

Møde for lukkede dører, Stortinget 6. mars 1908

Møde for lukkede dører i Stortinget
den 6. mars 1908 kl. 17.00.

Præsident: C. Berner.

Mødet sattes for lukkede døre.

Dagsorden:

1. Indstilling fra jernbanekomiteen angaaende overenskomst mellem den norske stat og Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag om malmtransport paa Ofotbanen (tillæg til indst. S. XIII A).
2. Indstilling fra jernbanekomiteen angaaende overenskomst med den britiske og den danske telegrafstyrelse om telegrafforbindelserne Egersund-Peterhead og Arendal-Hirtshals m.v. (tillæg til indst. S. III B).

Efter forslag af præsidenten besluttedes enstemmig:

1. De paa dagsordenen opførte sager behandles for lukkede døre.
2. Regjeringens medlemmer gives adgang til dette møde for lukkede døre.

Sag nr. 1.

Indstilling fra jernbanekomiteen angaaende overenskomst mellem den norske stat og Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag om malmtransport paa Ofotbanen (tillæg til indst. S. XIII A).

Sagen i dens almindelighed undergaves debat.

Statsraad Brunchorst: Jeg skal kanske faa lov til at give en liden oplysning. Der er i indstillingen paa side 5 et passus, som lyder saa: "Komiteen vilde derfor helst se, at dette punkt" - det gjælder punkt 5 om fyrafgiften - "bliver strøget; men hvis overenskomstens istandbringelse skulde strande paa et saadant forlangende, finder den at maatte henstille til departementet at søge dette punkt forandret derhen, at satsen for jernbanefragten maa blive at regulere saavel opad som nedad, eftersom de norske myndigheder maatte beslutte den foreslaaede fyr- og lasteafgift nedsat, forhøiet eller sløifet." Dette passus er kommet ind i indstillingens præmisser, tror jeg, efter konference med mig, og jeg har til komiteens medlemmer sagt, at jeg har ikke noget at indvende imod, at der gjøres en tilføielse til punkt 5. Den tilføielse, jeg tænker mig, har jeg formuleret saaledes:

"Saafremt den af regjeringen foreslaaede fyr- og lasteafgift af 25 øre pr. registerton ikke vedtages af Stortinget eller senere besluttes nedsat eller sløifet, bliver et tilsvarende tillæg at gjøre i den aftalte jernbanefragt af 45 øre for det heromhandlede kvantum".

Den betænkelse ved punkt 5, som komiteen her har fremholdt i det citerede afsnit af indstillingen, den vil jo bortfalde ved en saadan tilføielse som den, jeg her har refereret.

Castberg: Den sag, vi skal behandle her nu idag, er en sag af ganske væsentlig betydning, ikke alene for øieblikket, men ogsaa for fremtiden. Jeg har forsøgt i den korte tid, som har været os levnet, at sætte mig ind i sagen ved ikke alene at granske den proposition og den indstilling, som her foreligger, men ved at gaa til de dokumenter, som jeg mener, man maa ha noget kjendskab til for at se betydningen af og rækkevidden af den beslutning, som man her indbydes til at fatte. Jeg vil straks sige, at det materiale, som foreligger i propositionen, forekommer mig noget knapt. Man savner oplysning om forskjellige forhold, som jeg mener, det er af betydning at ha for øie ved afgjørelsen af en sag som denne. Jeg er fuldt paa det rene med, at det er saare liden udsigt til ved en kritik og ved indvendinger her i salen at forandre det resultat, hvortil jernbanekomiteen enstemmig er kommet. Jeg har imidlertid ved at gennemgaa denne sag faaet saa store betæneligheder ved det, som er bragt i forslag, at jeg har fundet det at være min pligt at fremholde disse betæneligheder, og de vil sandsynligvis ha til følge at ialfald jeg for mit vedkommende, ikke kan stemme for det foreliggende forslag, saaledes som det nu er formet. Jeg føler mig saa meget mere opfordret dertil, som det i komiteens indstilling ikke alene skinner igjennem, men er brugt udtryk, som direkte peger paa, at komiteen selv har været og er i stor tvil om rigtigheden af at gaa med paa en ordning som den, der her er bragt i forslag.

I propositionen er der henvist til, at der i Sverige er truffet en overenskomst nylig om det samme forhold, som der er behandlet, en overenskomst, som i de punkter, det her gjælder, væsentlig ligner eller falder sammen med, hvad der her er bragt i forslag. Denne sag er paa det nøieste forbunden med, hvad der er foretaget paa dette omraade i Sverige. Den staar i nøie forhold til de kontrakter, som er afsluttet først i 1898 og saa i 1907 i Sverige.

Da vi gik til anlæg af Ofotenbanen, var den kontrakt, som blev sluttet med de store malmselskaber i Nord-Sverige, i alt væsentligt samstemmende med den kontrakt som samtidig blev sluttet i Sverige. Det var en kontrakt, som baade i Sverige og hos os gik ud paa, at der skulde fragtes indtil et bestemt antal tons, indtil 1 200 000 tons for en godtgjørelse, som var sat nogenlunde ens i Sverige og her, nemlig at driftsudgifterne ved banen blev fuldstændig dækkede, og at der til forrentning og amortisation blev ydet et beløb, som svarede til $3 \frac{8}{10}$ af banernes anlægskapital. Ved denne kontrakt blev det svenske selskabs produktion begrænset til 1.200.000 tons fra uhyre malmfelter, som det her gjælder, spesielt

Kiirunavaara malmfelter. Det svenske bolag havde imidlertid den største interesse af at faa den produktion, som var lagt til grund for kontrakten af 1898, forøget. Den svenske stat holdt igjen delvis af nationaløkonomiske grunde; den vilde nemlig ikke gaa med paa nogen rovdrift, eller - man behøver ikke bruge saa sterkt udtryk overfor disse uhyre rige malmfelter, - men den vilde ikke gaa med paa en sterk drift, en drift over en vis grænse, af disse store malmfelter, for at de ikke skulde udtømmes i forholdsvis kort tid. Den begrænsede produktionen til 1.200.000 ton, idet den sagde: mere vil vi ikke fragte paa vore jernbaner. Imidlertid trængte selskabet paa - driften var lønnende, og jo større den blev, desto større udbytte blev der af den - det trængte paa for at faa det kvantum, som kunde fragtes paa de svenske jernbaner, forøget. Der blev da indledet underhandlinger mellem den svenske stat og bolaget, og de havde tilfølge, at den svenske stat gik med paa som en rent midlertidig ordning at forøge de 1.200.000 tons med et forholdsvis lidet kvantum, 300.000 ton, som skulde svare en noget større fragtgodtgjørelse, end der var betinget for de 1.200.000 tons. Jeg kommer tilbage til dette senere. Men det førte til videre forhandlinger, som resulterede foreløbig i en kontrakt, som blev avsluttet mellem den svenske regjering og bolaget i 1906. Den svenske stat vilde nemlig benytte anledningen til at sikre sig en væsentlig andel, og tilslut fuld ene-eiendomsret til disse uhyre malmfelter. Den fik derfor gjennem sin regjering under forbehold af rigsdagens samtykke i 1906 sluttet en kontrakt, hvis hovedpunkter var følgende: Efter 50 aar skulde staten uden godtgjørelse blive eier af samtlige disse malmfelter. I løbet af disse 50 aar skulde bolaget kunde udbryde 1/5 af malmfelterne, beregnede malmindhold, nemlig ca. 150.000.000 tons, medens den svenske stat efter de 50 aar skulde have i behold 640.000.000 tons jernmalm. Dessuten fik staten ved denne kontrakt ret til efter 25 aar paa rimelige vilkaar at indløse det hele, hvis den ikke vilde vente de 50 aar. Endvidere fastsattes, at staten efter 5 aars forløb, altsaa fra 1911, skulde faa 1/9 af det samlede udbytte af disse malmfelter; allerede i 1911 skulde staten faa denne væsentlige del af udbyttet. Til gjengjæld for dette skulde staten gaa ind paa, at selskabet fik udbryde og transportere 3.000.000 tons aarlig fra Kiirunavaara gruber. Og saa skulde der indføres en fast fragt, udgjørende kr. 2,64 pr. ton for strækningen Kiirunavaara-rigsgrænsen og kr. 3,48 for strækningen Kiirunavaara-Luleaa eller Svartøen og kr. 2,75 fra Gellivaare gruber, som vi her ikke har nogen speciel interesse af. Endvidere havde staten gaaet ind paa, at eksportafgiften for malm i den tid, kontrakten varede, ikke skulde forhøies. Denne kontrakt fandt imidlertid ikke bifald i rigsdagen, den blev forkastet, omend med et knapt flertal.

Saa innledede den svenske regjering nye underhandlinger med det svenske bolag og i 1907 forelaa resultatet deraf.

Møde for lukkede dører, Stortinget 6. mars 1908

Den kontrakt, som da blev afsluttet, fik rigsdagens bifald. Denne kontrakt sikrer den svenske stat endnu større fordele end de, som var stillet i udsigt eller forbeholdt i 1906. Den sikrer nemlig den svenske stat for det første øieblikkelig eiendomsret uden godtgjørelse til en halvdel av samtlige disse malmfelter. Selskabets aktiekapital sættes til kr. 80.000.000,00 minimum og kr. 140.000.000,00 maksimum; deraf skulde en halvpart være preferenceaktier, og alle preferenceaktier skulde tilhøre staten uden vederlag. Al selskabets gjæld er staten uvedkommende. Efter 25 aars forløb har staten ret til at indløse den anden halvpart efter skjøn bygget paa den gjennemsnitlige aarlige gevinst, som selskabet har havt paa en uddrift af 75.000.000 tons, men vel at merke bygget paa halvparten af dette udbytte. Det var den anden fordel, staten opnaaede. Endvidere opnaaede staten, at allerede straks skulde det svenske bolag yde den svenske stat som udbytte af den halvpart, hvoraf staten straks blev eier, en afgift utgjørende i de første aar 1 kr. pr. ton, i den anden gruppe af aar kr. 1,50 pr. ton og i de sidste aar indtil 1937 2 kr. pr. ton, - en avgift, som regjeringen har beregnet til at udgjøre naar indløsningsterminen var inde, 69 millioner kroner. For disse store fordele, som den svenske stat opnaaede, fik selskabet ret til at udbryde 3 millioner tons om aaret, de 3 millioner tons, som der nu er tale om at føre over rigsgrænsen til Narvik. Desuden skulde staten oplade en del grund i Nordland, tilsammen 10.000 hektar grund, i og for sig gjennemgaaende værdiløs grund som skoggrund eller dyrkningsgrund betragtet, og der skulde fastsættes faste jernbanetakster for fragtning fra Kiiruna til rigsgrænsen og til Luleaa ikke alene for den overskydende malm, som der nu bliver tale om, men for hele trafiken, ogsaa de 1.200.000 tons; der skulde fastsættes takster pr. ton, kr. 2.64 for strækningen Kiiruna-rigsgrænsen og kr. 3.48 for strækningen Kiiruna-Luleaa eller Svartøen. Desuden - det skulde jeg have nævnt tidligere - skulde de svenske jernværker tilgodesees ved produktionen. Nu, det var altsaa fastsat, at der skulde sættes en bestemt jernbanefragt kr. 2.64 og kr. 3.48, og endvidere at staten skulde forpligte sig til ikke at forhøie eksporttolden eller anden malmafgift i kontraktstiden; hvis dette siste sker, skal det refunderes bolaget. Det vil heraf sees, at det, som den svenske stat indrømmede selskabet, nemlig faste fragsatser og et tilsagn om ikke at lade forhøielse af eksportafgifterne ramme selskabet, er de samme fordele, som er tilsagt dette store bolag ved dette udkast til kontrakt, det her gjælder, men den svenske stat opnaaede som vederlag herfor de uhyre værdier, som jeg ganske løselig har nævnt.

Jeg har fundet at burde gjøre opmærksom paa dette forhold i sine store træk, som jeg her har gjort, fordi det danner baggrunden for den hele sag og danner grundlaget for den aftale om jernbanefragterne o.s.v., som

er sluttet i Sverige, og som ligger bag det kontraktsforslag, som her foreligger. Det kontraktsudkast, som foreligger her, gaar jo ud paa at fastslaa fragttaksterne fra rigsgrænsen til Narvik og give selskabet et tilsagn om, at, saalænge kontrakten bestaar, skal det være sikret mod en forhøielse af laste- og fyrafgifterne.

Der er straks en bemærkning, jeg har at gjøre med hensyn til det tonstal, som er forudsat for kontrakten, nemlig 3 millioner tons. Jeg ser forgjæves i kontraktsudkastet nogen bestemmelse om, at der skal være et maksimum; der staar ikke, at man pligter at overtage fragt paa jernbanen af indtil f.eks. 3 millioner tons, der er, saavidt jeg ser, ingen maksimumsgrænse sat. Hvis den svenske stat forandrer kontrakten saaledes, at selskabet kan udbryde mere end 3 millioner tons, og selskabet melder sig med krav paa at faa det fragtet paa strækningen rigsgrænsen-Narvik, har det da kontraktsmæssig krav paa at faa det fragtet, og magter jernbanen at fragte det?

Men der er andre sider ved dette, som jeg særlig maa fæste mig ved. I Sverige blev der i 1904 paa den svenske bane fragtet 1.225.000 tons med en afgift af kr. 2.677.000,00, d.v.s. kr. 2,19 pr. ton. I 1904-05 var der sat en sats af kr. 2.00 pr. ton for fragt paa denne strækning af det, som oversteg 1.200.000 tons. I 1906 paalagde derimod den svenske stat det, som fragtedes over 1.200.000 tons, en fragt af kr. 3,30 pr. ton, og i 1906 blev derfor gjennemsnitsfragten for al malm, som fragtedes fra Kiiruna til rigsgrænsen kr. 2,50 pr. ton. I aarene 1903-06 var gjennemsnitsfragten for al malm, som fragtedes fra Kiiruna til rigsgrænsen kr. 2,37 pr. ton. Det, som er fastsat i den nye kontrakt i Sverige, er kr. 2.64 pr. ton, adskillig over det, som har været gjennemsnitsfragten i de forløbne aar. Hvordan staar det hos os? I 1904 betaltes der af selskabet kr. 807.823,00, hvilket er 66 øre pr. ton, i 1905 68 øre, i 1906 83 øre og i 1907 ca. 72 øre pr. ton. Tingen er nemlig den, at i Norge har der, som oplyst i dokumenterne, i 1905, 06 og 07 været beregnet en fragt af 75 øre netto pr. ton det ene aar for det, som overskyder 1200000 tons, kr. 1.47 brutto det andet aar, hvilket er oplyst at svare til kr. 1.36 netto, og kr. 1.00 netto pr. ton det tredie aar. Resultatet er da dette jeg her nævner, at fragten har været henholdsvis 66, 68, 83 og 72 øre pr. ton. Nu foreslaaes en fragtsats af 45 øre netto og med et tillæg, som efter de oplysninger, som foreligger i dokumenterne, ikke kan regnes, saavidt jeg kan se, høiere end 11 à 15 øre pr. ton, d.v.s. ialt 56 à 60 øre pr. ton. Med hensyn til, hvad der skal regnes som nettobetaling, og hvad der skal regnes som bruttofragt her - jeg siger, at jeg lægger 11 øre til - foreligger der meget sparsomme oplysninger i propositionen; men hvis man ser i indstillingen side 4, saa er det der oplyst, at i 1906 blev der fragtet 300000 tons over 1200000 tons for kr. 1.47 brutto, og det svarer, staar det, til kr. 1.36 netto, d.v.s. en udgift af 11 øre pr. ton. Nu ved jeg vel

- jeg har hørt det underhaanden - at der gjøres gjældende, at det svenske selskabs driftsudgifter paa de 1200000 tons har udgjort 36 øre pr. ton; men det gaar selvfølgelig ikke an at regne paa den maade, at hvad der saa bliver fragtet ud over de 1200000 tons, selv om man gaar op i 3.000.000 tons, ligeledes vil medføre en udgift af 36 øre pr. ton. Jeg læser i forelægget for Ofotbanen i 1898 en udtrykkelig erkjendelse af dette. Der var først af tale i 1898 om fragt af 1500000 tons, men det blev nedsat til 1200000. Saa siges der i propositionen dengang ifølge et referat, som findes i Indst. S XV F for 1898: "Efter de sagkyndiges erklæringer om selskabets malmfelter vil det ikke være usandsynligt, at transportmængden i kontraktstiden vil komme til at stige ikke ubetydelig over de 1 1/2 million tons, og betydeligt overskud af det overstigende tonsantal vil da faaes, idet der af godtgjørelsen herfor ligeledes ikke gaar noget til bestridelse af banens almindelige udgifter, der dækkes af de første 1 1/2 million tons." Det samme ser jeg nærmere udviklet i den da fremlagte proposition side 20. Jeg skal ikke citere det; men det er der nærmere udviklet og jeg ser den samme, forøvrigt selvsagte ting oplyst i den svenske proposition, som ligger til grund for kontrakten af 1907. Der heder det - og der er det bygget paa erfaringer - at omkostningerne for tillægstrafiken paa 300000 tons paa strækningen Kiiruna-rigsgrænsen kun har udgjort 52 øre pr. ton, hvilket, naar man tager hensyn til banens længde, altsaa beregner det efter tonkilometer, svarer til 15 1/2 øre for strækningen rigsgrænsen-Narvik. Den svenske proposition er rigelig udstyret med beregninger, og der foreligger ogsaa beregninger fra den svenske jernbanestyrelse, som viser, at det selvfølgelig ikke gaar an at regne det samme beløb i driftsudgifter pr. ton for en overskydende fragtmængde, som man regner for de første 1200000 tons. Den fragsats, som er sat efter den svenske kontrakt for Kiiruna-rigsgrænsen, er af den svenske regering i dens proposition beregnet at give netto kr. 1.54 pr. ton til amortisation og forrentning, efterat alle udgifter er dækket, hvilket svarer til 11.4 pct. af den samlede anlægskapital selv med den store udvidelse, som nødvendig gjøres paa denne bane ved den øgende trafik. Det er i den svenske proposition beregnet til at udgjøre en gevinst for staten i løbet af kontraktstiden af 94 millioner kroner. Først er der beregnet 68 millioner kroner som det udbyttes af malmfelterne, der tilkommer den svenske stat i kontraktstiden, og saa 94 millioner paa dette felt.

