synpunkter betydelse. Genom föreskriften om viss minimibrytning i Malmberget har för övrigt Eders Kungl. Maj:t givit uttryck åt den uppfattningen, att bolaget vid utövandet av sin verksamhet har att taga hänsyn även till andra omständigheter än rent affärsmässiga. Man må hava vilken uppfattning som helst i fråga om lämpligheten av statens engagemang i industriföretag, men har staten inträtt såsom delägare i ett sådant företag, få sociala och liknande hänsyn icke åsidosättas för rent affärsmässiga krav. Staden anser det för övrigt icke ådagalagt, att en ökad malmutskeppning över Luleå av kirunamalm behöver strida mot de krav, affärsmässigheten uppställer. Det är nämligen ingalunda för staden obekant, att malmbolaget självt bekostat de stora och dyrbara anläggningarna för malmutlastningen i Narvik och däri investerat betydande kapital, som det ligger i bolagets intresse att på det bästa sätt förränta. Staden tillåter sig emellertid erinra om att Statens järnvägar här i Luleå i huvudsak åtagit sig motsvarande utgift, och det synes vara en rimlig fordran, att, då staten är hälftendelägare i bolaget, statens egna utgifter böra tillerkännas samma rätt till förmånligaste förräntning. I detta sammanhang må det ock tillåtas staden betona, att det även är ett statens intresse, att folkförsörjningen inom detta län i görligaste mån grundas på länets naturtillgångar. Vid sidan av skogstillgångarna, vilka såsom för Eders Kungl. Maj:t är känt för det närvarande i övervägande utsträckning förädlas utom länet, intaga malmtillgångarna den främsta platsen. På grund av att det norrbottniska jordbruket i stort sett icke är självförsörjande, är, mera än annorstädes inom landet, näringslivet här uppe känsligt för fluktuationerna inom länets nyckelindustrier. Vid sådant förhållande är det ett intresse av utomordentlig vikt, att statsmakterna, som hava ett avgörande inflytande på malmbolagets ekonomiska ställning och genom egen representation kunna påverka dess verksamhet, söka åstadkomma att den inom länet brutna malmen i större utsträckning än hittills utskeppas över svensk hamn. Härigenom skulle en icke ringa del av länets befolkning direkt och indirekt bättre än hittills förhjälpas till försörjning. Såsom staden redan tidigare för Eders Kungl. Maj:t framhållit är för övrigt här icke fråga om ett ensidigt främjande av länets intressen. Hela landet skulle draga nytta av en ökad malmutskeppning över svensk hamn och staten tillföras betydande inkomster såväl genom ökade järnvägsfrakter som fyr-, båk- och tonavgifter. En ökad skeppning med 1,000,000 ton utöver 1,200,000 ton innebär exempelvis ökade inkomster för staten enbart från sistnämnda tre avgifter med sammanlagt 90,000 kronor, var till komma direkt till staten inlevererade lotsavgifter med 39,000 kronor. En ökad malmexport över svensk hamn skulle också effektivt bidraga till att befolkningen inom detta län, som torde hava landets största naturtillgångar inom sina gränser, utåt sluppe framstå som den aldrig tillfredsställde supplikanten.

Vad därefter angår det av styrelsen gjorda påståendet om skeppningssäsongens längd i Luleå, må det oförbehållsamt utsägas, att exportföreningens

yttrande i denna del blottar en obekantskap med verkliga förhållandet, som är ägnad att väcka förvåning. Det borde väl eljest hava varit för denna exportnäringarnas främsta organisation känt, att vintern 1933—1934, vilken var osedvanligt sträng, pågick malmutskeppningen över Luleå med biträde av isbrytare ända in i januari månad. Förbättrat fartygsmaterial, effektivare fyrbelysning, tillkomsten av radiofyrrar samt två statsisbrytare hava nämligen enligt vad erfarenheten från de senaste åren ger vid handen medfört, att malmutskeppningen över Luleå även under synnerligen svåra isförhållanden kan pågå 8 månader och under år med normala isförhållanden $8\frac{1}{2}$ till 9 månader. Innevarande år har nämligen av sjökarteverket nymäts en lotsled till Luleå, »Junköleden», med ett vattendjup av 9.5 meter, där packis icke brukar förekomma. Då denna led försetts med erforderliga styrmärken, varom stadsfullmäktige numera gjort framställning hos lotsstyrelsen, torde malmutskeppningen kunna pågå skäligen obehindrat under 9 månader av året.