Jeg gjorde opmærksom paa, at den svenske stat, førend den indlod sig paa kontrakten af 1906, satte en fragsats af kr. 3.30 for det overskydende malmbeløb fra Kirunavara til rigsgrænsen, og at man i Norge i aarene 1905-1907 har sat henholdsvis kr. 0,75 netto, kr. 1,47 brutto og kr. 1.00 netto. Den svenske sats kr. 2.64 udgjør kr. 2.05 øre pr. tonkilometer; den svenske sats kr. 3.30, som gjaldt i 1906, før kontrakten blev afsluttet, udgjør 2.56 øre pr.

tonkilometer. Den norske sats, som er foreslaaet her, forudsat at man kan lægge udgiftsberegningen for de 300000 tons i 1906 til grund: 11 øre, bliver 1.44 øre pr. tonkilometer. Det er mig opgivet, at de almindelige norske satser for fragt af malm - det gjælder væsentlig kobberkis, nemlig fra Røros og fra Foldalen - udgjør for Røros's vedkommende til Trondhjem, skjønt det er en meget længere afstand, nemlig 163 km., 2.33 pr. tonkilometer, for Reitan-Trondhjem 2.46 øre pr. tonkilometer. Fra Foldalen, som har faaet en speciel nedsættelse, og som derfor har den billigste fragt - afstanden er 238 kilometer - der er fragten kr. 1.64 øre pr. tonkilometer. Jeg er efter dette i stor tvil, om det er rigtigt at binde sig for længre tid til en fragsats som den, der her er bragt i forslag. Jeg ser rigtignok, at der i propositionen staar, at det skal være af saa væsentlig betydning for os at faa bundet os i længre tid istedetfor at aftale fragsatserne eftersom hver tids forhold kræver. Jeg forstaar ikke det; jeg skjønner ikke, hvad fordel vi har af det, hvis man ikke lægger til grund, at det er en velvilje mod os, at dette svenske bolag benytter den norske bane. Forholdet er selvfølgelig, at det er ikke alene fordelagtigt for det svenske selskab at bruge denne bane; men det er ligefrem nødvendigt for det svenske selskab at bruge denne bane, - praktisk talt; selvfølgelig kan der sættes slige afgifter, at det vilde virke ligefrem som forskud, og da maatte transporten gaa den anden vei. Men praktisk talt er det saa, at banen til Narvik er nødvendig for det svenske bolags drift. Det viser ogsaa noksom de uafledelige bestræbelser, som det svenske selskab gjorde, før Ofotbanen blev bygget, for at faa denne ordning med Ofotbanen istand; det var en livsbetingelse at faa den istand. Det hænger ikke alene sammen med den store længdeforskjel, som der er mellem Kiiruna-Narvik og Kiiruna-Svartøen; men det hænger ogsaa sammen med, at Narvik ligger i en ganske anderledes let og naturlig forbindelse med de europæiske markeder, som det her gjælder, og tillige at den norske havn er hele aaret igjennem en trafikabel og isfri havn, medens den svenske havn aller nordligst oppe i Østersjøen er en havn, som er stængt en stor del af aaret.

Men mine betæneligheder ved denne kontrakt vilde ikke have været saa væsentlige, som de er, hvis det ikke var for den anden post, som jeg nu kommer til, den, som statsraad Brunchorst nævnte i de korte bemærkninger, hvormed han indledede forhandlingerne om denne sag, nemlig post 5. Denne post har komiteen jo udtalt sine meget sterke tvil om og sin uvilje overfor, og den siger, at den helst vi se, at den blev strøget. Ja, hvad vil denne post sige? Den kontrakt, som blev afsluttet i 1898, skal, hvis jeg ikke erindrers fejl, være uopsigelig fra begge parter indtil 20 aar efterat Ofotbanen blev aabnet for drift, det vil vel sige indtil 1924; derefter skal kontrakten kunne opsiges. Jeg ved ikke, om den senere er forlænget, men det er ialfald bestemmelsen i kontrakten af 1898. I den

kontrakt, det her gjelder siges det, at den skal gjælde, saalænge kontrakten af 1898 gjælder, og her er det da bestemt, at vi ikke skal kunne forhøie fyrafgifter og lasteafgifter i løbet af denne tid uden at refundere det svenske selskab det, som paa den maade maatte blive paalagt mere end de 25 øre, som er bragt i forslag nu af regjeringen. Nu, det kan godt være, at der iaar og kanske ogsaa de nærmeste aar ikke bliver flertal i vort folk og i denne forsamling for en yderligere forøgelse af disse afgifter paa malm. Men jeg synes, det ligger nær at fæste tanken ved, at dette hænger sammen med et af de mest brændende, et af de største økonomiske spørgsmål, som er oppe i vort land for tiden, spørgsmaalet om at tilgodegjøre og træffe forføininger, som kan sikre, at landet selv tilgodegjør, selv forædler de raastoffe, som navnlig vore bergverker frembringer; ligesom selvfølgelig den rent fiskale side ved sagen kan faa en ganske anden vægt end den har for øieblikket ved at søge en indtægtskilde for staten gennem bedrifter som disse. Nu er jeg ikke ganske klar over, og jeg forudsætter, at det vil blive nærmere præciseret baade her i salen og i fornødent fald, hvis en kontrakt som denne skal afsluttes, i kontrakten, - om der i post 5 kun menes disse specielle afgifter, som her er nævnt, eller om der menes eksportafgifter i det hele. I Sverige har det tilsagn, staten har givet, det indhold, at der ikke skal paalægges yderligere eksportafgift uden godtgjørelse, og ræsonnementet i propositionen, begrundelsen der, peger i samme retning, idet den nemlig anfører som grund for, at det svenske selskab har betinget sig dette, at det vil leve under trygge forhold med hensyn til sin eksport, at det ikke vil udsættes for, at eksportafgiften øges saaledes, at det ikke paa forhaand kan beregne, hvilke udgifter det har at tage i betragtning. Men jeg forudsætter, at der er ment det, som ordene tilsiger, og at det udtrykkelig præciseres, at der ikke menes andre eksportafgifter, eller hvad man vil kalde det, end fyrafgift og lasteafgift. Men hvad vil saa denne bestemmelse, selv med denne begrænsning, sige? Det er ikke direkte et baand lagt paa, ikke direkte et forbud for de norske statsmagter mod i løbet af denne lange periode at forhøie disse afgifter; men faktisk kommer det til at virke saaledes. Det siger sig selv, at hvis denne kontrakt skal afsluttes, og man i løbet af denne tid forhøier disse afgifter udover, hvad der er nævnt i kontrakten, vil det virke som et privilegium for dette svenske selskab paa bekostning af deres konkurrenter, ogsaa de norske jerngrubeselskaber, som allerede er begyndt at seile op i noksaa stor udstrækning, og som vi kan vente, i en nær fremtid vil øges. Jeg kan tænke mig, at man vil føle sig opfordret til at gaa til saadanne øgede afgifter blandt andet for at virke til en forædlingsindustri af den norske malm her hjemme. Men gjør man det, og man har en saadan kontrakt som denne, har altsaa det svenske selskab faaet et privilegium. Nu - her hos os er jo malm for tiden fri for disse afgifter, og der

foreligger en proposition om, at der skal betales 25 øre pr. registerton i fyr- og lasteavgift af udført malm, hvilket, saavidt jeg erindrer, svarer til 10 øre pr. vegtton malm. Det er gjort opmærksom paa, at i Narvik sker eksporten i meget store skibe, hvilket gjør, at der gaar saa meget mere af vegtton paa registerton, end naar eksporten sker i mindre fartøier. Det er nævnt som et sammenligningsmoment mellem eksporten fra Luleaa og eksporten fra Narvik. Nu er den svenske afgift 25 øre. Jeg beder det berigtiget, hvis jeg deri tager fejl. Det er mig meddelt, og saavidt jeg har havt tid til at undersøge det, forholder det sig saaledes, at den svenske tilsvarende afgift er 25 øre baade for ind- og udgaaende, baade for de fartøier, som kommer for at hente malm, og for dem, som reiser med malm. Hos os er der nu foreslaet 25 øre for udgaaende malmfragt, men intet for indgaaende fartøier, som kommer i ballast for at hente malm. Jeg ser, at der i den st.prp. som er forelagt for dette storting om den nye afgift paa malmeksporten, er bemærket følgende om det moment, som jeg nævnte for lidt siden: "I sammenligning med de svenske bestemmelser, synes en skibsavgift av 25 øre pr. registerton ikke at være for høi, saa meget mere som en saadan avgift, efter hvad Trondhjems toldkammer har forklaret med de nuværende bestemmelser om skibsmaaling og i bestuvningsreglementet av 14de juni 1879 forsaavidt utførselen foregaar med store dampskibe - og dette er tilfældet med den utførsel, som foregaar over Narvik - faktisk kun vil bli 15 øre pr. registerton." Dette anføres til sammenligning med de svenske regler for at vise, at hos os vil forholdet blive rimeligt, sammenlignet med forholdet i Sverige, med den svenske afgift. Desuden har svenskerne det saaledes, at fyr- og baakavgift(?) er begrænset til at erlægges et vist antal gange pr. aar, nemlig 8 gange. Men desuden er der i Sverige en lasteavgift, som udgjør 10 øre pr. ton én gang aarlig for hvert skib. Jeg spørger efter dette: hvorfor haster det saaledes med at binde os til disse bestemmelser, med at binde os for en lang periode til denne fragtsats og med at binde vor raadighed over vor beskatningsmyndighed sliig, som denne kontrakt vil medføre? Hvad er grunden? At Sverige har gjort det, er forstaaeligt; for Sverige har faaet uhyre værdier til vederlag, værdier, som svenskerne selv regner til at gaa op i hundreder af millioner kr., og svenskerne har ved denne kontrakt, som de har sluttet, endog opnaaet høiere fragtsatser end efter kontrakten af 1898. Man har der ikke bibeholdt kontrakten af 1898, men ophævet den, og man beregner kr. 2.64 pr. ton for hele fragten fra Kiiruna til rigsgrænsen. Forskjellen i fragt mellem Kiiruna-rigsgrænsen og Kiiruna-Luleaa er efter den svenske kontrakt 84 øre. Det var altsaa, hvad vi kunde beregne i bruttofragt fra rigsgrænsen til Ofoten, uden at fragten derved bliver dyrere for strækningen Kiiruna-Narvik end for Kiiruna-Luleaa. Men dertil kommer disse momenter, som spiller en ganske væsentlig rolle, som jeg nævnte for lidt

siden, at det har en ganske anden betydning for selskabet at have sin eksport fra Narvik end fra Luleaa. Det er ganske betegnende - jeg vil nævne det som et moment i denne forbindelse -, at det er oplyst i den svenske regjeringsproposition af 1907, at i aarene 1903-06 er der ikke fragtet det ringeste malm fra Kiiruna til Luleaa, og det uagtet der i disse aar var kr. 3,30 i fragt paa den svenske banestrækning fra Kiiruna til rigsgrænsen, og paa den norske side var der disse fragtsatser, som jeg har nævnt: kr. 0,75, 1,45 brutto og 1,00 netto pr. ton; men dog er der, som oplyst paa side 60 i den svenske regjeringsproposition, ikke i disse tre aar fra 1903 til 1906 udført nogen malm fra Kiiruna til Luleaa. Jeg mener, at der her ogsaa er et væsentligt moment, som jeg indirekte berørte for lidt siden, som maa tages i betragtning, og det er, at der i Norge er konkurrerende bedrifter. I Sverige er disse malmgruber saa uhyre, og produktionen fra dem saa vældig, at det er praktisk talt den svenske jernmalmproduktion og vil i endnu høiere grad blive det. I 1898 var det forudsætningen - det blev, hvis jeg ikke mindes fejl, specielt gjort gjældende av hr. professor Brögger - at man skulde ligeoverfor disse svenske malmselskaber - men selvfølgelig endnu mere ligeoverfor den vordende norske malmproduktion - faa forædlingsverker i Norge. Man har hidtil ikke seet noget til det, og gaar denne kontrakt i orden, saa mener jeg, at udsigten dertil er blevet yderligere vanskeliggjort.

Jeg staar som sagt, meget betænkelig ligeoverfor en kontrakt som denne, hvis nødvendighed jeg ikke forstaar. Hvis man ikke slutter denne kontrakt - hvad saa? Vi har havt i aarene 1905-06-07 en tillægsfragt af op til 300 000 tons uden nogen kontrakt og med vekslende satser. Det er selvfølgelig ikke noget i veien for, at den norske administration stiller de svenske selskaber i udsigt en rimelig behandling, en behandling efter gjældende fragtsatser med en rimelig rabat; men at det svenske selskab skulde have krav paa, eller at det skulde være en betingelse for, at de vil bruge denne bane at faa fastslaaet for en lang aarrække kontraktmæssig lave fragtsatser, samtidig med at der lægges dette baand paa de norske statsmyndigheders beskatningsret - at det skulde være en nødvendig betingelse for denne banes videre benyttelse, kan jeg for min del ikke indse. For mig staar det saa, at der ikke kan være nogen nævneværdig skade ved, at man stiller denne sag noget i bero, og tager kunden, eftersom han melder sig, og behandler ham rimelig, men ikke heller foretager ekstraordinære forføininger af denne art, forat det svenske bolag skal kunne benytte en bane, som - det gjentager jeg - er en livsbetingelse for det at kunne bruge. Jeg forbeholder mig derfor at stemme imod denne kontrakt; men for hvert tilfælde vil jeg allerede nu antyde et forslag om en tilføielse, hvis kontrakten iøvrigt skulde blive vedtaget overensstemmende med komiteens indstilling, en tilføielse, gaaende ud paa omtrent følgende: dog saaledes, at bestemmelsen om, at

fremtidig øgning af fyr- og lasteafgifter paa malmlastede fartøier kommer til tilsvarende fradrag i jernbanefragten, bortfalder.

Statsraad Brunchorst: Hr. Castbergs meget lange foredrag indeholdt i sin første del en meget interessant belæring med hensyn til, hvorledes den svenske stat havde indrettet sig ligeoverfor dette bolag. Naar hr. Castberg ved denne sags behandling saa sterkt fremhævede, hvorledes den svenske stat havde indrettet sig, saa maatte det jo nærmest være - ellers havde det jo ingen hensigt - for derved at holde op for regjeringen, hvordan den burde have indrettet sig, for at vise, hvordan en god og klog regjering som den svenske i et lignende tilfælde havde indrettet sig, og hvad de havde opnaaet. Men hr. Castberg gjorde ikke en eneste gang i sit foredrag opmærksom paa, at der dog virkelig maa være lidt forskjel paa, hvad den svenske stat kan opnaa af fordele ved en kontrakt med et svensk selskab angaaende malm, som ligger paa svensk grund, og hvad den norske stat kan opnaa med en lignende kontrakt med et svensk selskab om malm, som ligger i Sverige, og som kun skal transporteres 39 kilometer over norsk grund. Dette sidste er jo det eneste, vi har at holde os til; det er det eneste, vi kan udnytte i forholdet til det svenske selskab, at det muligens har brug for at faa en del mere malm end nu transporteret paa en jernbane, som selskabet selv forrenter, og som selskabet selv skal betale alle driftsudgifter ved, som ikke koster den norske stat en øre, men som allerede nu indbringer staten adskilligt. Det er stillingen. Malmen er ikke vor malm, det er ikke norsk malm; vi kan ikke bruge nogen af de udpresningsmetoder, som i de senere tider er oppe, ligeoverfor denne malm. Det kan Sverige gjøre, fordi det er svensk malm hentet fra svensk jord; men vi kan det ikke. Vi har ikke andet at gjøre for at faa et udbytte af denne malm end at opstille den høiest mulige fragsats for transport med den norske bane, den høieste vi kan opstille med den udsigt, at selskabet vil benytte sig af vor bane.

Det kan selvfølgelig godt siges ligeoverfor en kontrakt som den, arbejdsdepartementet her har gjort og faaet regjeringens godkjendelse af, at den fragsats, vi er blevet staaende ved, er for lav, og havde vi været mere kloge, mere drevne, saa havde vi kunnet opnaa en større sats. Selvfølgelig lader det sig sige, og det kan selvfølgelig aldrig helt positivt modbevise; men jeg kan sige, at under de underhandlinger, vi drev med tre repræsentanter for bolaget, som var her over, begyndte vi med at forlange en betydelig høiere fragt end den, som her er tale om, og det var kun da vi fik det bestemte indtryk, at hvis vi forlangte det ringeste mere end de 45 øre netto pr. ton, saa vilde svenskerne reise tilbage til Stockholm og begynde at indlede underhandlinger om transport af hele det kvantum, som overstiger 1200000 tons, paa svensk bane til Luleaa, det var først da vi gik med paa fragsatsen 45

øre. Vi forsøgte under forhandlingerne at spænde buen saa høit som vi forsvarlig kunde, og vi stansede først, da vi under forhandlingerne følte at buen var ganske nær ved at briste. Og det at lade forhandlingerne briste paa ønsket om at faa en noget høiere fragtsats end de 45 øre det vilde jeg for min del og heller ikke regjeringen tage ansvaret for. Vi vilde ikke tage ansvaret for det, fordi vi mente, det var hensigtsmæssigt for den norske stat at faa sig for 20 aar udover garanteret en netto indtægt i statskassen hvert eneste aar af kr. 400 000,00 som minimum, en nettoindtægt, som der er al udsigt til vil gaa op til noget saadant som kr. 750 000,00. Det svenske bolag fandt ikke at kunne garantere en større nettoindtægt end kr. 400 000,00, men det stillede i udsigt en transport af 1 1/2 million tons udover det i kontrakten af 1898 omkontraherede kvantum, og med en transport af 1 1/2 million tons vil det dreie sig om kr. 750 000,00, hvad den norske stat faar i indtægt.