Såsom skäl mot ökad malmutskeppning över Luleå har även anförts det förhållandet, att vattendjupet i Tjuvholmsundet icke medgiver trafik av de allra största fartygsenheterna fullastade. För staden har det länge stått klart, att detta är en allvarlig olägenhet, som måste avhjälpas. Under de senaste åren hava i anledning härav omfattande utredningar företagits för en sådan fördjupning av sundet, att det genomsläpper fartyg med upp till 8.8 meters djupgående. Förslag till uppmuddring är för det närvarande under utarbetande i Eders Kungl. Maj:ts väg- och vattenbyggnadstyrelse och torde föreligga inom den närmaste tiden. Kostnaden för detta arbete, som lär komma att uppgå till något mera än en miljon kronor, är av den storleksordning, att staden ej ensam kan bära densamma, men staden är villig ikläda sig så stor del av kostnaden, som svarar mot dess ekonomiska bärkraft. En alldeles nödvändig förutsättning för att staden skall kunna ikläda sig detta ekonomiska ansvar är emellertid, att garantier skapas för att malmexporten över hamnen icke uteblir eller minskas i en omfattning, som omöjliggör förräntning och amortering av de för malmutskeppningen vidtagna anordningarna. En särskild anledning till oro på denna punkt föreligger för närvarande, då tiden för den i 1927 års malmavtal stadgade ersättningsskyldigheten för malmbolaget vid malmexport över Luleå hamn understigande 1,200,000 ton med utgången av detta år utgår. Visserligen har bolaget genom Eders Kungl. Maj:ts beslut vid två tillfällen befriats från att till staden utgiva i enlighet med nyssnämnda stadgande utgående ersättning, men staden finner sig hava anledning antaga, att detta medgivande berodde på bolagets då iråkade ekonomiska svårigheter, vilka bolaget med beaktande av de erfarenheter, som krisen skänkte, vid en kommande lågkonjunktur lär vara angeläget att undvika. Ett bibehållande av denna garanti är så mycket mera av omständigheterna påkallat, som den utsatta tidsbegränsningen berodde på att man ansåg sig kunna utgå från att kostnaderna för Tjuvholmsundets uppmuddring då skulle vara guldna. Så är emellertid icke förhållandet. Efter 1927 har nämligen staden måst företaga ett muddringsarbete i Tjuvholmsundet, som drog en kostnad av cirka 800,000 kronor, och sundet har den 1 januari 1938 kvarstående skuld å icke mindre än 284,123 kronor 65 öre, vilket belopp är slutamorterat först år 1949. Den förutsättning, på grund varav tiden för garantin begränsades till år 1937, föreligger sålunda icke. På grund härav bör garantin utsträckas att gälla intill utgången av löpande malmavtal. Ett lämpligt tillfälle att åstadkomma en sådan garanti torde föreligga vid upprättandet av det tilläggsavtal angående ökad malm-brytning, som Eders Kungl. Maj:t lär hava för avsikt att förelägga nästa års riksdag.

Såsom uti förut åberopade motioner anförts och staden likaledes tidigare och nu för Eders Kungl. Maj:t framhållit, gäller det emellertid ej endast att åstadkomma en malmutskeppning, som någorlunda möjliggör hamnens ekonomisering. Frågan har såsom förut anmärkts en annan, och väsentligt större, betydelse, nämligen för folkförsörjningen inom länet i dess helhet, och staden vidhåller allttjämt sin uttalade uppfattning, att de starkaste skäl tala för att ökad malmutskeppning över Luleå ej endast är ett länets utan ett hela landets intresse. Det är emellertid för Eders Kungl. Maj:t icke obekant, att brytningen i Malmberget under vissa år nedsjunkit till en kvantitet, som ej ens täckt det nyss anförda minimikvantum. Då hittills praktiskt taget endast sistnämnda malm skeppats över Luleå, ha härav följt ekonomiska svårigheter för staden och de anställda. Vid en liknande konjunktur äro samma följder att befara. Staden finner sig därför böra hemställa, att såsom utgångspunkt för exporten över Luleå tages den totala brytningen av lapplandsmalm och därefter skälig fördelning sker på de båda exporthamnarna. Ehuru det med skäl kunde förutsättas, att den svenska exporthamnen åtminstone jämfördes med den utländska, anser sig staden böra inskränka sig till att föreslå en fördelning med $\frac{2}{3}$ på Narvik och $\frac{1}{3}$ på Luleå.

Under åberopande av vad sålunda och förut i detta ärende anförts får staden i underdånighet hemställa, det tacktes Eders Kungl. Maj:t

1:o) att vidtaga skyndsamma åtgärder för en sådan fördelning av exporten från de lappländska malmfälten, att $\frac{2}{3}$ av den sammanlagda, brutna kvantiteten skall utlastas över Narvik och $\frac{1}{3}$ över Luleå; samt

2:o) att vid uppgörande av tilläggsavtal om ökad malmbrytning garanti för ersättning till Luleå stad vid en malmexport understigande 1,200,000 ton inryckes i avtalet att gälla till utgången av nu gällande avtals giltighetstid.

Underdånigst

För Luleå stad:

e. u.

E. P. Lantz.

S. Art. Svensson.

Ragnar Bergh.

Bengt I. Lindström.

Bestyrkes; På tjänstens vägnar:

Gustaf Johansson.

Luleå den 9 december 1937.

Avskrift.

Bil. A.

Till herr statsrådet och chefen för Kungl. Finansdepartementet.

Riksdagen har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 5 juni 1934 anhållit om utredning rörande åstadkommande under gemensam medverkan av därav intresserade olika parter av en krossverksanläggning för malm i Luleå å Svartön för underlättande av lapplandsmalms utskeppning över svensk hamn. Vidare har riksdagen den 14 juni 1935 hos Kungl. Maj:t hemställt om en allmän undersökning för utrönande, huruvida utsikter förefinnas att

genom åtgärder av statsmakterna främja malmutskeppningen över Luleå. Tillfredsställelsen över det initiativ, som riksdagen härigenom tagit, är i dessa trakter och särskilt här i staden synnerligen stor.

Då Luleå stad nu av eget initiativ hos Eder herr statsråd gör sig påmint beträffande dessa av riksdagen begärda utredningar, vilja stadsfullmäktige uttala den förhoppningen, att denna åtgärd ses mot bakgrunden av att det här rör sig om frågor av sådan utomordentlig ekonomisk betydelse för staden, att de utan tvekan måste betecknas som livsviktiga. Därtill kommer att tidpunkten för nytt malmavtal mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag i stället för det år 1927 ingångna börjar närma sig.