Jeg vil fremhæve paany, at den indtægt, som her faaes, er en absolut nettoindtægt for staten, til hvis erhvervelse der ikke kræves en øres udgift fra staten. Det maa nemlig nøie lægges merke til, at foruden disse 45 øre betaler bolaget forrentningen af banen med 3,8 pct af den anlægskapital, som vi hidtil har opført for Ofotbanen, og af den anlægskapital, som herefter bliver opført, og desuden betaler det samtlige driftsudgifter ved banen. Om følgelig kulpriserne stiger og lønningerne stiger, om udgifter af hvilkensomhelst art, som tænkes kan, stiger, saa er det selskabet, som betaler dette; den norske stat har ingenting dermed at gjøre. Forsaavidt maa det vel indrømmes fra alle kanter, at dette er en ganske fordelagtig kontrakt; den stiller den norske stat fuldstændig uafhængig af alle fluktuationer, hvad kulpriser og hvad lønninger angaar, og uafhængig af alle fluktuationer paa malmen. Disse fluktuationer kan muligens bringe malmpriserne ned, de kan bringe selskabets udbytte af driften ned, men den norske stat faar lige godt sine penge. De penge, vi faar, er ikke gjort afhængig af noget kvantum, som skal transporteres. Finder selskabet sig beføiet til, paa grund af konjunkturerne, ikke at transportere en eneste ton malm mellem 1912 og 1937; i disse aar, maa de alligevel betale den norske stat hver eneste øre af disse kr. 400 000,00; det er det virkelige forhold.

Og jeg fremhæver igjen, at der er en meget stor forskjel paa, hvad vi med billighed og rimelighed, eller jeg kan sige, hvad vi har mulighed for at kunne opnaa af fordele af et svensk selskab, og hvad den svenske stat kan opnaa af det samme. Det er den forskjel, som ligger i, at det er svensk bolag og svensk malm, og vi befinder os her i Norge. Vi kan nok i Norge indføre alle de konfiskationslove, vi vil - om jeg kan udtrykke mig saaledes -, vi kan indrette vor lovgivning saaledes, at vi kan inddrage i statskassen saa meget vi vil af udbyttet af

norske bergverker og norske vandfald, men vi kan dog ikke røre, hvad der ligger paa svensk grund.

Hr. Castberg antydede senere i sit foredrag, at ved punkt 5 afskar vi os i det hele at lægge eksportafgift paa malm; det var en af de store mangler ved denne kontrakt. Ja, men den mulighed er allerede afskaaret ved artikel 2 i Karlstadtraktaten, som lyder saa: "Transitgods maa ikke belægges med told eller anden lignende afgift, likesaalidt som særskilt afgift for transiteringen maa paalægges i nogen form." Denne § avskjærer os fra at lægge nogensomhelst eksportafgift paa svensk malm. Derimod afskærer den selvfølgelig ikke fra at paalægge fyrafgift. Det eneste, som vi afskjærer os ved dette punkt 5, er at faa en større afgift til den norske stat af hver ton malm, som i kontraktstiden transporteres mellem rigsgrænsen og Narvik, end ca. 55 øre. De 55 øre er os sikret ved kontraktens punkt 5 i den nye form, som jeg idag refererede. Om vi forhøier fyrafgiften, eller om vi beholder den nuværende fyrafgift, og derfor ikke har nogen afgift paa malmlastede fartøier, faar den norske stat ca. 55 øre pr. ton, 45 øre i jernbaneafgift, kan vi kalde det, og 10 øre omtrent i fyrafgift, hvis regjeringens forslag om fyrafgift vedtages. En større afgift end denne er det, vi afskjærer os fra. Og er det rimeligt, at selskabet skulde kunne gaa ind paa nogen kontrakt, hvorved det skulde tilsikre den norske stat en nettoindtægt af malmtransporten paa banen af kr. 400.000,00 i 20 aar - jeg ser bort fra de første tre-fire aar - uden samtidig at sikre sig, hvilken afgift det skulde betale?

Det er et rent forretningsforhold, vi staar i. Den norske stat er den ene part; det svenske bolag den anden part. Vi slutter en kontrakt, som det efter min mening er fordelagtig at faa afsluttet for længere tid, fordi vi derved tilsikrer staten visse fordele, uanseet, hvorledes konjunkturerne bliver udover. Men er det rimeligt, at nogetsomhelst selskab, som ser paa sagen forretningsmæssig, vilde gaa ind paa at sikre den norske stat en bestemt nettoindtægt om aaret uden at have nogensomhelst sikkerhed for, at ikke den norske stat paalægges en betydelig større afgift og derved øger selskabets udgifter? Jeg synes ikke, fra forretningsmæssigt standpunkt seet, at det paa nogen maate vilde være rimeligt, og vi ser, at den samme indrømmelse ogsaa er gjort fra svensk side; de samme baand har svenskerne paataget sig for den malm, som transporteres ud derfra.

Med hensyn til punkt 5 sagde hr. Castberg, at vi ved det var bundne, til kontrakten af 1898 blev opsagt. Nei, vi er ikke bundne ved dette punkt 5 længer end varigheden af den kontrakt vi nu gjør, og desværre har vi ikke faaet varigheden af den kontrakt udstrakt længer end til 1932, fordi selskabet ikke kunde binde den svenske stat, som i 1932 har ret til at overtage det hele. I 1932 maa der sluttet ny kontrakt, saa længer er vi ingenlunde bundne. Vi er ikke bundne til tidsfristen for kontrakten av 1898,

som fra norsk side er opsigelig med 3 aars varsel efter 20 aars forløb, men fra selskabets side uopsigelig.

De sammenligninger, som hr. Castberg gjorde mellem fragterne paa den svenske handel og paa Ofofbanen, var, tør jeg sige, misvisende i aller høieste grad. Jeg ser bort fra en saadan ting, som at han fortalte, at fragten paa Foldalskisen var kr. 1,76 pr. tonkilometer; det er formodentlig forsnakkelse for 1,76 øre. (Castberg: 1,64 øre). 1.76 øre er det rigtige tal. Jeg ser bort fra det; jeg betragter det som en forsnakkelse, som jeg bare vilde benytte anledningen til at rette. Men forøvrigt tog hr. Castberg aldeles ikke noget hensyn til, at den svenske banestrækning har betydelig større længde end den norske. Han sammenligner ganske uden videre de tal, som angiver fragterne paa den svenske bane, med de tal, som angive fragterne paa den norske, og den beregningsmaade er ingenlunde rigtig. Der kan selvfølgelig gjøres mange slags beregninger over udgifterne paa disse baner. Den, som jeg mener er den rigtigste, er, at man regner, hvad fragten pr. tonkilometer er paa den dyreste af de svenske baner, som her kommer i betragtning. Den dyreste af banerne er den fra Kiiruna til rigsgrænsen, hvor fragten er 2,64 øre fratrukket en rabat af 20 øre. Længden er 129 km., og fragten bliver 2,05 øre pr. tonkilometer. Regner man den samme fragt af 2,05 øre for de 39 km., som er Narviksbanens længde, saa kommer vi til omtrent 80 øre pr. ton paa den norske bane som en tilsvarende fragt. Men der er det at mærke, at denne fragt af 2,64 øre paa svensk bane eller 2,05 øre pr. tonkilometer er bruttofragt, idet selskabet der ikke har noget med banens drift at gjøre; den svenske stat bærer udgifterne til banens drift og til vogne. Paa den norske bane bærer selskabet hele udgiften til banens drift og alle udgifter til vogne, foruden at det paa denne bandedel har særlige udgifter i Narvik med skiftning og rangering. Fradrager man de beregnede driftsudgifter, som er gjort op til 36 øre - enkelte aar har det vist sig at være noget mindre; i 1907 kommer det antagelig noget høiere - kommer vi til en fragt af 44 øre, som skulde være det rimelige. Men fra de 44 øre gaar der atter 9 øre pr. ton, som regnes som udgifter for vogne. Det er, hvad norske statsbaner beregner sig imellem. Det nye norske Foldalsværk har for at holde egne vogne faaet et fradrag af 30 øre. Men lad os kun gjøre et fradrag af 9 øre pr. ton, saa bliver 35 øre pr. ton den nettofragt paa Ofofbanen, som skulde tilsvare bruttofragten, kr. 2.64 paa banen Kiruna-rigsgrænsen. Det, vi faar efter denne kontrakt, er ikke 35, men 45 øre netto, foruden at vi faar 10 øre i fyr- og lasteaftgift, som vi i denne forbindelse kan se bort fra, men som selskabet selvfølgelig maa tage med i beregningen, fordi det er en udgift, som til syvende og sidst falder paa den malm, som det transporterer. Dette mener jeg er en rigtig beregning, hvis man vil gjøre en sammenligning mellem fragten paa den svenske bane og den norske. Vi faar mere betaling for transporten af malm paa vor bane, end svenskerne faar paa sin. At den svenske

stat paa sin side, rent bortseet fra fragten, har betinget sig fordele af selskabet, er en ganske anden ting. Dertil har vi ikke den samme ret, den samme adgang som den svenske stat. Vi maa holde os til fragten, og der har vi faaet mere end svenskerne, 10 øre mere pr. ton, hvad der vil sige en ganske stor sum, hvis man kommer op i en transport af halvanden million. Og jeg vil føie til, jeg vil pointere igjen, at denne tonkilometersats, som jeg her har gaaet ud fra, 2.05, er den høieste, som beregnes paa de svenske baner. Paa banen fra Kiruna til Luleaa beregnes en betydelig lavere sats end denne.

Det blev sagt af hr. Castberg og fremhævet meget sterkt et par gange, at det var en livsbetingelse, en nødvendighed for det svenske selskab at komme ud med sin malm over Narvik, og deraf maatte vel konklusionen være, at saa kunde vi presse citronen langt bedre, end vi havde gjort. Ja, hvis vi havde været i den lykkelige kasus, at det virkelig havde været en nødvendighed for svenskerne at bringe malmen ud over Narvik - at bringe noget større kvantum ud over Narvik end den 1 200 000 tons, - saa kunde hr. Castberg være forvisset om, at vi skulde have presset citronen saa godt, som det kunde været os muligt, og langt mere end tilfældet er. Men vi har desværre, hverken jernbanestyrelsen eller arbejdsdepartementet, kunnet tilegne os den opfatning, at det var en nødvendighed for det svenske selskab at komme ud over Narvik med noget nævneværdigt kvantum malm udover de 1 200000, som der er adgang til.

Vi maa huske paa, at de har dog allerede et nok saa stort baand paa os derved, at de for en fragt, der svarer til 36 øre pr. ton, - det er hvad de betaler i driftsudgift - kan transportere 1 200000 tons ud, og ved de 1 200000 tons kan de tilfredsstille det væsentligste af det behov, som de har for export i vintertiden, naar Luleaa er lukket. De kan derfor, mener jeg, indrette sig saaledes, hvis de bliver tvungne til det, at de fordeler skibningen saaledes, at de for den allerstørste del kun skiber fra Norge om vinteren og fra Luleaa kun om sommeren. De kan beskjæftige sine skibe jevnt paa den maade, idet de samme skibe, som gaar til Narvik den ene del af aaret, kan gaa til Luleaa den anden. Transporten paa jernbanen maa til begge sider selvfølgelig øke jevnt. Den maa ske jevnt hele aaret; men skibning er de ikke forpligtet til at lade ske jævnt. Ujævn skibning vil bevirke en lagring af malmen selvfølgelig og derved bevirke nogen merudgift for selskabet. Men efter de indhentede undersøgelser er det ingenlunde udelukket, at man kan indrette sig paa den maade.

Jeg skal tilføie, for yderligere at belyse, hvad der er gjort i anledning af dette spørgsmaal, at arbejdsdepartementet foranledigede, at der ifjor blev sendt en norsk jernbanemand over til Luleaa for at undersøge, hvorledes forholdene var, netop for at faa bragt paa det rene, om det svenske selskab var saa ubetinget tvunget til at gaa ud gjennem Narvik, eller om

det kunde lade dette overskydende kvantum udover de 1200000 tons gaa over Luleaa for den største del, og det resultat, han kom til, - han var jernbanemand, og han var paa stedet og studerede sagen grundig, saa kanske han kjender ligesaa godt til den som hr. Castberg - det resultat, han kom til, var, at dette var muligt for selskabet, og at vi af den grund maatte være nogenlunde forsigtige med, hvordan vi stillede fragsatserne heroppe, dersom vi vilde have en stor transport ad denne vei over Norge. Denne mands undersøgelser derinde var grundlaget for jernbanestyrelsens udredning af sagen og derefter for departementet. Det er neppe nødvendigt at tilføie, at jernbanestyrelsen af departementet i denne sag har arbeidet haand i haand. Forhandlingerne med de svenske jernbanemænd blev drevet af jernbanestyrelsen og mig i fællesskab, og jeg tror ikke, jeg begaar nogen indiskretion ved at sige, at ialfald et af jernbanestyrelsens medlemmer, som havde deltaget i forhandlingerne den hele tid, fandt, at vi burde nøie os med en mindre fragsats end den, vi tilslut opnaede. Han fandt, at det var farligt at spænde buen saapas høit, som vi spændte den.

Den kontrakt, som er kommet istand her, er ikke resultatet af en times arbeide i departementet; men den er resultatet af underhandlinger, som fortsattes gjennem adskillige dage mellem de 3 svenske udsendinger paa den ene side og medlemmer af jernbanestyrelsen og mig paa den anden side, og ved saadanne underhandlinger maa man selvfølgelig vise en vis bøielighed, hvis man vil opnaa et resultat. Man maa forsøge paa at føle sig frem for at bringe paa det rene, hvor meget man kan opnaa af sin modpart i sagen. Vi har forsøgt os frem til det, som jernbanestyrelsen og departementet ansaa for at være det meste, som vi kunde opnaa. Vi havde det indtryk dengang allesammen, at hvis vi gik det ringeste videre, vilde underhandlingerne briste, og saa vilde der blive truffet andre foranstaltninger, som kunde føre til, at hele det overskydende kvantum blev taget ud over Luleaa, eller som i bedste tilfælde vilde føre til, at vi blev nødt til paa et senere tidspunkt at faa repræsentanter for bolaget over til os for at optage underhandling igjen. Og hvordan vi da havde staaet, kan vi vel allesammen slutte os til. Havde vi stillet strammere fordringer end de, som foreligger i kontrakten, den sidste dag, da forhandlingerne blev ført og da de gik i laas, da har jeg den faste tro, at da havde de tre herrer reist tilbage til Sverige og havde begyndt at indlede underhandlinger om transport over Luleaa. Da vilde formodentlig departementet have været i den meget behagelige situation at maatte sende folk over for at bede om godt veir, hvis vi ikke vilde lade denne, som jeg mener, ganske gode forretning gaa fra os, og at vi da havde maattet give større indrømmelser, end vi nu har maattet give, anser jeg for givet.

Møde for lukkede dører, Stortinget 6. mars 1908

Jeg har altsaa ikke villet tage ansvaret for at afvise kontrakten, saaledes som den her foreligger; men Stortinget staar fuldstændig frit. Hvis Stortinget med hr. Castberg som veileder i denne sag vil tage ansvaret for muligens at lade hele denne kontrakt gaa istykker, saa er det Stortingets egen sag. Stortinget faar tage ansvaret for det - jeg vil selvfølgelig ikke have noget ansvar for det; men jeg som en af dem, der har drevet forhandlingerne, paa egne vegne, og jeg kan trygt sige paa jernbanestyrelsens vegne ogsaa, paa det bestemteste fraraade, at man jager efter en større gevinst og muligens mister det hele. Jeg er ganske overveiende tilbøielig til at tro, at det vil blive resultatet.

De andre ting, hr. Castberg opholdt sig ved, skal jeg ikke for øieblikket komme ind paa. Jeg tror ikke, at de havde saa stor interesse, at det er nødvendigt at imødegaa dem.

Gundersen: Som repræsentant for Narvik har jeg bedet om ordet til nogle ganske faa ytringer. Det siger sig selv, at for Narvik er det af største interesse, at den malmtransport, som foregaar, øges mest muligt ud over de 1200000 tons, som nu transporteres. Jeg har derfor fra formandskabet deroppe faaet anmodning om at gjøre, hvad jeg kunde, for at der blev øget malmtransport. Allerede af den grund kunde jeg være tilbøielig til at anbefale Stortinget at gaa med paa den foreliggende indstilling. Men jeg gjør det ogsaa, fordi jeg tror, at den kontrakt, som arbejdsdepartementet har faaet istand, er saa god, som den efter omstændighederne kan blive. Statsraad Brunchorst har imidlertid nævnt de flæste af de ting, som taler for kontrakten, og jeg skal ikke trætte forsamlingen med at rippe for meget op.

Det gaar ikke an at sammenligne den fragt, som er sat paa jernbanestykket fra Narvik til riksgrænsen, med den fragt, som er sat paa den svenske del af banen fra riksgrænsen til Kiruna og derfra videre til Luleaa. Ser man nærmere paa beregningen, vil det vise sig, at fra Narvik til riksgrænsen er prisen pr. kilometer-ton 1.15 øre, fra riksgrænsen til Kiruna 2,05 og fra Kiruna til Luleaa 1,12 øre. Det vil med andre ord sige, at svenskerne paa sin side har gjort alt muligt for at gjøre fragten østover saa billig som mulig, men derimod sat fragten vestover op. Regner man efter, saa vil det vise sig at bare fragten fra Kiruna til Narvik - altsaa over riksgrænsen - bliver ca. 1,00 øre pr. ton-km., medens den fra Kiruna til Luleaa - altsaa østover - bliver 1.12 øre. Men som jeg sagde, man kan ikke sammenligne dette; for paa den norske side af grænsen bærer selskabet alle udgifter med banens anlæg, amortisering og drift, paa den svenske side har det ingen af disse udgifter. Det bliver altsaa i virkeligheden en ganske betydelig høiere pris, det maa betale fra Kiruna til Narvik end fra Kiruna og østover. Dette spiller, naar der er tale om millioner af tons, en ganske betydelig rolle for selskabet. Det gaar op i

hundrede tusinder i fragtbesparelse, hvis det kan føre malmen østover istedetfor vestover.

Spørgsmaalet staar da for mig saadan: Er svenskerne istand til at lade være at benytte Narvik? Det kommer da vel an paa to ting. For det første, om jernbanen til Luleaa kan tage hele det malmkvantum, som skal exporteres fra Kiruna, og det tror jeg for min part efter de oplysninger, som jeg har faaet fra folk, som skulde være kjendt med forholdene, at svenskerne kan. Den svenske stat har i den kontrakt, som blev sluttet ifjor, forpligtet sig til at føre indtil 1200000 tons til Luleaa, men med kongens samtykke kan det kvantum overskrides, og der er ingen tvil om, at kongen vil gjøre alt muligt for at lette en overskridelse istedetfor at modarbeide den. Det næste spørgsmaal er, om udskibningsforholdene i Narvik og Luleaa er saa betydelig forskjellige. Det er de naturligvis. Der er ingen, som er nogenlunde kjendt med forholdene, som ikke ved, at for det første er lasteforholdene i Narvik, hvor der er opført en høist moderne kai, meget lettere, end de er i Luleaa. Men paa den anden side er der ingen tvil om, at man paa Svartøien i Luleaa ogsaa kan forbedre forholdene saaledes, at man kan overtage udlosning af det hele kvantum. Fragten fra Luleaa og til de steder, som modtager malmen - det er specielt Rotterdam, Emden og Middelsborough - er efter opgaver, jeg har faaet, omtrent den samme som fra Narvik. Dertil kommer, at en stor del af malmen gaar til Stettin, og til Stettin vil alle forstaa det er lettere at komme fra Luleaa end fra Narvik. Bolaget har jo desuden den udvei, som blev nævnt af statsraaden, at det kan ekspedere over Narvik om vinteren og over Luleaa om sommeren.

Det vilde altid volde dem endel vanskeligheder; men i sammenligning med den fragtbesparelse, de vil faa ved at føre malmen over Luleaa, vil de vanskeligheder spille en mindre rolle. Jeg antager, der er andre end mig, som har forstaaelse af, at der i Sverige gjøres, hvad gjøres kan, for at trække denne malmtrafik helt over til Sverige. Det kan jo ikke gjøres, fordi vi har denne kontrakt om de 1200000 tons. Men jeg tror, vi skal være meget varsomme med ikke at tage imod den kontrakt, som arbejdsdepartementet nu foreslaar. Det vil som nævnt øge indtægterne af Ofotbanen med omtrent kr. 400 000,00; efter de 900 000 tons, som fra 1912 skal transporteres over det nuværende kontraktmæssige kvantum, bliver det kr. 400 000,00 netto pr. aar; og vel at merke: det svenske bolag skal jo betale alle øgede udgifter ogsaa ved den øgede drift, saa disse kr. 400.000,00 bliver netto. Det er da sandelig en sum, som ikke er rent at foragte. Statsraaden antydede, at det kunde komme til at gaa op til kr. 750 000,00. Det har jeg lidt vanskeligt for at forstaa; men jeg vil nævne det, for at det muligens kan blive nærmere belyst. Efter den kontrakt, som den svenske stat har sluttet med bolaget, har den altsaa paataget sig at transportere 1200000 tons, men paa den betingelse, at det samlede antal tons, som kan udføres fra Kiruna over Luleaa

og samtidig fra Kiruna over Narvik, skal være 3500000. Gaar jeg nu ud fra, at svenskerne udfører 1200000, saa bliver der til rest 2 300 000; men efter den nuværende kontrakt med den norske stat skal den transportere 1200000; jeg skjønner derfor ikke rettere, end at det ikke kan komme høiere op end til 1100000 som overskydende de nu kontraktsmæssig fastslaaede 1200000. Det er muligt, jeg tager fejl i det; men jeg nævner det, for at det muligens kan blive belyst.

Med det samme jeg har ordet, skal jeg faa lov til at spørge statsraaden om en ting, som ikke direkte vedkommer kontrakten, men som vistnok paa en maade staar i forbindelse med den. Bolaget har i Narvik i tidligere aar solgt kul fra sine tomter deroppe, fra sin af staten leiede grund; ifjor blev det af arbejdsdepartementet, efter gjentagne anmodninger fra handelsstanden i Narvik, forbudt. Iaar har man deroppe faaet besked om, at fra 1ste juli - tror jeg det er - skal bolaget atter kunne sælge kul fra sine tomter. Det siger sig selv, at for handelsmændene i Narvik, som forresten arbejder under meget trykkede og vanskelige vilkaar netop i disse tider, vil det medføre et tab, at bolaget sælger kul fra sine tomter; men hvis paa den anden side forholdet er det, at bolaget kun skal sælge til sine arbejdere og kun til husbrug, saa er der ikke saa meget at sige paa det. Men jeg vil gjerne faa en udtalelse fra statsraaden om, hvorledes forholdet dermed er.

Hans Hansen: Den maa jo springe enhver i øinene, den store difference, som der er mellem den i kontraktudkastet stipulerede fragt, og det, som i tidligere aar for hvad der udover de 1200000 tons er erlagt i nettoafgift. Det, som jeg straks heftede mig ved, var, at det forekommer mig, at der hverken i propositionen eller i indstillingen er angivet det egentlige grundlag for denne fragtberegning i modsætning til de tidligere fragtsatser. Jeg hørte nu, at den ærede statsraad gav en udredning af forholdet, som jeg desværre ikke saadan paa staaende fod kunde følge, saa at jeg deraf tør dømme noget; men hverken i propositionen eller i indstillingen er der efter min mening gjort fyldestgjørende rede for, hvorfor der ifjor blev betalt 75 øre, mod at der nu iaar kun skal betales 45 øre.

Det faldt mig ind med det samme, kanske fordi jeg som medlem av toldkomiteen havde haft nogen befatning med disse laste- og fyrafgifter og den paatænkte malmafgift: Kan den kongelige proposition hvori der nu er foreslaaet en malmafgift, have influeret paa fragtsatserne? Dette spørsmaal om malmafgift blev ifjor i forbigaaende berørt. Jeg tillod mig dengang at rette en advarsel mod, at man tog det med, og jeg vil for min part sige, at jeg tror, det havde været heldigst, om man indtil videre havde ladet det spørsmaal hvile, saa det ikke nu havde foreligget samtidig hermed. Nu, det er jo selvfølgelig ikke muligt at komme tilbunds i dette. Den difference, det her gjælder, er altsaa 30 øre pr. ton, det gjør paa de 900000

tons kr. 270000. Nu sætter jeg, at Svenskerne har ræsonneret saa; Nu ser vi, de skal have en malmafgift her, den vil ikke vi have noget med; vi vil se at faa reduceret fragten saaledes, at den for det første ikke kommer til at ramme de nye 900000 tons, som skal befordres, udover hvad der før er kontraheret om, men vi skal ogsaa faa det ind paa de 1200000 tons. De 25 øre skulde efter de beregninger, som man har grund til at antage er nogenlunde rigtige, gennemsnitlig ialfald, gjøre 10 øre; det bliver kr. 210000. Skulde det være tilfældet synes jeg, at vi vilde, naar denne kontrakt bliver offentliggjort, komme i en lidt - ja, jeg vil rent ud sige en lidt kjedelig, en lidt flau stilling; for da har vi opnaaet - jeg gaar da ud fra, at disse 25 øres afgift bliver vedtaget - at belægge al norsk eksport, al eksport fra vore egne værker med malmafgift, medens vi i virkeligheden har fritaget den svenske for den, idet den har faaet refunderet afgiften i en reduktion i fragtsatsen. Det har faldt mig ind dette, og jeg har ikke villet tilbageholde disse bemærkninger. Jeg synes jo ogsaa, det var noksaa nærliggende for Svenskerne at tage hensyn til dette, og jeg er bleven bestyrket i den opfatning, at de har taget hensyn til det, idet vi har faaet ind en særskilt paragraf om laste- og fyrafgifter. Nu, det er selvfølgelig saa - det skal jeg villig indrømme - at det er vanskeligt at faa disse kontrakter oprettet paa en for alle tilfredsstillende maade, men det forekommer mig dog, at det vilde været ønskeligt, om der i forelægget var gjort lidt nærmere rede for, hvorfra disse store differancer i fragtsatsen skriver sig. Jernbanekomiteen udtaler jo en mistanke om, at den foreslaaede laste- og fyrafgift kan ha influeret - jeg forstaar det saa - og det er jeg ogsaa bange for, at den kan have gjort sin virkning der. Nu, jeg sagde, at dette er vanskelige spørgsmaal, det indrømmer jeg villig, og det farlige ved det er jo det, at man siger: Det, man her opnaar, er den rene netto, det er saa at sige givendes penge, men selv om man reducerer denne fragt til 20 øre pr. ton, saa bliver det endda et ganske pent beløb, som vi faar til givendes. Hvad jeg mente, der maatte lægges mest vægt paa her, var, at den norske stat afsluttede en saadan kontrakt, at man ikke bagefter skulde sige, at vi er snydt paa den. Jeg vil straks berolige den ærede statsrad med, at jeg gaar ikke her noget stormløb hverken under hr. Castbergs ægide(?) eller nogen andens; jeg taler helt for egen regning, saa det er ikke noget komplot, men jeg mener, at i en sag som denne maa enhver have ret til at udtale sine betæneligheder, og jeg siger for min part, at ved afslutningen af denne kontrakt har jeg meget væsentlige betæneligheder. Jeg ved ikke, det er vel saa, at den maa afsluttes nu, at den ikke taaler nogen udsættelse. Kunde det ske, vilde departementschefen anbefale, at man ventede en tid med afgjørelsen, saa vilde jeg for min part foretrække det. Jeg kan jo ikke negte for heller, at jeg ikke gennem den behandling, sagen er

bleven tildel af jernbanekomiteen, er beroliget; for det forekommer mig, at komiteens indstilling fra først til sidst aander af tvil, og hvad der overraskede mig i indstillingen, var kun konklusionen. Jeg vil intet forslag stille, men jeg vil have udtalt dette. Samtidig vil jeg ogsaa da faa lov at sige, at under enhver omstændighed gaar jeg ud fra, at der ved § 5 bliver foretaget ændringer. Jeg regner det ikke for helt tilfredsstillende, hvad departementschefen antydede, men selvfølgelig er det en forbedring; men rimeligst og rigtigst forekommer det mig, at det havde været, om denne paragraf helt var gaaet ud. Fra toldkomiteen foreligger der jo ingen indstilling. Jeg ved overhovedet ikke, hvordan man vil stille sig til malmafgiften i komiteen, og end mindre, hvordan man i Stortinget vil stille sig til den, men det tilsiger med nødvendighed, at paragrafen maa faa den modifikation, som statsraaden har antydet.

Backer (Komiteens ordfører): Den sidste ærede taler udtalte, at han havde særdeles store betæneligheder ligeoverfor den foreliggende sag, ligeoverfor propositionen og indstillingen, og han fandt, at der ogsaa i jernbanekomiteens indstilling var givet meget stærkt udtryk for den tvil, som der kunde herske om, hvorvidt denne kontrakt var saa god, at man virkelig skulde gaa paa den. Jeg kan ikke sige andet, end at han forsaavidt deler fuldstændig syn med jernbanekomiteen. Det er udtalt paa mange steder i indstillingen, at man har havt tvil og betæneligheder ved denne sag, og vi har paa ingen maade nogetsteds i vor indstilling lagt skjul paa, at komiteen har havt sine betæneligheder ved flere punkter, og da ikke mindst ved bestemmelsen om fragsatsen. Vi har sogar udtalt det med rene ord paa side 5, at komiteen har havt "adskillig tvil" om den nu foreslaaede sats kan siges at være saa fordelagtig, at det er af interesse for staten at faa kontrakten fastslaaet for en saa lang aarrække. Men vi har anskuet sagen som slet og ret et handelsspørmaal. Naar der er spørmaal om at slutte en stor forretning, som skal gjælde for en række af aar, saa tager man jo for sig sagen og ser paa, hvor meget man faar tilovers paa den, hvor godt resultatet vil blive, og hvad man kunde ønske at faa. Vi maatte sætte mod hverandre disse ting, hvad der maatte siges at være opnaaet, og hvad der kunde være ønskeligt at opnaa gennem disse forhandlinger. Man kan ikke negte for, at denne kontrakt byder os betragtelige fordele. Vi sikrer vor jernbane en stor og stadig stigende malmtransport med et garanteret mindste nettoudbytte for staten, som i løbet af aarene 1908-12 naar op i kr. 400 000.00 aarlig, der efter den anlægskapital, som er beregnet for banen - ca. 11 millioner kroner - øger renteafkastningen af kapitalen fra de nuværende 3.8 % til ca. 7 %, og det tror jeg vi kan være enig om er et ganske pent nettoresultat af vor jernbane. Alle driftsudgifter og udgifter til vedligehold bliver jo desuden helt ud dækket af det svenske selskab. -

Men som nævnt - komiteen har alligevel havt sine tvil, om dette er det bedste som man kunde opnaa. Man kan sige som saa, at kanske der er noget mere at faa. Hvad skulde man da have baseret det paa? Det maatte da være i første række paa de udgifter, som forarsages selskabet ved at skibe sin malm enten over Narvik eller over Luleaa. Deri har man baade i indstillingen og i propositionen en rettesnor i form af de fragtberegninger, som er opstillet. Det viser sig deraf, at til Luleaa beregnes kr. 3.48. Fra Kiruna til rigsgrænsen beregnes kr. 2.64, hvortil kommer de af statsraaden nævnte kr. 0.36 til drift og vedligehold, som gjør kr. 3.00, og de kr. 0.45, som staten skulde have som nettoindtægt af disse overskydende kvanta, tilsammen kr. 3.45. Det vil altsaa sige, at fragten til de to steder skulde være den samme. Men da er der ikke taget hensyn til, at selskabet selv tager malmen fra hovedstationen i Narvik og rangerer den ud til losningspladsen. Fragten vil med andre ord fra Kiruna til Narvik være fuldstændig ligesaa dyr som fra Kiruna ned til Luleaa. Hvad fragtsatserne med dampskibene angaar tror jeg, at man paa kyndigt hold, vil give mig ret i, at fragten fra Narvik ikke er billigere end fra Luleaa. Saavidt jeg har hørt, skal den sogar i nogle tilfælde stille sig dyrere, - fra Narvik, - men om dette er det almindelige tør jeg ikke sige; ialfald blir den fuldstændig ligesaa billig fra Luleaa som fra Narvik. Forklaringen kan ligge deri, at der fra Luleaa skibes kun om sommeren, medens man fra Narvik skiber baade sommer og vinter. I ethvert tilfælde vil isen hindre skibning fra Luleaa om vinteren, og da vil dampskibsfragten kunne gjøre sig gjældende paa samme maade som nu. Jeg mener derfor, at ser man hen til, hvad udgifter selskabet vil have ved at skibe sin malm over Luleaa og over Narvik, vil de saa nogenlunde opveie hverandre. Saa bliver spørgsmaalet: Hvad fordel har selskabet af at kunne skibe jevnt hele aaret - altsaa hvad nytte har det af, at Narvik er isfri paa den tid, da Luleaa er bundet? Det har naturligvis sin store fordel, at man stadig kan skibe, eller ialfald har selskabet endel fordel af, at det kan skibe jevnt hele aaret. Da slipper det lagringen. Men efter de oplysninger, vi har faaet, vil lagringsudgifterne ikke andrage til et saa stort beløb, at det kunde berettigede til at gaa til en større øgning af fragten paa den norske side.