Den helt avgörande betydelse, malmskeppningens storlek äger för stadens ekonomi, har klart påvisats i stadsfullmäktiges yttrande över de motioner, som föranlett riksdagens ovanberörda skrivelse 1935. Stadens skuldsättning å 250,000 kronor för att täcka hamnens förlust på grund av den minskade malmskeppningen över Luleå åren 1931 och 1932, de belopp, med vilka kostnaderna för Tjuvholmssundet överstigit inkomsterna (muddringsavgifterna) under tidsperioden 1926—1930 samt det relativt goda malmskeppningsåret 1934, respektive kronor 371,000: 36 och 1,076: 39, äro siffror, som visa, att en årlig malmskeppning över Luleå, understigande 1,200,000 ton, uppenbarligen ganska snart skulle leda till katastrofala ekonomiska verkningar för staden och att utökning av skeppningen därutöver följaktligen är erforderlig. Det är emellertid att märka, att en ökad malmskeppning över Luleå icke är enbart ett stadens och länets intresse utan även i åtskilliga avseenden måste anses som ett riksintresse. Sålunda må nämnas framför allt de förbättrade möjligheter till självförsörjning för befolkningen med åtföljande minskning av arbetslösheten, som ökad malmskeppning över Luleå skulle medföra, men även förbättring av skatteunderlaget samt direkta inkomster för staten i form av lotsavgifter, fyr- och båkavgifter, tonavgifter samt ökat netto av järnvägsdriften å banan Kiruna—Luleå. Stadsfullmäktige äro medvetna om att det på grund av ingångna avtal för närvarande ur fraktkostnadssynpunkt ter sig fördelaktigare för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag med ökning av malmskeppningen över Narvik än över Luleå. Utöver vad nyss anförts angående betydelsen av att skeppningen över svensk hamn ökas måste emellertid ihågkommas, att bolaget har synnerligen stort intresse av att Luleå hamn och dess inlopp hållas i sådant skick, att en forcerad malmskeppning vid behov kan äga rum över Luleå. Man behöver i detta avseende endast nämna, att krigskonflikter ute i världen kunna nödvändiggöra omläggning av skeppningen samt att bolaget exempelvis vid avtalsförhandlingar med norska staten intager en avsevärt mera obunden ställning genom den möjlighet till omläggning av malmskeppningen som föreligger tack vare förefintligheten av en för sådan skeppning användbar hamn i Luleå. Det lär på grund härav icke kunna bestridas, att de avsevärda kostnader, som staden nedlagt för att möjliggöra och underlätta malmskeppning över Luleå hamn, varit och kommer att bli till stort gagn för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag. Med hänsyn till det nu sagda och med tanke på att Luleå stad genom besluten om befrielse för bolaget att för åren 1932 och 1933 utgiva i 1927 års malmavtal stadgad ersättning för minskad malmskeppning trots sin redan då ansträngda ekonomi i realiteten fått deltaga i de av senaste krisen föranledda stödåtgärderna beträffande bolaget, synes det rättvist och billigt, att största möjliga garantier skapas för att betydligt ökad malmskeppning kommer att äga rum över Luleå, oavsett om malmen brutits i Kiruna eller Malmberget. Med anledning av att tidpunkten för ett nytt malmavtal mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag snart är inne önska stadsfullmäktige i detta samman-

hang redan nu uttala angelägenheten för staden av att i det blivnde avtalet inryckes föreskrift om viss minimiskeppning över Luleå, så avpassad, att risken för förlust genom minskad skeppning blir för hamnens del undanröjd. Stadsfullmäktige utgå givetvis ifrån att i avtalet jämväl bibehållas garantierna för att malmbrytningen i Malmberget icke kommer att minskas.

För stadens del vore det naturligen än värdefullare, om även åtgärder till främjande av ökad malmskeppning över Luleå hamn kunde vidtagas redan innan 1927 års avtal löpt ut, vilket synes hava varit motionärernas tanke.

Stadsfullmäktige rikta nu till Eder herr stadsråd en varm vädjan att vid behandlingen av de här berörda frågorna taga största möjliga hänsyn till de av staden nu och tidigare anförda synpunkterna till förmån för en ökad malmskeppning över Luleå.

Luleå den 27 februari 1936.

På stadsfullmäktiges vägnar:

AXEL STARK.

Ragnar Dahlqvist.

Rätt avskrivet intyga:

Gustaf Landström.

Gunvor Landström.

Bil. B.

Avskrift.

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 innervarande 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 densammas 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 två 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 kr. 1,007,300: 51. Utgifterna hava under samma period uppgått till kr. 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 utförts. År 1934, vilket under nuvarande förhållanden måste anses såsom relativt gott, uppvisade emellertid Tjuvholmssundet en förlust av kr. 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 hållas 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 kun-

nat beredas någon som helst syselsättning 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 Svartöstad, 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 ekonomiska ställning redan för närvarande är så ansträngd, att staden näppeligen torde kunna i längden på ett mera avsevärt sätt bidraga 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 invånare, 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, kommer 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 skattekröner, nära en sjättedel eller 109,681: 99 skattekröner belöpte å Luleå stad.

Motionärerna hava bland de fördelar, som en till förmån för Luleå ändrad fördelning av malmskeppningen skulle medföra, omnämmt den ökning i statens inkomst av sjöfartavgifter, som vore att påräkna. För åskådliggörande 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 belysande.

Å r	Malmskeppningens storlek över Luleå enl. motionärerna	Vid tullkammaren i Luleå debiterade fyr- och båkavgifter	I Luleå uppburna tonavgifter	Vid Luleå lotsplats 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, medför 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 rådande förhållanden tvingas utgiva för avhjälpande av rådande arbetslöshet.