Som jeg sagde: komiteen har seet paa denne sag som en slet og ret forretning og er kommen - som det af indstillingen fremgaar, under adskillig tvil - til det resultat, at man ikke tør tage ansvaret for at kuldkastrer kontrakten ved at stille forlangende om høiere fragtsatser. Det begrundes altsaa paa, at i og med denne sats, hvor lav den end kan forekomme, faar vi dog et meget godt resultat af banen der, hvor den ligger. Der blev af repræsentanten fra Narvik udtalt nogen tvil om, hvor høit disse beløb kunde gaa op, og til hvilket kvantum man vilde naa. Han sagde, at den ærede statsraad nævnte, at det

vilde komme op i kr. 750 000.00, medens han for sin del troede, at man ikke kunde regne med mere end 1100 000 tons. Det maa bero paa en misforstaaelse fra den ærede repræsentants side. I kontrakten mellem den svenske stat og Kiruna-selskabet er det forudsat, at der skal skibes gjennemsnitlig 3 millioner tons i 25 aar eller tilsammen 75 millioner tons. Men selskabet har ret til i enkelte aar at gaa op til 3 300 000 tons for at opveie den omstændighed, at det nu maa begynde med 1 500 000 tons. Vistnok siger kontrakten, at selskabet har ikke ret til at skibe baade til Narvik og til Luleaa mere end 3 500 000 tons. Men man maa ikke glemme, at over Luleaa skibes der ogsaa fra Gellivaare. Derfra har man ret til at skibe 1 million tons. Hvis vi faar maksimum, 3 300 000 tons, bliver det 200 000 tons fra Kiruna og 1 million fra Gellivaare, altsaa 1 200 000, som skibes over Luleaa.

Der blev af den ærede repræsentant hr. Castberg stillet det spørsmål, om kontrakten indeholdt nogen begrænsning af det kvantum, som vi skulde transportere, med andre ord: om ikke vi, hvis selskabet gik til en skibning paa over 3 millioner, skulde være pligtig til at transportere mere, og om det ikke naar banen som fremholdt ikke kan transportere synderlig mere end 3 millioner, vilde bli et aabent spørsmål, hvorledes det da skulde greies videre. Jeg mener, den kontrakt, som er oprettet mellem den norske stat og Luoussavaara-Kiirunavaaraselskabet, refererer sig til kontrakten mellem selskabet og den svenske stat. Deri er kvantumet jo begrænset; begrænsningen vil altsaa ligge i den oprindelige svenske kontrakt. Men som jeg nævnte ligeoverfor repræsentanten hr. Gundersen, vil mængden kunne komme til at andrage i enkelte aar til 3.300.000 tons. Med fradrag af de tidligere 1200.000 tons vil det kunne gjøre over 2 millioner tons extra. Jeg hørte, at den ærede statsraad nævnte, at selskabet havde tænkt at komme opp i 1.500.000 tons extra, og det vil da dreie sig om det beløb, statsraaden nævnte, mellem kr. 700000,00 og kr. 750000,00 for den norske stat, og denne sum vil øge forrentningen af den anvendte anlægskapital fra 3,8 til næsten 10 procent.

Med hensyn til punkt 5 sees det af komiteens indstilling, at komiteen ikke har fundet det opstillede udkast videre tiltalende, og den udtaler, at den helst vilde ha seet, at dette punkt var blevet strøget. Saavidt jeg har forstaaet den ærede statsraad, kan der ikke bli spørsmål om at stryge det helt. Men derimod vil efter den meddelelse, som statsraaden gav, selskabet finde sig i en omredigieren af dette punkt, hvormed man imødekommer den henstilling, som fra komiteens side er gjort, om, at jernbanefragten blir forandret oover eller nedover eftersom fyr- og lasteafgiften her i landet blir nedsat eller forhøiet, og da vil jeg udtale, at jeg for min personlige del - selv om jeg principielt kunde ønske, at hele punktet blev borte - finder, at den nye redaktion af punkt 5 vil være tilfredsstillende. Den vil ialfald da komme til at virke i begge retninger, baade op og ned.

Med det samme jeg har ordet, ønsker jeg at faa pointeret, hvad komiteen har udtalt under punkt 7, hvori der omhandles spørsmålet om adgang for norske rederier til at deltage i tilbud paa befragtning. Det vil sees af indstillingen, at komiteen udtrykkeligt har ønsket at fremholde at denne "adgang", som forbeholdes de norske rederier, ikke maa betragtes som nogen "preferance". Jeg er ikke fagmand paa dette omraade, men det er blevet sterkt fremholdt fra de skipsfartskyndige i komiteen, at vi maa sikre os mod paa nogen maade at gi udenverdenen det indtryk, at vi vil sikre os nogen "preferance". Vi har heller ikke i det opstillede punkt troet at finde at meningen var dette fra departementets side. Men vi har anset det nødvendigt ligeoverfor den fri konkurrence, som den norske skibsfart ønsker at have paa alle andre lande, at hævde, at der heller ikke inden vort eget land skal bli gjort noget forbehold i modsat retning. Det vil ogsaa sees, at komiteen har udtalt, at den tviler paa, at det virkelig har nogen betydning for norske rederier, at denne adgang forbeholdes. De, som forstaar sig paa det, mener, det er ligegyldigt, om skibningen foregaar fra Narvik eller Luleaa. De vil som konkurrancedygtige selskaber have ligesaa gode chancer for at kunne være med fra det ene sted som fra det andet.

Jeg vil afslutte mine bemærkninger med at sige, at trods de tvil og de betænkeligheder, som kan ha fremkommet for komiteen ligeoverfor denne kontrakt og dens varighed, er komiteen dog enstemmig bleven staaende ved, at den ikke vil tage ansvaret for at faa denne proposition kuldkastet og afskjære sig fra en sikker og god indtægt, som vi i ethvertfald vil faa ved den. Hvorvidt der havde været nogen chance for at komme længere, har det ikke været godt for komiteen at sige noget mere bestemt om; men i ethvertfald maa vi her henholde os til de oplysninger, som er givet fra departementet. Fra dets side er der gaaet saa langt som muligt i at forsvare Norges interesser, saalangt har været gjørligt. Og komiteen er, som det fremgaar af dette, kommet til det resultat, at den maa indstille propositionen til godkjendelse.

Brøgger: En væsentlig del af de ting, som jeg havde tænkt at sige i denne sag, er allerede fremholdt af statsraaden; men jeg finder alligevel at burde gjøre et par bemærkninger, særlig ligeoverfor det, som er fremhævet af hr. Castberg. Han har naturligvis derved givet udtryk for en stemning, som jeg tænker greb os alle, da vi saa denne kontrakt, idet vi studsede over dette lille tal 45 øre pr. ton. Det syntes ved første øiekast noksaa lidet, specielt ved sammenligning med de fragtsatser, som faktisk er betalt i de foregaaende aar. Men ved at se nærmere paa dette er jeg kommet til det resultat, at denne beregning dog er rimelig, og at man maa gaa ud fra, at det vanskelig kanske har ladet sig gjøre at opnaa mere. Det gaar nemlig ikke an at lægge nogen væsentlig vægt paa den sammenligning med de fordele, den svenske stat har

opnaaet, som repræsentanten hr. Castberg gjorde. Han gav et kort resume af hele gangen, hele den udvikling, som denne sag i Sverige har gennemgaaet, og endte med en oversigt over de overordentlige fordele den svenske stat har opnaaet overfor bolaget.

Men sagen er jo her den, at det er ikke saa, at det er en livsbetingelse for bolaget at komme frem til Narvik, men derimod var det en absolut livsbetingelse for selskabet at komme til en overenskomst med den svenske stat. Thi efter den overenskomst, som blev sluttet i 1898, kunde bolaget overhovedet ikke komme ud over den fragtmængde, som da var fixeret i den kontrakt, som var afsluttet med den svenske stat, uden dennes samtykke, fordi nemlig forekomsten ligger i Sverige. I samme øieblik bolaget vilde forøge fragtkvantumet ud over det, som i 1898 var fastsat i kontrakten, stod det fast, idet den svenske stat kunde stille fragtsatser, som gjorde det umuligt at kunne transportere mere malm, end det var tilladt fra først af. Derfor var bolaget absolut afhængig af den svenske stats forgodtbefindende, og det var en absolut livsbetingelse for det at ordne sig med denne. Den svenske stat kunde forlange nær sagt, hvad den vilde, og den gjorde det ogsaa.

Men naar bolaget først havde opnaaet en overenskomst med den svenske stat, stod det ganske anderledes frit under forhandlingerne med den norske stat, idet det nu efter denne overenskomst kan komme ned med sin malm til Luleaa. For os har vi altsaa kun at regne med det spatium, som ligger mellem, hvad det koster at føre malmen ned til Luleaa eller at føre ned til Narvik, samt fordelene ved, at havnen ved Narvik er bedre end ved Luleaa. Ser man paa dette spatium, saa er det ikke meget stort, og her maa man lægge merke til et forhold, som i høi grad kommer i betragtning. Jeg har lidt kjendskab til, hvordan stemningen i Sverige har været til dette spørgsmaal, idet en af mine elever er direktør for Kiirunavaara grubedrift og en anden indtil for kort tid siden har været medlem af direktionen for bolaget. Den sidste har jeg talt med for to maaneder siden, og jeg har faaet endel indtryk af denne samtale. Sagen er den, at i Sverige er det jo ikke bare pengespørgsmaalet, som har spillet en rolle, men ogsaa i høi grad en sterkt opdreven chauvinistisk agitation mod, at den norske stat skulde faa nogen fordel af dette om dette kan undgaaes. Den almindelige stemning har i Sverige utvilsomt gaat i den retning, at man skulde strække sig saa langt som mulig for at hindre, at der blir ført en eneste ton malm mere paa den norske bane, end man er nødt til ifølge den tidligere kontrakt. Saapas gode forretningsmænd er svenskerne, at de skjønner, det vilde være en dumhed at give altfor meget efter for denne chauvinisme; men den har dog spillet en saa stor rolle at hvis man paa norsk side skulde spende buen for høit kunde chauvinismen atter faa vind i seilene.

Dette var oppe ifjor, da vi behandlede spørgsmaalet om forhøielse af laste- og fyrafgiften og mulig

eksportafgift. Da nævnte jeg i debatten, at man fik ikke gaa saalangt, at man mistede fordelene af en øget fragtmængde. Dette spøragsmaal, mener jeg, kan man ikke se bort fra. Der var en grænse for os med hensyn til, hvor langt vi kunde gaa, idet det ikke var nogen livsbetingelse for svenskerne at komme frem til Narvik. Der blev efter hvad der er mig meddelt opgjort en beregning fra svensk side over hvad det vilde koste at indrette Luleaa havn, saa man kunde fragte mere over Luleaa; tallene husker jeg ikke. Det var et meget betydeligt beløb, henved et halvt snes millioner tror jeg - men det lod sig gjøre, og hvis man fra norsk side negtede at gaa ind paa, hvad man ansaa for rimelige betingelser, vilde man antagelig kræve af den svenske stat, at den skulde strække sig endnu længer for at redde den hele fragt - saavidt mulig - for nationale formaal; dette tror jeg, man kan gaa ud fra. Med denne baggrund for sagen tror jeg man maa sige, at regjeringen og jernbanestyrelsen havde en noksaa vanskelig stilling ved disse forhandlinger; jeg tror, at det virkelig maatte foreligge som et alvorligt hensyn dette, at man maatte ikke spænde buen saa høit, at det hele gik istykker. Hvorvidt denne grænse er truffet eller ikke, tør jeg ikke med fuld sikkerhed have nogen mening om. Men efter mit indtryk i det hele taget mener jeg, at kontrakten er saa fordelagtig, at jeg synes, det skulde være overmaate vanskelig at være med paa at tage ansvaret for ikke at akceptere den. Jeg agter derfor at stemme for kontrakten med den forandring, som af statsraaden blev tilføiet med hensyn til § 5. Jeg kunde have tilføiet yderligere nogle bemerkninger og tal; men de har ikke nogen større interesse, saa jeg skal nøie mig med dette.

Statsraad Brunchorst: Hr. Gundersen talte om, at det kvantum, som kan gaa ud over Narvik, ikke kan naa op til 1.500.000 ton, som jeg havde sagt at der var stillet i udsigt. Hr. Backer har allerede givet oplysninger derom; men jeg skal faa lov til at pointere, at kontrakten mellem bolaget og den svenske stat gaar ud paa, at det restkvantum, som af bolaget kunde dirigeres til Narvik eller til Luleaa i de 20 aar, som er denne kontrakts hovedperiode skal udgjøre 1.975.000 ton pr. aar. Dette kvantum kan dirigeres enten i den ene eller i den anden retning. Af disse 1.975.000 ton er det, at selskabet har stillet i udsigt - uden at ville forpligte sig til det - at vi skal faa 1500000 ton over Narvik med den fragt, vi nu er blevet enige om.

Det andet punkt, som hr. Gundersen berørte, var den indrømmelse, som i disse dage er gjort selskabet til at sælge kul til sine arbeidere fra den af den norske stat leiede tomt. Det er ganske sandt, at en saadan indrømmelse er gjort bolaget gjennom en departementsskrivelse; men den er gjort kun for arbeidernes eget husbrug; bolaget har ikke tilladelse til at drive almindelig handel, de har kun tilladelse til at udlevere kul til arbeiderne selv til deres eget brug. Det

var en indrømmelse, som vi ikke syntes der var grund til at negte; den er ogsaa kun givet indtil videre og kan tilbagekaldes naarsomhelst. Det er sandt, at denne indrømmelse vistnok ikke smager kulhandlerne deroppe; men vi syntes, vi i dette forhold var mere forpligtet til at tage hensyn til arbeidernes interesser, som blev fremmet ved indrømmelsen, end til kulhandlernes.

Hr. Castberg kom ind paa et spørgsmaal i sit foredrag, som jeg glemte at berøre, nemlig spørgsmaalet om norske jernverkers forhold til denne malm, idet han, saavidt jeg opfattede ham, mente, at der blev en konkurrence med de norske jernverker gennem den malmeksport, som her finder sted, og kanske tog han da særlig sigte paa den bestemmelse i kontrakten, som siger, at saa og saa meget af denne malm skal afstaaes til norske jernværker til en gjennemsnitspris. Ja, hvis Stortinget vil have den bestemmelse i kontrakten ophævet, saa er der visselig fra selskabets side ikke noget iveien derfor. Den kom ind efter departementets forlangende, fordi vi mente, at det for eventuelle norske jernværker vilde være en fordel at kunne tilsikre dem et vist kvantum af denne malm, som er et meget ønskeligt tillæg til den slags malm, som produceres i de norske malmbrud. Den norske malm er en fattig malm, men denne Kiirunamalm er ganske rig, og ved sammenblanding af disse to slags malm opnaaes det bedste resultat. Det er en af grundene til, at Kiirunamalmen er saa efterspurgt i Tyskland, hvor de har samme slags malm som vi og trønger Kiirunamalmen som tillæg til den. Derfor mener jeg, at der opnaaes fordele for et eventuelt norsk jernværk - gid det maatte komme snart! - ved denne bestemmelse i kontrakten, men endnu har den ikke nogen aktuel betydning.

Dernæst skal jeg faa lov til at gjøre en bemærkning med hensyn til denne § 5, som særlig har været gjenstand for kritik. Som man ved, er vi ikke paa nogen maade bunden ligeoverfor de 1.200.000 tons, som omfattes af kontrakten af 1898, vi staar frit ligeoverfor dem til at paalægge hvilken fyr- og lasteafgift, vi vil. Anerkjendelsen af vor fuldstændige ubundethed ligeoverfor de 1.200.000 tons er en følge af denne § 5 i den form, som den her har faaet. Dette spørgsmaal har i aarenes løb været et meget omtvistet spørgsmaal, som det var noksaa ønskeligt at faa ud af verden, idet det fra svensk side blev hævdet, at vi ikke havde adgang til at paalægge saadan afgift, da den skulde være en slags transitafgift, som kom ind under Karlstadbestemmelsene, og det blev sagt - og det vistnok med rette - at der i sin tid, ved afslutningen af kontrakten af 1898, var stillet bolaget bestemt i udsigt, at en forhøielse af fyr- og lasteafgiften ikke skulde finde sted. Denne stillen i udsigt har ikke havt nogen officiel karakter, og jeg mener, at vi ikke paa nogen maade var bunden; men i ethvert fald er nu dette stridsspørgsmaal ved § 5 kommet ud af verden, og jeg for mit vedkommende finder, at der ikke med rette kan være noget at indvende mod den.

Hr. Backer reiste spørsmål om, hvorvidt selskabet havde accepteret denne tilføjelse til § 5, som jeg refererede første gang, jeg havde ordet. Jeg kan hertil bemærke, at denne tilføjelse er accepteret af selskabet i en meddelelse, som jeg har faaet fra selskabet idag. Jeg kan herom oplyse - og det var væsentlig for at komme med denne tilføjelse til mit første foredrag, at jeg forlangte ordet - at efterat komiteen var bleven enig om sin indstilling for en uges tid siden, saa gjorde jeg et forsøg paa at faa selskabet til at tage ud § 5, idet jeg sagde til en mand, fra hvem sagen vilde blive bragt til selskabet, at der var stor sandsynlighed for, at jernbanekomiteen og Stortinget ikke vilde gaa med paa kontrakten, uden at § 5 blev strøgen. Dette blev da meddelt bolagets formand som en privat meddelelse herfra, og jeg er i besiddelse af et privat brev fra bolagets formand i sagens anledning, hvori han i meget bestemte udtryk siger, at styrelsen efter hans opfatning aldrig skulde ville indgaa paa at stryge bestemmelsen om skibsafgifternes fastslaaen i overensstemmelse med den i Kristiania truffne aftale. Hvis der skulde blive spørgsmål om noget saadant, maatte det nødvendigvis medføre, siger han, at bolaget samtidig forlangte borttaget garantien for den nettoindtægt, som vi skulde have. Der er altsaa mulighed for, at vi kan faa § 5 bort, naar vi samtidig stryger den garanti, som selskabet har paataget sig til at skaffe banen en indtægt af kr. 400.000.00 om aaret i denne 20 aars periode; men hvis vi vil holde paa den garanti, saa er vi efter min opfatning nødsaget til at tage med dette punkt.