Enligt vårt förmenande skulle den av motionärerna ifrågasatta utredningen otvivelaktigt giva vid handen, att ur såväl Luleå stads och Norrbottens läns som statens synpunkt mycket betydande fördelar 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 anfört, få vi föreslå stadsfullmäktige att varmt förorda bifall till motionen.

Luleå den 26 februari 1935.

Oscar Widlund.

E. P. Lantz.

Torsten Caap.

Vidimeras:

Gustaf Landström.

Gunvor Landström.

Bil. C.

Avskrift.

P. M.

rörande transportkostnaderna för järnmalm Kiruna—Narvik—Emden jämförda med samma kostnader för sträckan Kiruna—Luleå—Emden.

De officiella järnvägsfrakterna Kiruna—Narvik jämförda med frakterna Kiruna—Luleå framgå av bil. 1.

Enligt avtal med norska staten skall, efter vad som från tillförlitligt håll uppgivits, L. K. A. B. betala Ofotenbanans (Riksgränsen—Narvik) drift, och fraktar N. S. B. (norska statsbanorna) utan särskilt tillägg för detta 1,200,000 ton malm. Utöver denna kvantitet betalas en frakt som i medeltal uppgår till 0.60 kr. per ton. Emellertid verkställer N. S. B. ingen utväxling av malmvagnar på lastningsviadukterna i Narvik, vilket däremot utan särskild avgift i Luleå verkställs av S. J. Denna växlingskostnad torde, enligt vad som från fackmannahåll uppgives, vid en skeppning av 1.5 milj. ton uppgå till omkring 1:50 kr. per ton och vid en skeppning av 5.5 milj. ton till c:a 1: — kr. per ton.

Enligt uppgifter publicerade i norska pressen, och även från tillförlitligt håll vitsordade, uppgick år 1929 den effektiva frakten (driftkostnader + officiell frakt) å Ofotenbanan till kr. 1:05 per ton vid en malmskeppning av 5.5 milj. ton och år 1932 till kr. 4:55 vid en skeppning av 1.3 milj. ton.

De effektiva järnvägsfrakterna skulle enligt dessa uppgifter te sig som bil. 2 utvisar. Vid denna fraktberäkning har ej hänsyn tagits till det förhållandet, att L. K. A. B. är skyldigt ersätta S. J. för uppkommen förlust å banan Riksgränsen—Luleå, vilket förhållande ytterligare skulle förbättra skillnaden i järnvägsfrakterna till Luleås favör.

Storleken av sjöfrakterna för malmen regleras i huvudsak av tvenne faktorer, dels totala sjöfartsavgifterna i avgångshamnarna, dels skillnaden i distans på de båda sträckorna Narvik—Emden och Luleå—Emden.

Vad den förstnämnda faktorn beträffar äro sjöfartsavgifterna i Luleå lägre än i Narvik, se bil. 4, under förutsättning att fartygen under samma år trafikera hamnarna omkring 10 gånger. Vid en enstaka resa bli avgifterna något högre i Luleå, bil. 3, beroende på att den statliga fyr- & båkavgiften den första resan för året utgår med ett relativt högt belopp, de nästa tre resorna med reducerade belopp, för att vid efterföljande resor ej debiteras. Den norska fyr- & båkavgiften utgår med samma belopp under alla resor.

Det förtjänar i detta sammanhang påpekas, att det från redarehåll uttalats, att den skillnad i sjöfrakt 0.40 à 0.45 kr. per ton, som nu förefinnes å sjörutterna Narvik—Emden och Luleå—Emden skulle kunna ytterligare minskas till fördel för Luleå, därest en jämnare fördelning av fyr- & båkavgifterna ägde rum, så att ett fartyg under en enkelresa på svensk hamn ej debiterades en så hög avgift, som nu är fallet, utan att avgiften fördelades jämnare på flera resor. Rederierna hava nämligen i allmänhet sina fartyg så befraktade, att de ej kunna dirigera något särskilt fartyg ett flertal resor enbart på Luleå, varför de nu måste gardera sig för den extra kostnad, som en enstaka resa på Luleå kan innebära.

Vad den andra faktorn som inverkar på sjöfrakterna, distansen mellan lastningshamnarna Luleå och Narvik till Emden, beträffar, är distansen Luleå—Emden större än Narvik—Emden, så att rederierna enbart härför kalkylera med en frakt, som är omkring 0.50 kr. högre från Luleå än från Narvik. Praktiskt taget inverkar således endast distansskillnaden på sjöfrakterna. För närvarande pågår utredning om sänkning av de svenska fyr- & båkavgifterna, varför det icke är omöjligt att sjöfraktskillnaden kan komma att minskas till Luleås fördel. Det kan också påpekas, att därest malmskeppningen över Luleå avsevärt skulle ökas skulle de nu utgående muddringsavgifterna kunna sänkas och således i någon mån bidra till att göra förutsättningarna för malmskeppning över Luleå gynnsammare.

Sammanfattas nu de effektiva järnvägsfrakterna och sjöfrakterna, erhållas såsom bil. 5 utvisar de totala malmfrakterna för vägarna Kiruna—Narvik—Emden och Kiruna—Luleå—Emden.

Luleå hamnkontor den 21 februari 1936.

BENGT I. LINDSTRÖM.

Vidimeras:

Anna Strömqvist.

H. Ekberg.

Bilaga 1.

Avskrift.

**Uppgift å järnvägsfrakterna för malm per ton på linjen Kiruna—Luleå
jämförda med frakterna å linjen Kiruna—Narvik samt frakterna
Malmberget—Luleå jämförda med frakterna Malmberget—Narvik.**

Frakter Kiruna—Svartö.

Från Luossavaara gruvfält.....	kronor	4: 17
» Kiirunavaara »	»	3: 48

Frakter Kiruna—Narvik.

G r u v f ä l t	E r l ä g g e s t i l l		Total frakt kronor
	Svenska stats- banorna	Norska stats- banorna	
Luossavaara	3: 21	0: 60	3: 81
Kiirunavaara	2: 64	0: 60	3: 24

Frakt Malmberget—Svartön	kronor	2: 75
» Malmberget—Narvik	»	4: 03

Bilaga 2.

Avskrift.

**Järnvägsfrakter per ton under åren 1929 och 1932 från Kiirunavaara malmfält
till Narvik och Luleå.**

F r a k t e r	Å r 1 9 2 9		Å r 1 9 3 2	
	Narvik	Luleå	Narvik	Luleå
	malmskeppning		malmskeppning	
	5½ milj. ton	2½ milj. ton	1½ milj. ton	0.4 milj. ton
Till N. S. B.	1: 05	—	4: 55	—
Till S. J.	2: 64	3: 48	2: 64	3: 48
Beräknad avg. för utväxling på via- dukterna	1: —	—	1: 50	—
Effektiv järnvägsfrakt	4: 69	3: 48	8: 69	3: 48

Avskrift.

Bilaga 3.

Tabell utvisande samtliga sjöfartsavgifter etc. för fartyg om 7,000 dw., vilket anlöper Luleå och Narvik.

A v g i f t e r	Svenska malmångaren »Narvik» full last av 7,000 ton	
	Svenskt måtbrev: 2,468.73 netto reg. ton	Norskt måtbrev: 1,997/4,251 reg. ton
	Luleå	Narvik
Lotsavgifter (statl.)	236: 90	403: 70
Fyr- och båkavgifter (statl.)	¹ 1,296: 60	499: 25
Tonavgift till sjömanshus (statl.)	² 123: 40	—
Hamnavgift (kommunal)	444: 24	³ 850: 20
Muddringsavgift (kommunal)	296: 16	—
Bogsering (enskild)	500: —	375: —
Båtmän (i Narvik hamnlots)	15: —	30: —
Lossning (stuveribol.)	—	—
Malmtrimning (enskild)	322: 44	420: —
Klarering etc.	302: 51	323: 90
Summa	3,537: 25	2,902: 05

¹ Första resan i utrikes fart för året 1,296: 60, nästa tre resor 943: 60 därefter under året utan avgift.

² Erlägges i utrikes fart endast en gång per månad.

³ Avgiften avser tom resa in, i händelse av last in tillkommer kr. 850: 20.

Avskrift.

Bilaga 4.

Tabell utvisande samtliga sjöfartsavgifter etc. för malmfartyg i Luleå och Narviks hamnar under förutsättning att fartygen under en tid av 6 månader anlöpa hamnarna 10 gånger.

A v g i f t e r	Svenska malmångaren »Narvik» med full last av sammanlagt 70,000 ton	
	Svenskt måtbrev: 2,468.73 netto reg. ton	Norskt måtbrev: 1,997/4,251 reg. ton
	Luleå	Narvik
Lotsavgifter	2,369: —	4,037: —
Fyr- och båkavgifter	4,127: 40	4,992: 50
Tonavgift till sjömanshus	740: 40	—
Hamnavgift	4,442: 40	8,502: —
Muddringsavgift	2,961: 60	—
Bogsering	5,000: —	3,750: —
Malmtrimning	3,224: 40	4,200: —
Klarering etc.	3,025: 10	3,239: —
Hamnlotsavgift (i Luleå båtmän)	150: —	300: —
Summa	26,040: 30	29,020: 50
Medelavgift per resa	2,604: 03	2,902: 05

Bilaga 5.

Auskrift.

Totala järnvägs- och sjöfrakter per ton för malmtransportvägarna Kiruna—Narvik—Emden och Kiruna—Luleå—Emden under år 1929 och 1932 då sjöfrakten Narvik—Emden enligt medelfraktsindex antagits till kr. 3: 40 per ton.

F r a k t e r	Å r 1 9 2 9		Å r 1 9 3 2	
	Narvik	Luleå	Narvik	Luleå
	malmskeppning		malmskeppning	
	5 ¹ / ₂ milj. ton	2 ¹ / ₂ milj. ton	1 ¹ / ₂ milj. ton	0.4 milj. ton
Effektiv järnvägsfrakt enl. bil. nr 2 kr.	4: 69	3: 48	8: 69	3: 48
Sjöfrakt	3: 40	3: 85	3: 40	3: 85
Totalfrakt	8: 09	7: 33	12: 09	7: 33

Auskrift.

162/13

Till Konungen.

Med överlämnande av en av Luleå stad gjord underdånig framställning den 9 december 1937 angående ökad malmskeppning över Luleå får länsstyrelsen i anslutning till skrivelsens innehåll i underdånighet anförda följande.