Det var væsentlig dette, jeg havde at sige; men jeg skal faa lov til at tilføie en ting, - jeg tror, det nærmest var ligeoverfor hr. Hans Hansen. Repræsentanten mente, at vi faar saa meget lavere fragt nu efter den nye kontrakt, end vi har faaet før. Ja, det er sandt, vi faar noget mindre nu, end vi i disse par aar har faaet for det kvantum, som har været transporteret udover de omkontraherede 1.200.000 tons; men det hænger sammen med, at der her er garanteret den norske stat, en transport, som gaar op til meget mere, end transporten har udgjort i disse aar. Man kan jo ikke i forretninger faa noget uden at give noget igjen, det er en gammel sats, og det maa bemærkes, at vi faktisk faar mere nu, end vi faar efter kontrakten af 1898, vi faar mere for dette overskydende kvantum paa 900.000 tons, end vi faar for de 1.200.000 tons; det faar komme i betragtning, mener jeg, til fordel for kontrakten. Sagen er, at den del af selskabets udgifter til banen, som vi kan regne for at svare til den nettofragt, som vi nu faar pr. ton, det er efter den gamle kontrakt det beløb, som selskabet betaler i renter, idet selskabet for altsammen, saavel for de 1.200.000 tons som for de 900.000, som nu er omkontraheret, betaler driftsomkostningerne; det har den norske stat intet med. Skal vi parallellisere noget, maa vi parallellisere, hvad selskabet betaler i renter af banens anlægskapital for de

1.200.000 tons, og hvad det betaler i netto fragt pr. ton efter den nye kontrakt. Det, som selskabet i de sidste aar har betalt i renter, har udgjort følgende beløb: i 1904 kr. 33,4326, i 1905 33,716, i 1906 34,07, i 1907 34,358 pr. ton. Istedetfor disse beløb faar vi nu 45 øre pr. ton, og hvis vi forøger anlægskapitalen, faar vi fremdeles 3,8 pct. renter af den forøgede kapital.

Hr. Castberg talte med en vis bekymring om, at man ikke kunde transportere det hele kvantum, som der var tale om. Der var en fare her, derved at der ikke var fastsat noget maksimumskvantum. Jo desværre, vil jeg sige, der er et maksimumskvantum. Det svenske bolag har ikke lov til at bryde ud mere end et bestemt kvantum, og det kan ikke ud over de 1200000 tons transportere mere end 1900000 tons i det aller høieste over Narvik og kommer desværre ikke til at transportere saa meget. Hva vilde det nemlig gjøre os, om bolaget vilde transportere det dobbelte eller det tredobbelte af dette kvantum? Det kan hælde, at banen da vilde blive utilstrækkelig; det er ganske sandt, det kan hælde; men det vilde kun have til følge, at den norske stat eller denne forsamling med den bedste samvittighed af verden kunde bevilge til anlæg af dobbelt spor og nyt materiel paa banen. Enhver udvidelse af anlægget forrentes nemlig af selskabet med 3.8 pct. og skal amortiseres af selskabet, før det kan komme fri af kontrakten af 1898, og enhver udgift ved forøget drift bæres af selskabet helt og holdent. Og i tillæg til disse udgifter forpligter selskabet sig til for det yderligere kvantum at betale os 45 øre pr. ton netto. Det er aldeles ikke skræmmende, om selskabet pludselig faar anledning til at transportere et meget større kvantum end det her omhandlede paa banen. Selskabet maa selv betale alle udgifterne og desuden give os 45 øre pr. ton. Jeg skulde ønske, at selskabet maatte faa anledning til at transportere saa meget som paa nogen maade muligt! Det er jo nemlig den eiendommelige side ved denne kontrakt, at den ikke medfører nogensomhelst risiko, ingensomhelst reel udgift for staten. Den kan i det aller høieste medføre en udgift, som vil blive godt forrentet og desuden en nettoindtægt.

Jeg vil sige som min opfatning af kontrakten, at den er ubetinget fordelagtig, saadan som den foreligger og jeg vil sterkt anbefale, at Stortinget vedtager den.

Konow: Jeg vil begynde med, hvad de øvrige talere har begyndt med, nemlig at jeg har været i meget stor tvil om, hvad jeg skulde stemme for her, og den tvil er hos mig ligesom hos den ærede repræsentant fra Drammen, hr. Hans Hansen, steget ved at læse jernbanekomiteens indstilling. Det, som er det betænkeligste her, det er, at man ikke har sikre opgaver og oplysninger i den kongelige proposition. Den gaar svært let hen over alle de afgjørende spørsmål. Hvor meget udgifterne ved driften beløber sig til pr. tonkilometer, det faar man ikke vide af denne proposition. Nu har jeg hørt forskjellige oplysninger her under

debatten; men alligevel er jeg virkelig ikke bleven klogere paa det. Jeg skal gennemgaa opgaver man har faaet. Der var sagt, at udgifterne til drift og vedligehold udgjør 36 øre pr. ton gennemsnitlig for det, man har beregnet at banen skulde føre. Nu er udgifterne til drift og vedligehold i den kgl. proposition iaar, som foreligger for Ofotbanens drift af disse 1200000 tons 46 øre, saavidt jeg kan skjønne. Gaar nu udgifterne til drift og vedligehold ned til 36 øre derved, at den kommer til at fragte et saa meget større kvantum, saa vinder selvfølgelig det svenske selskab, som skal betale drift og vedligehold af de 1200000 tons, som det har kontrakt paa; det vinder ved dette nedslag paa drift og vedligehold paa dette kvantum akkurat 120000 kroner. Og det er i og for sig sandsynligt, at naar man skal fragte et saa meget større kvantum, saa vil udgifterne til drift og vedligehold gaa ned for hele det kvantum som selskabet har ret til at føre, altsaa ogsaa for de 1.200.000 tons. Selskabet vinder derved en meget stor fordel. Men det er ikke taget i betragtning ved de opgjør, som her er fremlagt. Naar man har sagt, at vi har 84 øre at regne med - det er forskjellen mellem fragten til Svartøen, til Luleaa og fragten til rigsgrænsen fra Kiiruna, altsaa kan vi beregne os 84 øre, - saa kommer dertil det beløb, som driftsudgifterne vil gaa ned med for de 1200000 tons, derved, at man kommer til at fragte et saa meget større kvantum; det er noget, som er klart; men det har vi ingen oplysning om. Jeg synes, det kunde være rimeligt, at vi fik endel oplysninger om dette; jeg synes, vi kunde havt det mere klart for os, hvad vi gaar med paa her, og hvor langt vi kunde drive det; for det er sandt nok, som den ærede statsraad har sagt, at den svenske stat har et ganske anderledes baand paa dette selskab og kan drive det ganske anderledes langt, end vi kan gjøre. Men hvad vi kan drive selskabet til, det er at give os den betaling, som det til sin egen fordel er nødt til, altsaa den forskjel, som der er paa driften til Luleaa og driften til Narvik. Saa faar vi tage i betragtning disse kommende fyr- og lastepenge. Men de burde have været stillet op mod hvad de maa betale i fyr- og lastepenge i Sverige. Endelig kommer fragtspørsmålet for skibsrum. Er fragten virkelig lige dyr fra Luleaa til England f.ex. eller til Tyskland som fra Narvik til England eller Tyskland? Jeg har vanskelig for at tro det; men alt dette savner vi opgaver og oplysninger om. Jeg kan ikke skjønne andet, end at disse betragtninger maa være rigtige. Jeg har virkelig forsøgt at sætte mig saa godt ind i denne sag, som muligt; men jeg er kommen til det, at her staar vi foran et hul i de oplysninger, som propositionen skulde indeholde, og som heller ikke er blevet udfyldt ved den ærede statsraads anførsler. Narvikbanen er jo 39 kilometer lang. - Jeg skal forsøge at komme ind paa det paa en anden maade. - Hvis vi regner den samme fragt pr. tonkilometer, som man har fra rigsgrænsen til Kiiruna - det var jo det, som statsraaden lagde til grund for sine

betragtninger, saa faar vi pr. tonkilometer 80 øre. Da skal altsaa fragten være 80 øre. Saa skal derfra trækkes samtlige udgifter, som er sat til 36 øre; men saa maa dertil lægges, hvad nedsættelse selskabet faar paa sine udgifter for det maximum af 1200000 tons, som nu fragtes, og hvorfor det maa bære alle driftsudgifterne. Saadan staar det for mig. Og da vil ikke disse 45 øre blive det, som vi kan gaa til. Vi vil da ikke lade det svenske selskab egentlig lukrere paa den norske stat. Den kontrakt, som blev afsluttet med malmselskaberne i 1898, var ikke særlig gunstig for Norge. Vi faar driftsudgifterne, og saa har vi 3.8 pst. i rente; men det strækker ikke til amortisation af kapitalen. Statsraaden sagde: ja, dette er netto altsammen. Nei, det er ikke netto altsammen, for man maa af det overskydende beløb regne, at en hel del gaar til amortisation. Men alt dette har vi heller ikke oplysning om. Det fremstilles for os, som om det var en særdeles stor fordel dette, men i virkeligheden er det ikke nogen saa særdeles stor fordel. Jeg skulde derfor helst ønske, at denne sag kunde udsættes indtil videre; men skal jeg stemme idag, saa stemmer jeg mod kontrakten. Jeg stemmer i hvert fald mod post 5, for den synes jeg ikke rigtig det gaar an for os at stemme for. Vi kan ikke af et privat selskab lade os tvinge til en saadan bestemmelse, at vi binder os til ikke at forhøje disse fyr- og lastepenge. Jeg tror ikke de bliver forhøiet; men man kan aldrig vide, hvad man kan komme til at gjøre, hvad staten kan finde rimeligt i en saa lang fremtid. I det hele finder jeg, at denne kontrakt er sluttet paa for lang tid. Jeg er enig med hr. Castberg i, at det var rimeligt at faa den afsluttet f.eks. paa 5 aar. Jeg er ikke i tvil om, at vi fik en ligesaa gunstig kontrakt da, fordi det svenske selskab er interesseret i at fragte disse 2100000 tons over Narvik, som det har ret til at exportere over de 120000000 tons. Det svenske selskabs interesse er at udføre saa meget som muligt, jo mere indtægt faar det af sit malmberg. Er priserne gode, saa vil det føre ud saa meget som muligt, og da gaar det ikke an at sige som den ærede statsraad, at de 1200000 tons som de nu exporterer over Narvik, kan de føre om vinteren, og de 2100000 tons om sommeren over Luleaa. Jeg har ikke undersøgt kontrakten med Kiirunavaara-Luossavaara; men der er da vel baand, saaledes at selskabet ikke kan transportere de 1200000 tons om vinteren og saa lade banen liguden(?) transport om sommeren? (Statsraad Brunchorst: Ja, men det kan skibes paa hvilken tid selskabet vil; der skal transporteres jevnt, der maa transporteres jevnt.) Ja, da skal man have meget store oplag i Narvik og Luleaa, og det tænker jeg ogsaa koster sine penge, man faar ikke magasineret 2100000 tons uden udgifter, det maa man ogsaa regne med som et minus; det kommer ogsaa i fradrag. Man bør i det hele taget ikke give dette selskab bedre vilkaar, end man behøver, for faktum er, at den betaling af 46 øre er under, hvad man har fordret af noget norsk selskab i fragt

af kis, uagtet disse fragtes paa længere afstand. Man har citeret denne

Karlstadoverenskomst. Den kommer jo frem ved alle leiligheder. Men der er en paragraf i Karlstadtraktaten, som gaar ud paa, at den svenske trafikant ikke skal betale mere i fragt end et tilsvarende i Norge; men her betales der meget mindre. Jeg skulde derfor henstille til jernbanekomiteen, om den ikke kan lade denne sag udstaa noget - jeg vil nødig her tage fejl i min afgjørelse - forat man kan faa nøiere oplysning om alle disse forhold, alle disse beregninger. Men skal jeg stemme over det iaften, vil jeg stemme mod kontrakten, det finder jeg mest beroligende. Efter den oversigt, jeg nu har, er jeg ikke i tvil om, at vi kan faa en ligesaa gunstig, om ikke gunstigere kontrakt siden, for et mindre antal aar, om vi binder os mindre.

Bergesen: Som medlem af komiteen vil jeg i anledning af, at det er paapegt, at der i indstillingen er fremholdt saa sterke tvil, faa lov til at gjøre opmerksom paa, at jeg for min part ikke helt ud har sluttet mig til de sterke tvil som der er fremholdt; men jeg har gaaet med paa indstillingen i den form, fordi det kan tænkes, at selve indstillingen ikke bliver holdt tilstrækkelig konfidentielt. Det er grunden til, at jeg ikke har fundet det nødvendigt at tage nogen slags reservation. Det blev sterkt fremholdt i komiteen, at man kan ikke vide, hvor en saadan indstilling kan komme til at havne. - Den sidste ærede taler nævnte, at dette her blev billigere, end fragtsatsen er for norske varer af lignende art. Det beror paa en misforstaaelse. Vi har satser paa 1.93 øre og 1.76 øre, medens der her er tale om 2.05 øre. Det er altsaa ikke saa at forstaa, at dette bliver billigere end for norske selskaber. Jeg skal være ganske kort, jeg skal ikke forlænge debatten. Min opfatning er, at man bør gaa med paa kontrakten, og jeg tror, at det er mere forsigtigt og økonomisk forsvarligt at tage de kr. 400000, som minimumsgarantien her beløber sig til, fremfor at sigte efter de 450000 kroner paa taget, i det blaa. Jeg tror, det er tryggere og sikrere at akceptere, hvad der foreligger her. Det er det mindst risikable. Naar man stærkt har fremholdt, at man specielt har afsmag paa punkt 5, bestemmelsen om fyr- og lasteafgift, er jeg for min part ikke i tvil om, at svenskerne meget heller vilde gaa ind paa at forhøie de 45 øre f.ex. til 50 øre. Det er lettere for svenskerne at gaa med paa det at faa fragtsatsen forhøiet til et bestemt beløb end at gaa ind paa at sløife bestemmelsen om laste- og fyrafgift, for de vil der frygte for vilkaarlighed, og det kan de ikke udsætte sig for; hvis de skal gjøre en saa stor kontrakt som her er spørgsmaal om. Det vilde være urigtigt, merkantilt seet. Seet med svenske øine, med den anden kontraherende parts øine vil det være urigtigt af dem at gaa med paa at lade fyr- og lasteafgift være i det usikre, og utsætte sig for, at den kanske til næste aar eller om 5

aar eller om 10 aar bliver forhøiet. Det kan man jo ikke vide. Da at gaa hen og afslutte en kontrakt for et saa stort beløb, som her er tale om, vilde være merkantilt urigtigt seet fra deres side, saa den bestemmelse, tror jeg, man mindst af alt kan rokke ved. Det blev nævnt, at fyrafgiftsbestemmelsen skulde gjælde ogsaa for de oprindelige 1200000 tons. Men det er ikke tilfældet. Statsraaden har, saavidt jeg har hørt, redegjort for det, saa jeg skal ikke nærmere indlade mig paa det.

Naar hr. Konow fremholdt udgifternes størrelse, er jo det fuldstændig ligegyldigt i denne forbindelse, al den stund det er svenskerne, som har at bære udgifterne. Vi er garanteret 45 øre netto plus 25 øre pr. registerton i fyrafgift, hvis Stortinget gaar til denne beslutning. Det er ogsaa nævnt at man maatte tage hensyn til fyrafgiften i Sverige. Men man maa da ikke glemme, at der kun betales for 4 gange. De øvrige gange er man fri for fyrafgiften i Sverige. Derimod maa den betales hver eneste gang i Norge.

Angaaende fragten fra Narvik, sammenlignet med fragten fra Luleaa for sjøtransport, maa man huske paa, at for Luleaa er der kun sommerfragt, medens der fra Narvik bliver en hel del vinterfragt. Det er et haardt farvand, det spiller ogsaa ind. Saa maa man ogsaa huske paa, at Luleaa ligger enkelte af jernværkerne nærmere end Narvik. De tyske Østersjøhavne ligger nærmere Luleaa, end de ligger Narvik.

Ja, jeg skal ikke opholde tiden længere. Jeg synes, at sagen er noksaa klar. Jeg mener, det tryggeste er at stemme for indstillingen, som er overensstemmende med propositionen.