Ända sedan tillkomsten av malmбанan å sträckan Luleå—Malmberget och igångsättandet av transporten därå av Gellivaremalм har Luleå stad och densamma omgivande bygd alltjämt och i betydande omfattning varit beroende av denna rörelses upprätthållande och utveckling. Det torde utan överdrift kunna påstås, att stadens tillväxt under senare tid — bland annat tillkomsten av de nyligen inkorporerade tvenne arbetarsamhällena — är en direkt följd av denna rörelse. Det lyckosamma i en sådan utveckling blir emellertid här liksom annorstädes beroende av fortbeståndet av den verksamhet, som framkallat densamma. Staden har också, liksom tidigare den kommun nyssnämnda arbetarsamhällena tillhört, under tider av lågkonjunktur och inskränkt malmskeppning fått åtaga sig kännbara utgifter för den sociala omvårdnaden om den befolkning, som tillkommit på grund av malmskeppningen. Såsom staden tidigare uti upprepade underdåniga skrivelser till Eders Kungl Maj:t framhållit, bottnar stadens åtgärd att utbygga hamnen till dess nuvarande storleksordning främst i stadens strävan att, i vad på densamma ankommer, underlätta en utökad malmskeppning över Luleå hamn.

Hamnens fortsatta upprätthållande och utveckling, som bland annat kräver ytterligare fördjupning av Tjuvholmssundet för en kostnad av c:a 1 miljon

kronor, är likaledes betingat av malmskeppningen och dess djupgående fartyg och blir för visso lika nödvändig för sagda rörelse, vare sig större eller mindre kvantiteter malm skeppas över Luleå. Det synes länsstyrelsen under sådana förhållanden endast naturligt och riktigt, att staden inför Eders Kungl Maj:t framlägger sina bekymmer i denna fråga och framställer yrkanden om en stabiliserad och utökad skeppning över sin hamn. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang vitsorda riktigheten av stadens uppgifter, att skeppningstiden över Luleå ingalunda på grund av ishinder behöver inskränkas till 6 månader pr år, utan att den med nuvarande tonnage och isbrytarhjälp såsom regel kan äga rum i 8 månader och under gynnsamma år ända till 9 månader. Därtill kommer önskvärdheten av, att de tekniska anordningarna för malmskeppningen, vilka utförts av Statens järnvägar och som, enligt vad från fullt sakkunnigt håll meddelats, äga en kapacitet på minst 4 miljoner ton för en normal skeppningssäsong, bliva fullt utnyttjade.

Länsstyrelsen förbiser härvid ingalunda att det för en råvaruutskeppning av ifrågavarande omfattning är angeläget att kunna i kontinuerlig följd tillhandahålla kunderna önskade kvantiteter; det lär emellertid icke kunna bestridas, att detta i full utsträckning kan ske även vid ett vidgat utnyttjande av Luleå hamn under c:a 8 månader om året och en ständigt isfri hamn i Narvik.

I den diskussion om en ökad malmutskeppning över Luleå, som förekommit i riksdagen eller anförts i framställningar till Eders Kungl. Maj:t, har å ena sidan framhållits, att en sådan vore icke blott av stort värde för folkförsörjningen och länets ekonomiska liv i allmänhet utan lika berättigad jämväl ur nationalekonomisk synpunkt. Å andra sidan har gjorts gällande, att om för tillgodoseende av stadens önskemål det bleve nödvändigt, att viss kvantitet Kirunamalm skulle transporteras över Luleå, detta komme att för bolaget medföra en merkostnad av i runt tal 1 kr. pr ton. Det undandrager sig länsstyrelsens möjligheter att fastslå, i vilken mån det ena eller andra påståendet härutinnan är riktigt, men länsstyrelsen finner det icke heller vara av någon avgörande betydelse för frågans bedömande, sett ur det allmännas synpunkt, att i detalj fortsätta denna diskussion. Länsstyrelsen tillåter sig emellertid att, utöver vad staden i förevarande del anfört, i detta sammanhang framhålla att även staten fått vidkännas betydande kostnader på skilda områden på grund av gruvdriften i Norrbottens lappmark. Sålunda har tillkomsten av järnvägsnätet i lappmarken och de två stora gruvsamhällena icke blott tagit i anspråk stora och för lapparnas näringsfång — renskötseln — värdefulla betesområden, utan jämväl medfört en ingående omläggning av och ett försvårande av renskötseln i dessa trakter. Denna rubbning i lapparnas näring har icke blott för lappbefolkningen skapat stora bekymmer utan den har därjämte under den gångna tiden åsamkat statsverket högst avsevärda kostnader. På samma sätt har tid efter annan såväl staten som länet fått sig pålagda tunga bördor för bringande av hjälp åt den befolkning, som direkt eller indirekt varit beroende av malmbrytningen och malmskeppningen och vilken i tider, då denna rubbats, kommit i nödläge. Det synes länsstyrelsen påkallat att erinra härom vid bedömandet av denna fråga ur det allmännas synpunkt. Det är visserligen sant, att staten även haft inkomster av denna rörelse, som många gånger om uppvägt de därmed förenade utgifterna, men för länet och dess folk är detta icke förhållandet, och dess ifrågavarande bekymmer synes därför förtjänt av särskilt beaktande.

För länets ekonomiska liv har gruvdriften i Norrbotten haft och har alltjämt stor betydelse på grund av de oftast väl avlönade arbetstillfällena, som beretts de i bolagets tjänst anställda. Härutöver har jämväl den upphandling av materiel av skilda slag, som bolaget kunnat göra inom länet, likaledes

varit av betydande värde. Ser man till det sammanlagda värdet av de naturtillgångar, som under den gångna tiden exploaterats, blir dock vad som, på sätt nyss angivits, stannat kvar i bygden och befruktat dess ekonomiska liv, i förhållande därtill skäligen obetydligt. Gruvdriftens fortsatta bedrivande blir en faktor i folkförsörjningen häruppe endast i den mån i rörelsen omsatta medel i form av arbetslöner eller på annat sätt stanna kvar i bygden och i sin tur genom ökad köpkraft och förbrukning vidgar betingelserna för andra produktionsgrenar inom länet. Sett mot denna bakgrund är det som länsstyrelsen ur allmän synpunkt finner det skäligen meningslöst att diskutera det antal ören pr ton Kirunamalm skeppning över den svenska hamnen skulle kunna draga i merkostnad. Länsstyrelsen kan för sin del icke finna annat, än att ur såväl statens som länets synpunkt fördelarna av en omläggning av malmskeppningen på sätt staden påyrkar äro påtagliga.