Castberg: Hr. statsraad Brunchorst brugte det udtryk, at han skulde mere end gjerne ville presse citronen, naar det gjaldt et forhold ligeoverfor Sverige, og han vilde endog presse den mere, end det var muligt, sagde han. Det faar nu blive hr. Brunchorsts sag. Men det er slet ikke min betragtning, at vi skal benytte leiligheden til at presse citronen eller i det hele taget øve nogetsomhelst pres ligeoverfor svenskerne eller svenske interesser. Hvad jeg mener, er kun, at man skal beregne en rimelig fragt og ikke binde sig mere end høist nødvendigt. Nu blev det af statsraaden sagt, at den fragt, som er beregnet her, var meget rundelig; thi forskjellen mellem fragten fra Kiiruna til Luleaa og fragten fra Kiiruna til rigsgrænsen var 84 øre, og hvis man fratrækker driftsudgifterne, vil der ikke blive mere end 35 øre igjen. Men vi har faaet stipuleret 45 øre. Men hvorledes regnede han da? Han gjorde det umulige regnestykke for udgifterne, at der skal trækkes fra de driftsudgifter 36 øre pr. ton for det overskydende beløb. Jeg forstaar ikke, hvorledes han kan hævde eller paastaa det. Ja, han kan naturligvis paastaa det; men hvad han kan legitimere det med eller logisk begrunde det med, har jeg ikke hørt, og jeg tror, det skal blive vanskeligt for ham at præstere saadan begrundelse. Tingen

er jo ligefrem, at selv om man ikke havde data at holde sig til, er det en ligefrem soleklar sag, at det gaar ikke an at beregne den samme driftsudgift pr. ton for de overskydende - lad os sige - 2 millioner tons, om man kommer saa høit, eller - lad os sige - 1 million, som man maa beregne for stammen i fragt, for den første, lad mig sige 1 million eller de første 1200000. Jeg har oplyst, og det er ikke forsøgt imødegaaet med et ord, af de foreliggende dokumenter, saa mangelfuld propositionen er, eller af de opplysninger, indstillingen har skaffet, at driftsudgifterne for de 300000 tons tillæg i 1906 var 11 øre pr. ton. Det er indstillingen, som oplyser det. Det er kr. 1.47 brutto og kr. 1.36 netto. Jeg har endvidere oplyst, efter de svenske dokumenter, at den svenske regjering har gjort opmærksom paa, at tillægget for det overskydendes vedkommende i driftsudgifter var paa strækningen Kiiruna - rigsgrænsen 52 øre pr. ton, hvilket svarer til lidt over 15 øre pr. ton for strækningen rigsgrænsen - Narvik. Jeg mener, dette er spørgsmaal, som man havde noksaa stor ret til at kræve oplyst i den kongelige proposition. Men jeg vil sige, at et saa let affattet forelæg, en saa mangelfuldt og utilfredsstillende oplyst sag, som denne var, da den kom fra arbejdsdepartementet, har jeg sjelden oplevet at se. Det er omtrent ingen oplysninger. Det er resultaterne, resumeerne, forslagene, forresten omtrent ingen ting, saa at endog jernbanekomiteen, som har havt denne sag i meget kort tid, har maattet skaffe adskillige oplysninger baade af den ene og den anden art. Selvfølgelig, en stortingskomite kan ikke i farten skaffe alle de oplysninger, som administrationen skulde skaffet, og jeg mener, at endnu mangler meget væsentlige oplysninger. Det er en let ting for departementet at sige, at det henviser til et vedlagt trykt svensk regjeringsforelæg. Ja, der var oplysninger. Den svenske regjering forelagde en proposition, som virkelig indeholdt oplysninger i sagen. Men det gaar ikke an for et norsk departement at slippe fra arbeidet med en stor sag som denne bare ved at henvise til vedlagte aftryk af en svensk regjeringsproposition. Dette forelæg er - jeg vil bruge det udtryk, hr. præsident, det er kanske ikke almindeligt at bruge det om et offentligt forelæg; men dette mener jeg er af den art - det er et slurvet forelæg, som er forelagt Stortinget i en stor sag. Jeg har nævnt flere eksempler før paa, hvad der mangler af oplysninger; jeg skal nævne en ting til. Der slaaes her paa, at der ikke er saa stor forskjel i udgifter og vanskeligheder ved at transportere malmen til Luleaa og derfra eksportere den videre mod at transportere den til Narvik og derfra eksportere den videre. Der er intet af oplysninger meddelt om dette meget væsentlige spørgsmaal; jeg maa gaa tilbage til propositionen af 1898 for at faa oplysninger om det spørgsmaal. Der ser jeg der er oplyst f.eks. den ting, at bare indlastningen i Ofoten vil blive omtrent en snes øre billigere end i Luleaa pr. ton. End videre, at fragten fra Ofoten til de vigtigste

markeder i England og Tyskland - i den nordvestlige del af Tyskland - antagelig vil blive 2 á 3 d. lavere end fragten fra Luleaa. Jeg ser end videre i den proposition oplysninger om afstandene mellem Luleaa og de vigtigste markeder i Europa og afstandene mellem Narvik og disse markeder, som er i en meget betydelig favør af Narvik. Jeg finder intet oplyst om det i den foreliggende proposition. I det hele, det spørsmål, som er kjernepunktet i denne sag, hvis man vil se den som forretningsmæssig sag: Hvor stor interesse har det svenske bolag af at gaa til Narvik med sin malm istedenfor at gaa til Luleaa? - det er affeiet, ja, man kan ikke engang sige affeiet, det er omtrent ikke berørt i propositionen, og det var dog et moment, som den ærede statsraad skulde søgt oplyst. Og hvis han havde anstrengt sig, kunde han have faaet det oplyst ved de hjælpemidler, han har til sin raadighed. Jeg mener det er forargerligt, at et departement skal forelægge en stor sag som denne forberedt paa den maade, som her er skeet. Nu er det sagt - det var altsaa statsraadens begrundelse for den rimelige fragt - at man skulde regne 36 øre pr. ton i driftsudgift. Det er en paastand, som er umulig at forsvare, og som jeg mener dokumenterne modbeviser. Saa er det sagt: Vi har forsøgt alt muligt for at faa bedre vilkaar; men det lykkedes ikke. Statsraaden mener, at vi heraf kan stole paa, at her har man naaet det meste, som kan naaes. En saadan forsikring faar staa ved sit værd; men naar vi ser paa denne sags historie - ikke den historie, som er oplyst eller ikke oplyst i propositionen, men den historie, som denne sag virkelig har - naar man ser paa, hvad der er passeret, specielt i Sverige, saa viser det sig, at dette selskab, som rimeligt kan være, altid har sagt: Nei, længere end hid gaar vi ikke. Naar saa dette er afslaaet af deres medkontrahent, saa viser det sig, at man har trukket dem med ganske betydelig længere. Det viste sig i 1906, da man havde dette kontraktudkast, vedtaget af den svenske regjering og af selskabet. Da havde selskabet strukket sig til det yderste, og det blev sagt fra regjeringshold, at det ikke nyttede at komme igjen med sagen. Og dog, da rigsdagen ikke bøiede sig for disse forsikringer, men forkastede propositionen, og sagen kom igjen i 1907, var der opnaaet ganske betydelig større fordele end der vilde være opnaaet, hvis kontrakten var vedtaget i 1906. Hr. Brunchorst har selv, saavidt jeg kan se, dokumenteret, hvad vegt der kan lægges paa forsikringen om, at der er opnaaet saa meget, som der kunde opnaaes. Hr. Brunchorst læste nemlig et privat brev, han havde faaet fra formanden i dette bolag. Dette privatbrev, som selvfølgelig fra vedkommende var ment som en tommeskruer paa vore myndigheder, som en trusel om, at hvis man ikke gaar med paa denne kontrakt, saa vil det hevne sig, dette brev indeholder ufrivillig en anvisning paa, at hvis man vil have væk det, som har vakt den største betænkelighed her under forhandlingerne, den bestemmelse, som indeholdes i post 5, saa er derfor intet

i veien fra selskabets side, kun at man da ikke vil opretholde garantien for 400000 kroners fragt paa jernbanen. Hvad vil kr. 400000 sige? Det vil sige 900000 tons. Nu har selskabet faaet tilladelse i kontrakten med den svenske stat til at fragte hid 3 millioner tons, undtagelsesvis 3,300,000 tons, og kontrakten siger, at ordinært skal det have ret til - selvfølgelig ikke pligt - at fragte deraf 1200000 tons til Luleaa, altsaa ordinært skulde der blive igjen 2 millioner tons til Narvik. Med kongens samtykke kan disse 1200000 til Svartøen forøges; men det maa ikke komme ud over 2,300,000 tons. Men naar sagen ligger sliq an, at selv da vi havde en fragt, der beløb seg til kr. 1,47 brutto, eller som den et andet aar var, 1 krone netto, og dog ikke en eneste malmvogn fra Kiiruna gik til Luleaa, men altsammen gik til Narvik, hvorledes kan det saa forstaaes, at hr. Brunchorst kan lade sig skræmme af en trussel eller antydning om, at hvis man sløifer § 5, saa vilde der ikke bli 400,000 kroner i indtægt, altsaa ikke 800,000 tons. Naar man husker paa, at alt, hvad disse store malmselskaber fik til vederlag for at give staten halvdelen af sine store eiendommer, var ret til at fragte 3,300,000 tons plus sikkerhed for ikke at rammes af eksporttold, men først og fremst, at de fik ret til at forøge sin produktion og følgelig sin fragt paa jernbanen til 3,300,000 tons, tror man da, at det er virkelig realitet i dette, at om man ikke faar bundet dette til papiret, vil der ikke bli fragtet 800,000 - 900,000 tons? Aa nei, fik det svenske selskab lov til af den svenske stat at bryde ud og fragte ikke 3 millioner men 4, 5, 6 millioner om aaret, tog de det som en stor velgjerning og som en stor fordel. Jeg mener, at hr. statsraad Brunchorst har selv ved den meget interessante oplysning om, hvad han har modtaget som privat underretning fra det svenske bolags formand; givet tilkjende at vi kan faa en bedre kontrakt hvis det norske storting siger: nei, vi binder ikke de norske statsmagter, Stortingets beskatningsmyndighed, paa den maade, som her er stillet i forslag.

Hr. Backer, komiteens ordfører, gjorde udtrykkelig opmærksom paa, og det gledede mig at høre, at det var kun forretningsmæssige hensyn, som var taget i denne sag. Jeg siger, at det gledede mig at høre, fordi der er en tirade i komiteens indstilling, som kunde give indtryk af noget andet. Det er en udtalelse i indstillingen side 5 om, at "man nok kan forstaa, at der ved denne sags afgjørelse kan være grunde, der taler for, at den norske stat stiller sig imødekommende, samtidig som der sikres banen en rimelig avance." Ja, skal den antydning, som ligger i denne tirade, som jeg haaber bliver afsvækket ialfald ved ordførerens udtalelser, blive den ledende for vor økonomiske politik, hvor det gjælder svenske interesser, da vil jeg sige, at vi er komne noksaa langt. Hr. Brunchorst var inde paa det i en anden forbindelse; han antydede, at det skulde være tvilsomt efter Karlstadaftalen, hvorvidt der var adgang for vort land til

at lægge fyr- og lasteafgifter paa alle udgaaende eller indgaaende fartøier, saa det ogsaa kom til at ramme fartøier, som fører svenske transitvarer. Jeg mener, at det moment var det ikke ganske heldigt og ganske beføiet at kaste ind i en debat om denne sag.

Jeg har sagt, at jeg har betænkeligheder ved at gaa med paa en kontrakt som denne, hvis nødvendighed jeg sandt at sige ikke fatter, og hvis nødvendighed jeg ikke har hørt belyst med ét ord fra komiteens side. Selvfølgelig, saa længe det svenske bolag har interesse af at bruge den norske bane, og saa længe vi sætter saadanne satser, at det har interesse af at bruge den, og specielt saa længe vi ikke sætter høiere satser for svenske varer end for vore egne - det er vi afskaaret fra ved Karlstadoverenskomsten - saa længe bruger det svenske bolag den norske bane, - saa længe det har nytte af at bruge den. Jeg mener derfor, at det er aldeles unødigt at komme med en kontrakt, som skal binde norske statsmagter - nu er det sagt for 25 aar - i et saa væsentligt punkt som dette. Jeg har sagt, at jeg nærer betænkelighed ved dette. Jeg vil ialfald ikke være med paa overfor fremtidige storting at bære ansvaret for at have bundet disse stortings grundlovmæssige beskatningsmyndighed saaledes, som vedtagelsen af denne kontrakt vil medføre, det vil jeg ikke være medansvarlig for. Derfor stemmer jeg under ingen omstændighed for, at man vedtager denne kontrakts § 5, som efter de oplysninger, hr. Brunchorst har givet i aften, heller ikke er nødvendig for, at kontrakten skal komme istand.

Hr. Brunchorst lod en ytring falde, som jeg kanske ikke rigtig opfattede meningen med: han vilde ikke overtage ansvaret for, at denne kontrakt ikke blev vedtaget. Jeg ved ikke, om dette skal betyde, at hr. Brunchorst har stillet kabinetsspørsmål paa denne sag. Det vilde jo være høist beklageligt selvfølgelig, om dette kabinetsspørsmål skulde have til følge, at vi mistede hr. Brunchorst her i salen. Men har han stillet kabinetsspørsmål, er det vel bare en gjentagelse af den gamle historie, at naar man har en enstemmig komiteindstilling med sig, er man noksaa flot med kabinetsspørsmål. For mig har det ikke spillet nogensomhelst rolle, hvordan statsraad Brunchorst staar i denne sag, enten for eller imod; men jeg mener, at naar det gjælder som her ikke alene at tage ansvar for noget, som har betydning idag, for dette storting, for dette aar, men som skal have betydning for 20 - 30 aar fremover i tiden, saa faar man holde os tilgode, at vi giver disse betænkeligheder udtryk i vor stemmegivning, selvom det skulde have den sørgelige følge, at statsraad Brunchorst ikke vil overtage ansvaret for det. Jeg tror forresten, da han har en enstemmig komite med sig, at han føler sig noksaa tryg paa udfaldet.

Carl Stousland: Jeg havde ikke tænkt at tage ordet i denne sag, væsentlig fordi en flerhed af komiteens

medlemmer allerede har udtalt sig om den. Men den sidste ærede talers argumentation baade i hans første foredrag og nu sidst gjør, at jeg synes, at jeg maa faa lov til at fremholde den opfatning eller de synsmaader, som har ledet min stemmegivning i komiteen i denne sag. Jeg vil ikke tilbageholde den bemerkning, at dette spørsmaal specielt ved repræsentanten hr. Castbergs maade at tage det paa er blevet noget andet og betydelig mere end det var, da jeg i al enfoldighed diskuterede det med mine kolleger i jernbanekomiteen. Da var det et spørsmaal om, hvorvidt man kunde anbefale Stortinget at gaa med paa en kontraktafslutning med en anden part; vi fæstede os ikke ved, at den anden part var et kapitalsterkt aktieselskab og heller ikke ved kontrahenternes nationalitet, vi saa det ret og slet forretningsmæssigt, og vi søgte at finde ud, hvad der kunde tale for dette. Og saa fæstede vi os ved de mangler, som efter vor mening propositionen unegtelig indeholdt. Og jeg skal villig medgive, at strax da jeg læste denne proposition, berørte punkt 5 mig ubehagelig. I farten læste jeg det som et indgreb, et forsøg paa at hindre de norske statsmyndigheder i deres selvbestemmelsesret i praktiske spørsmaal paa eget omraade, og jeg fremholdt den opfatning. Men jeg skylder at gjøre opmærksom paa, at da vi gik det nærmere igjennem, saa tilsagde baade sund fornuft og almindelig retfærdighedshensyn at tillægge bestemmelsen noget mindre vegt. Thi bestemmelsen indeholder ikke, som man her vil gjøre det til, noget positivt forbud i den retning, at nuværende eller senere storting ikke skulde kunne forhøie den saakaldte fyrafgift, hvis den nuværende paatænkte 25 øressats besluttes; men punkt 5 indeholder den bestemmelse, at forsaavidt som det i fremtiden vil ske, saa skal den forhøielse i beløbet komme til fradrag i fragten for det kvantum, som firmaet maatte fragte udover de omkontraherede 1200000 tons aarlig. Altsaa man løber den risiko, hvis det vedtages, at fragten 45 øre nedsættes for det kvantum, som er udover 1200000 tons. Jeg lagde merke til, at specielt hr. Castberg regnede med mange tal, og han kom til det resultat, at dette var en absolut ufordelagtig kontrakt, saa ufordelagtig at han ikke turde være med paa at binde dette og senere storting for en længere fremtid; dertil var ansvaret ham for alvorligt. Og i sit første foredrag reiste han det spørsmaal: Hvad vil følgen blive af, at denne kontrakt ikke bliver vedtaget? Der bliver ingensomhelst nævneværdig følge af det, sagde han. Og nu sidst han havde ordet, mente han, at det var godtgjort ved et af statsraad Brunchorst citeret brev, at naar man bare var tilstrækkelig stram her i nationalforsamlingen, saa skulde bolaget give sig. Ja, naar man er saa lykkelig at kunne være saa sikker som repræsentanten hr. Castberg i dette tilfælde synes at være, saa tilgir jeg ham hans store ord og at han er saa streng i sin bedømmelse og i sin kritik baade af statsraaden og af komiteen. Men vi andre, som ser mere almindelig paa disse spørsmaal, vi er ikke saa ganske