Det kan måhända invändas, att de ökade arbetstillfällena, som ett bifall till stadens framställning skulle medföra, icke komme att uppväga eventuella olägenheter för bolaget. Mot ett sådant betraktelsesätt vill emellertid länsstyrelsen avgiva en bestämd gensaga. Med den starka folkökning, som råder i Norrbotten, är varje arbetstillfälle av utomordentlig betydelse, i första rummet för de anställda själva men i lika hög grad även för landstinget och berörda kommuner genom den minskning i sociala utgifter och den ökning i skatteunderlag, som detta medför. Läget är i själva verket sådant, att varje möjlighet måste utnyttjas, om folkförsörjningen inom länet skall kunna tryggas, och det lärers då icke kunna förvåna, om från länets folk och myndigheter kraven på hänsyn härtill i främsta rummet riktas till det största och mest lönande industriföretaget i länet.

Då staten till hälften är ägare till denna rörelse, inskränker sig betydelsen av den påstådda merkostnaden endast till en uppgörelse, som tar tillbörlig hänsyn till den privata andelen av rörelsen. Länsstyrelsen vill emellertid i detta sammanhang erinra om den numera allmänt erkända grundsatsen, att även en privatekonomiskt bedriven verksamhet har förpliktelser mot den bygd och den befolkning, inom vilken rörelsen drives. Härtill kommer, att de kvantiteter Kirunamalm, som för tillgodoseende av stadens yrkanden behöva utfraktas över Luleå, äro beroende av i vilken omfattning gruvdrift i Malmberget upprätthålles. Det synes länsstyrelsen under alla förhållanden som om stadens förslag till fördelning av den totala utskeppningsmängden med $\frac{2}{3}$ över Narvik och endast $\frac{1}{3}$ över Luleå är så måttfullt tilltaget, att däremot knappast kan riktas någon befogad erinran.

På grund av vad sålunda anförts får länsstyrelsen i underdånighet tillstyrka nådigt bifall till stadens yrkanden såväl i fråga om fördelningen av malmskeppningen mellan de tvenne utskeppningshamnarna som även till yrkandet å garanti för den händelse något år utskeppningen över Luleå skulle komma att understiga 1,200,000 ton.

Luleå i landskansliet den 28 december 1937.

Underdånigst

D. HANSÉN.

Olof Åkesson.

Bil. II.

Till Konungen.

Vad i det föregående anförts berör ett intresse av för landstinget och länet stor betydelse, som tinget i detta sammanhang anser sig böra bevaka. Men landstinget tillåter sig härutöver peka på ännu ett spörsmål, som enligt tingets mening även förtjänar beaktas i samband med behandlande av frågan om ett ingående av ett avtal med L. K. A. B. om rätt till ökad malm-brytning och malmutfraktning. Landstinget syftar här på den betydelsefulla frågan — som även föreligger till avgörande — om huru stor del av de ökade malmkvantiteterna ävensom av de kvantiteter, vilka utfraktas enligt förut gällande avtal, som skola utfraktas över *svensk* hamn (Luleå) eller över *utländsk* (Narvik). Givetvis måste det vara ett intresse ej blott för den närmast berörda exporthamnen (Luleå) utan för länet i dess helhet samt för landstinget, att så stor del av nämnda kvantitet som möjligt får gå över svensk (norrbottnisk) hamn. Ett skäl härtill är, att det här gäller fraktande av *svensk* (norrbottnisk) malm. Ett annat skäl är, att genom utfraktandet av malmen över Luleå åstadkommes — förutom hamninkomster m. m. till Luleå stad, som nedlagt betydliga kostnader för sin hamn och hamninlopp med hänsyn till malmtrafiken — även ökade försörjningsmöjligheter för länet (för lossnings- och lastningspersonal i Luleå samt för personal i järnvägens tjänst ävensom för den jordbruks- och annan befolkning, som levererar varor till nämnda personal). Härigenom åstadkommes ju även ökade skatteinkomster för resp. kommuner samt för landstinget och staten. Den malm återigen, som går över den norska hamnen (Narvik), lämnar däremot som bekant dels mindre fraktinkomster inom landet för utlastning, hamnavgifter m. m. och dessutom ingen inkomst till den svenska statsbanan. Riksdagen har också med hänsyn till detta intresse för hela länet och landet begärt en utredning av hela spörsmålet ifråga. Landstinget har sig icke bekant, huru långt denna utredning fortskridit. Vad landstinget däremot känner till är, att någon förskjutning skett till fördel för Luleå hamn sedan år 1934, vilket med tillfredsställelse måste annoteras. Landstinget vill härvidlag hänvisa till bifogade tablåer, enligt vilka år 1934 procenttalet av den över Luleå å den norrbottniska malmbanan fraktade malmen utgjorde 21 %, under det att för år 1937 (månaderna januari—oktober) nämnda procenttal stigit till 29 %, vilket givetvis måste innebära en motsvarande minskning av den befraktade malmkvantiteten över den norska hamnen Narvik.

Landstinget skall rörande detta spörsmål fatta sig tämligen kort, eftersom det är bekant, att Luleå stad i denna fråga gått in med en framställning, som mera i detalj torde belysa vad saken gäller. Landstinget tillåter sig dock att framhålla, att den här förut påvisade höjningen i procenten av fraktad malm över Luleå icke kan läggas till grund för ett *bestämt* antagande, att utvecklingen ovillkorligen går i här nämnd riktning — det framgår nämligen av den här nämnda tablån, att under den nämnda tiden 1934—1937 malmutfraktningen över Luleå icke *för varje år* gått uppåt, utan att det under nämnda tid även inträffat en nedgång under ett av åren. Härutöver har också kunnat konstateras, att den inledda utvecklingen med fraktande av en del av Kirunamalmen över Luleå även i någon mån neutralise-

rats genom ett begynnande fraktande av malm från Malmberget över Narvik, under det att förut malmen från Malmberget i allmänhet uttransporterats över Luleå. Under alla förhållanden har Norrbottens läns landsting den uppfattningen — vilken även torde sammanfalla med riksdagens åsikt, då den avlät skrivelse till Kungl. Maj:t i denna fråga — att en ännu större procentisk del av den utfraktade malmen bör kunna gå över *svensk* hamn, samt att detta svenska intresse energiskt bör bevakas i sammanhang med avgörande av den nu aktuella frågan om en ökad malmbrytning och malmtransport från de norrbottniska gruvorna. Det bör härvidlag även kunna framhållas, att järnvägslinjen från Kiruna ned till Luleå lättare giver möjlighet till inläggande av ett ökat antal malmtåg, under det att linjen från Kiruna ned till Narvik är synnerligen högt utnyttjad i nämnda hänseende — se bifogade bilaga.

Under hänvisning till samtliga de synpunkter, som här ovan anförts, tillåter sig Norrbottens läns landsting alltså att till Eders Kungl. Maj:t framföra en underdånig hemställan,

att de spörsmål, som här berörts, bliva upptagna till en grundlig och allsidig prövning och utredning i samband med åstadkommandet av ett nytt avtal mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, samt

att landstinget får deltaga i nämnda utredning med representationsrätten avpassad till vad i detta hänseende medges malmfältskommunerna.

Luleå den 14 december 1937.

Underdånigst:

För Norrbottens läns landstings förvaltningsutskott:

Ernst Hage.

H. Nycander.

Bilaga III.

Transporterad malm fr. o. m. år 1934 t. o. m. oktober år 1937.

	1934	1935	1936	1937 jan.— okt.	Summa 1934— 30/10 1937
<i>Över Svartön.</i>					
L. K. A. B.: Kiruna—Svartön (Luleå)	19,725	13,165	193,023	191,609	417,522
T. G. O.: ¹ „ „ „	784	7,307	8,021	15,185	31,297
T. A. B.: ² „ „ „	7,797	10,659	16,975	24,027	64,458
A. B. Freja: Koskullskulle—Svartön (Luleå) ..	67,393	195,841	250,271	313,867	827,372
L. K. A. B.: Malmberget „ „ ..	466,819	827,659	1,106,525	1,477,501	3,878,504
L. K. A. B.: Koskullskulle „ „ ..	112,410	221,971	122,295	589,332	1,046,008
Summa ton	674,928	1,276,602	1,697,110	2,616,521	6,265,161
Följande procentdel av all järnvägstransport av malm har skett över Svartön, Luleå	21 %	25.2 %	22.8 %	29.1 %	25.8 %

Obs.: Under en månad år 1937 (juli) var transporten över Luleå uppe i 33.2 %.

	1934	1935	1936	1937 jan.— okt.	Summa 1934— 30/10 1937
<i>Över Narvik.</i>					
L. K. A. B.: Kiruna—Riksgränsen (Narvik) ..	2,233,254	3,406,203	5,220,728	5,844,332	16,704,517
T. G. O.: ¹ „ „ „ ..	237,563	323,735	313,973	320,296	1,195,567
T. A. B.: ² „ „ „ ..	70,703	63,940	108,731	186,279	379,653
L. K. A. B.: Malmberget „ „ ..	—	—	103,464	79,141	182,605
Summa ton	2,541,520	3,793,878	5,746,896	6,380,048	18,462,342
Följande procentdel av all järnvägstransport av malm har skett över Narvik	79 %	74.8 %	77.2 %	70.9 %	74.7 %

Utskeppade kvantiteter malm över Svartön, Luleå.

Å r	LKAB	Frejabolaget	Summa
1934..... ton	1,429,508.1	79,359.9	1,508,868
1935..... „	1,198,937.4	189,925.4	1,388,862.8
1936..... „	2,432,265.4	236,700.5	2,668,965.9
1937 (t. o. m. 30 okt.) „	2,388,850.1	332,634.8	2,721,484.9

Antal malmtåg i genomsnitt per dag på de olika linjerna av malmbanorna för
belysande av att möjligheten att inlägga nya malmtåg från Kiruna till Luleå är
större än å linjen Kiruna—Vassijauregränsen (gränsen till Norge) till Narvik.

	Kiruna—Vassi- jauregränsen	Gällivare— Svartön	Kiruna—Gälli- vare	Gällivare— Kiruna
1937 Augusti.....	17.5	5.8	0.3	—
1937 September	17.4	5.5	0.5	0.07
1937 Oktober	17.8	5.9	0.4	0.4

¹ Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

² Tuolluvaara aktiebolaget.