sikre. Der faldt en bemærkning fra repræsentanten sidst han havde ordet, som karakteriserer hans sikkerhed. Det er naturligvis, ikke noget menneske, som kan benegte, at hr. Castberg har den opfatning, og at den opfatning kan vise sig at blive rigtig, hvis man tør spille spillet. Hvad sagde den ærede repræsentant? Han sagde: Nu er det godtgjort ved et brev, statsraaden læste op, at man ingensomhelst risiko løber, det er bare det, at vi gaar glip av garantien. - Ja, det er bare garantien om at gjøre; men hvad betyder bare garantien i dette tilfælde? Det betyder simpelthen, at selskabet - for at holde os til det af repræsentanten nævnte tilfælde - selskabet fritages for at garantere disse kr. 400 000,00 aarlig i 20 aar. Kr. 400 000,00 i 20 aar, hvis jeg ikke regner fejl i farten, saa er det 8 millioner kroner. Almindelige mennesker kalder det ikke "bare". Naar man staar foran et budget som vort og et program som vort, saa spiller kr. 400 000,00 garanteret en smule rolle; og jeg, som kommer fra en liden by, er ikke større anlagt, end at det fremstiller sig som nogen risiko at slaa en streg over 8 millioner kroner, som jeg ved at vi kan faa mod et større beløb, man "tror" vil komme. Forøvrigt er det mere end disse kr. 400 000,00. Disse kr. 400 000,00 aarlig er garanteret og de er ren netto. Uden en øres udgift og uden en øres risiko faar man foruden det, man allerede har, 400000 kroner aarlig i dette tidsrum, og der er sandsynlighed for, at disse 400000 aarlig kan øges til 750000. Vi andre kan ikke lade være at regne med slige tal. Vi staar jo her og vil fremme sociale reformer og vil bygge landet, vil udvikle og udvide saa godt vi kan; men vi vil gjerne være med paa at skaffe pengene ogsaa, og her kan vi faa disse millioner. Men det er ikke nødvendigt, vi kan bare være stramme, siger hr. Castberg, saa faar vi noget mere, og saa fortæller han om alle de herligheder, som den svenske stat har fremtvunget; men han glemmer, at den svenske stat havde bugten og begge ender, medens vi havde bare den ene ende, og den er skral den ogsaa. Repræsentanten hr. Konow udtalte, at han ikke var i tvil om, at dette var en ufordelagtig kontrakt, og han følte sig aldeles sikker paa, at den kunde gjøres bedre. I sit foredrag nævnte han som bevis paa, hvor daarlig denne kontrakt er seet fra statens standpunkt - han imødegik statsraad Brunchorst derhen, at den afgift, som nu betaales, ikke var nok til at amortisere beløbet, og det var en fejl ved det hele, at man ikke var sikret at faa pengene igjen. Ja, naar en mand med hr. Konows indflydelse bruger saa sterke ord, saa har det selvfølgelig vægt, og man lægger merke til det; men hvis repræsentanten iaften havde brugt mindre sterke ord, været mere forsigtig og læst dette dokument, som her foreligger til behandling, saa vilde han have seet, at netop de ting, som han slog i pulten og sagde ikke fandtes, de staar her. Hvis mine herrer har interesse af det - og vil se efter paa indstillingens side 8, saa vil det sees, at der under post 6 staar citeret den nuværende kontrakt med Ofotbanen, og i den kontrakt findes netop de

to punkter, som hr. Konow efterlyste. Hvis den ærede repræsentant havde havt tid til at læse kontrakten, havde han sluppet at reducere sin forsikring om, hvor galt det er, saa betydelig. Jeg tør ikke paastaa, at et afslag af denne kontrakt her iaften, saaledes som hr. Castberg og hr. Konow vil have det til, ikke muligens kan føre til, at vi kan faa en bedre kontrakt. Jeg tør ikke paastaa det, og jeg tænker ikke, der er nogen i salen, som tør med positiv sikkerhed sige, at det ikke vil ske. Det kan ske altsaa; men efter min opfatning er udsigterne for det meget smaa, og med mit kjøbmandssyn paa tingen er fordelene ved kontrakten saa store, at jeg fastholder indstillingen med den forandring, som er antydnet af ordføreren og, saavidt jeg forstod, akcepteret af statsraaden. Det er nok muligt, at vi kan faa lidt mere end disse fra 4 - 750000 om aaret ved en fremgangsmaade som af herrerne Castberg og Konow antydnet, og da vil det være kjedeligt - for at bruge et mildt udtryk - om man ved at akceptere dette skulde have afskaaret sig en saaden mulighed; men det vilde være endda mere kjedeligt, om det resulterede i, at vi ikke fik noenting.

Præsidenten. Den reglementsmæssige tid er udløbet; men jeg vil foreslaa, at forhandlingerne fortsættes ud over den tid, for at man kan tilendebringe behandlingen af denne sag og - som jeg haaber - ogsaa af den næste indstilling, som antagelig ikke vil volde nogen debat. - Da ingen indsigelse er fremkommet, gaar jeg ud fra, at jeg har Stortingets samtykke til at fortsætte forhandlingerne.

Mowinckel: Naar komiteen i sin indstilling har sagt, at der er grunde der taler for, at den norske stat stiller sig imødekommende, saa synes jeg, det var noksaa søgt af den ærede repræsentant hr. Castberg deri at ville lægge noget mere end det, ordene indeholder, nemlig at der forretningsmæssig maa have været grunde, der for den norske stat som eier af Ofotenbanen gjorde det rimeligt, at den her stillede sig imødekommende. Det er nemlig det, som ligger til grund for den hele kontrakt, ønskeligheden af eller nødvendigheden af, at den norske stat, ikke som norsk stat, men som forretningsmand og eier af Ofotenbanen, faar sikret sig en sterk transport paa denne bane, fordi jo sterkere og større transporten er, des bedre stiller banen sig som forretning. I det hele taget er det efter min formening en fejl - en noksaa forstaaelig fejl, naar man ser hen til § 5 i kontrakten, men dog en fejl - at de herrer, som har reist en saa sterk opposition mod denne kontrakt, har blandet statsforhold og forretningsforhold saa sterkt sammen. De har ikke villet eller kunnet se, at her optræder staten som forretningsmand og ikke som stat. Det er det, som det har lykkedes jernbanekomiteen, ikke uden arbeide vil jeg sige, at naa frem til - at se dette som en forretning. Jeg kan ikke negte for, at i mangt og meget er jeg enig med hr. Castberg i den kritik, som han har rettet mod

arbeidsdepartementet med hensyn til dette forelæg. Det har været en plage for komiteen, det tør jeg trygt sige, under dens arbeide, at ikke forelægget har været mere udtømmende, ikke har været grundigere i de forskjellige oplysninger, og komiteen har jo derfor ved at anmode statsraaden om at være tilstede og ved henvendelser gennem sine ordførere søgt at skaffe tilveie de oplysninger, som den har savnet i forelægget. I saa henseende vil jeg sige, at jeg tror, at denne indstilling, propositionen og statsraaden selv havde staaet meget bedre i denne sal, om sagen havde været bedre udredet. Jeg tror, at meget af den debat, som idag har fundet sted, havde været sparet, hvis man paa forhaand havde faaet endel af de oplysninger, som har været savnede, og som komiteen i den korte tid, som har været overladt den, har haft vanskelig for at kunne skaffe tilveie. Jeg vil bare nævne det, som hr. Castberg sagde: fuldstændige oplysninger om forholdet mellem Luleaa havn og Narvik havn som exportsted.

Det, som det her først og fremst kommer an paa, er det spørgsmaal: Hvad skal staten som eier af Ofotenbanen gjøre for at sikre sig en større export end 1.200.000 tons? Skal den lade det hele skure i den sikre fortrøstning, at svenskerne maa komme til os, eller skal den søge paa forhaand kontraktsmæssig at sikre sig en forretning her? Havde jeg havt den opfatning, som den ærede repræsentant hr. Castberg har, og som hr. Konow ogsaa synes at have, at svenskerne maa søge til os med et stort kvantum af kis udover de 1.200.000 tons, ja, da havde jeg ogsaa stemt mod denne kontrakt, fordi jeg da havde kunnet ræsonnere som saa, at de maa komme, og vi kan kræve en god fragt for det, de kommer med. Det er netop det spørgsmaal, som jernbanekomiteen har søgt at gjøre op: Vil svenskerne komme eller vil de ikke komme? Og vi er kommet til det resultat, at svenskerne ikke behøver at komme - ialfald ikke med et saa stort kvantum ud over de 1200000 tons, som de kontraktsmæssig kan forpligtes til at komme med. Vi er altsaa kommet til det resultat, at dette er en god forretning, fordi det tvinger over til Narvik en transport, som ellers kanske ikke vilde komme til Narvik. Det er ikke saa letvindt, som hr. Castberg synes, det er, naar han siger, at differencen mellom rigsgrænsen og Narvik er 84 øre, at derfor 84 øre er ledige, som vi kunde have beregnet os i fragt. Saa let er det ikke. Fragten fr Kiruna til Luleaa er 3.48. Den er fra Kiruna til rigsgrænsen 2.64 og fra rigsgrænsen til Narvik 45, tilsammen 3.09. Det er altsaa en fragtforskjel til gunst for Narvik af 39 øre. Naar man ser disse tal mod hinanden, kunde det synes, som man kunde beregnet mere, end departementet har beregnet; men man maa huske paa, at mellem rigsgrænsen og Narvik for Ofotbanens vedkommende maa bolaget betale alle udgifter, det maa dække alt, hvad banen koster. Dette gaar vistnok ikke op i 39 øre pr. ton. Det tror jeg hr. Castberg har ret i. Departementet regner her noget for høit, naar det ganske rolig overfører

de 36 ør pr. ton, som driften af den nuværende transport koster bolaget, paa den fremtidige transport. Men der bliver dog adskillige øre pr. ton, de direkte udgifter, som bolaget har i tillæg til fragten paa den norske side sammenlignet med den svenske. Paa den svenske side betaler ikke bolaget en øre til banens drift og vedligehold, og saa kommer dertil, at i Narviks havn har bolaget større udgifter end det har i Luleaa. I Narvik er det nemlig bolaget selv, som skal skaffe malmen ombord i skibene, medens paa svensk side har den svenske jernbane overtaget dette ikke ganske billige arbejde og leverer malmen frit ombord i skibene. Var der nu her slige umaadelige masser af malm aarlig at transportere, at man kunde være nogenlunde sikker paa, at Luleaa ikke kunde afvikle alt dette, saa vilde stillingen ogsaa være en anden. Da vilde hr. Castberg kanske have ret. Men forholdet er jo det, at det dreier sig her alt i alt aarlig om 3 1/2 million. Det er maximum. Af disse 3 1/2 million tons skal 1200000 efter tidligere kontrakt gaa til Narvik. Der bliver tilbage 2300000. Af disse 2300000 er det for 1900000 tons vedkommende frit, hvorhen de skal gaa, enten de skal gaa til Sverige eller til Narvik. 3.500.000 tons er altsaa den samlede export, som bolaget kan levere. Var nu forholdet frit slig, at bolaget kunde gjøre med sin malm, hvad det vilde; var(?) og kunde den norske stat beregne en fragt af lad os sige 80 øre pr. ton; høiere fragt kunde vi vel neppe sætte - da vilde en transport svarende til den maximumstransport udover 1.200.000 tons, som har fundet sted over Norge, dengang forholdet var frit, nemlig 300.000 tons, kun skaffe os 240000 kroner. Nu vil man sige, at bolaget vilde visselig transportere mere til Norge. Men her reiser sig spørgsmaalet: Vilde det transportere stort mere til Norge, hvis fragten sættes til 80 øre, end det transporterede, dengang det var frit? Vilde det ikke gjøre alt muligt for at faa sin malm over til Luleaa? Man skal huske paa, at tidligere var forholdet det, at det var et privat bolag, som kun havde økonomiske og forretningsmæssige hensyn at tage. Nu er dette bolag, efter hvad der saa tydelig og klart er oplyst af hr. Castberg iaften, noget andet og mere end et rent privat bolag. Halvdelen af dette bolags aktier eies af den svenske stat. Der staar altsaa større og mægtigere kræfter og synsmaader bag end de rent forretningsmæssige og økonomiske, som gjør sig gjældende for et rent privat bolag. Den svenske stat har allerede - efter at den har faaet sin mægtige indflydelse i dette bolag - trykket dertil af chauvinistiske hensyn, nationale hensyn, gjort alt muligt for, at Luleaa skulde blive hovedexportbane for denne malm. Naar derfor den norske regjering har fundet, at her burde skaffes faste kontraktmæssige forhold, er den visselig kommet til det ikke mindst paa grund af det "memento", vi fik ifjor, det første aar, da den svenske stat havde nogen indflydelse over denne eksport. Den svenske stat paabød indskrænkning af eksporten over Narvik

i en grad, som gjorde, at vort budget, som herrerne vil huske, ifjor maatte ganske betragtelig nedsættes for Ofotbanens vedkommende. Eksporten over Narvik sank fra 247000 tons i 1905 og fra 300000 tons i 1906 til 150000 tons i 1907 - udover de 1.200.000 tons. Under disse forhold kan man være temmelig sikker paa - ialfald har jernbanekomiteen været det - at hvis der ikke nu sluttet en kontrakt, som tvinger eksporten over paa denne bane, saa vil den gaa til Luleaa, selv om der fra svensk side derved maa bringes økonomiske ofre. Og det kan meget godt tænkes, at hvis eieren af Ofotbanen, den norske stat, ikke stiller sig forretningsmæssig imødekommende ligeoverfor denne transport, saa vil nationale hensyn i Sverige - chauvinistiske hensyn kan man gjerne kalde dem - gjøre sig saa stærkt gjældende, at den svenske stat paa sin side, som eier af jernbanen mellom Kiruna og Luleaa og som eier af halvdelen af dette bolag, vil trykke fragten mellem Kiruna og Luleaa endnu lavere ned for at tvinge mere malm over paa denne bane. Det kan man meget vel tænke sig, og da bliver det et spørgsmaal, om man skal give afkald paa en forretning, som ikke kan siges at være nogen stor forretning, naar man ser hen paa fragtsatsen, men som trods alt maa siges at være en god forretning. Man maa erindre, at her hvor trafikanten betaler alle drifts- og vedligeholdsgiffter er en transport af 900 000 tons à 45 øre en bedre forretning end f.eks. 450 000 tons à 90 øre - det er en bedre forretning om ikke for banen saa dog for Norge. Skulde følgen af et "frit forhold" her blive den, at Sverige nedsatte sin eksport over Narvik, vilde forretningen blive daarligere for Norge, selv om vi fik en høiere fragt end en sikker transport af 900 000 tons eksport over Narvik vilde blive. Jo høiere eksportkvantumet blir, jo mer betyder det virksomhed i Narvik; for alt det liv og al den virksomhed, som er knyttet til og følger eksporten stiger ikke med fragtsatsen men med fragtkvantumet. - Dette bør man lægge vel merke til, naar man sammenligner disse forhold og naar man spørger, om det er en fordel for Norge at binde sig til en fast sats.

Det er ikke saa, at jernbanekomiteen med glæde har gaaet til denne kontrakt; særlig har, selvfølgelig kan jeg gjerne sige, § 5 vakt anstød. Det siger sig selv, at en slig paragraf som denne maa vække anstød. Men spørger man, om jeg tror, at man kan komme forbi § 5, al den stund man vil knytte en fast og bestemt kontrakt med Svenskerne, saa svarer jeg nei. For ingen forretningsmand, ingen eksportør, som skal binde sig til at eksportere et vist kvantum af en vare, kan gjøre dette uden at vide, hvad fragten dreier sig om; han kan ikke finde sig i, at fragten direkte eller indirekte gjøres høiere end den, hvorpaa han har baseret det hele kontraktsforhold. Det, som gjør forholdet stødende for os, er den tilfældighed, at den norske stat baade eier banen og er den, der er herre over fyr- og lasteaftgiften. Mon tænke sig banen paa private hænder, at staten intet havde med den bane at

gjøre! Tror man da, at det svenske bolag vilde have indladt sig paa en kontrakt med en privat norsk baneeeier uden at have sikkerhed for at eksportforholdene, omkostningerne i Narvik, vilde blive de samme under hele kontraktstiden? Neppe! Det svenske bolag vilde da som nu sige: Jeg skal betale den og den fragt til Narvik; men forsaavidt den norske stat skulde gjøre Narvik til en kostbarere havn for vor malm at komme ud fra - ja, da maa fragten reduceres i tilsvarende grad. Det er i virkeligheden noget, som ofte gjøres, hvor det gjælder transportkontrakter. Eksportøren, den som skal benytte transportmidlet, forbeholder sig, at de ekstraafgifter, som der maatte komme til, bliver ham uvedkommende. Det er skeet med de kontrakter f.eks., som norske skibsredere har sluttet i Kanada; der er fra de kanadiske kuleksportørers side taget udtrykkeligt forbehold om, at hvis den kanadiske stat skulde paalægge afgifter, saa bliver disse afgifter vedkommende kuleksportører uvedkommende, eller som det i enkelte tilfælde er sagt: Vi bærer dem bare med et bestemt beløb.

At blande de konstitutionelle spørsmaal sammen med denne § 5, synes jeg er at gjøre for stor ære paa den; at nævne konstitutionen i denne forbindelse, hører i virkeligheden intetsteds hjemme. For den norske stat er ikke bundet paa nogensomhelst maade til at holde fyr- og lasteafgifterne i de norske eksportthavne indenfor nogen bestemt grænse; men som eier af Ofotbanen er den forpligtet ligeoverfor den anden kontraherende part til at holde samme fragtsats. Dertil indskrænker det sig. Det er beklageligt; men jeg tror, at hvis man vil have en kontrakt, er denne bestemmelse uundgaaelig. Hvad vi kanske kunde have opnaaet, det var en høiere fragtsats, skjønt de oplysninger, som komiteen har faaet gennem samtaler med statsraaden, og som den selv har skaffet sig ved sammenligninger mellem forholdet mellem Luleaa og Narvik, har ført til det resultat, at man neppe heller der kunde have opnaaet noget mere. Og naar det ligger sliig an, saa tror jeg, man skal betænke sig en smule, før man giver afkald paa denne kontrakt. Det kan hælde, at her er fuglen i haanden bedre end de 10 paa taget. Og at ville holde Ofotenbanen gaaende uden et kontraktmæssig sikret kvantum om aaret vil som sagt kunne føre til, at den som forretning kanske ikke bliver saa god, som vi nu har sikkerhed for, at den bliver ved hjælp af denne kontrakt.

Ihlen: Der er tidligere i denne debat pegt paa, at der i kontrakten ikke indeholdes nogen maksimumsgrænse for transporten. Statsraaden har svaret paa det, men jeg er ikke ganske fornøiet med statsraadens svar. Jeg har fremdeles den opfatning, at der burde sættes en maksimumsgrænse. Det er ganske rigtigt, som statsraaden sagde, at dette svenske bolag har i sin kontrakt med den svenske stat en maksimumsgrænse, men der er intet til hinder for, at maksimumsgrænsen i denne kontrakt bliver forandret. Den, som kjender lidt til, hvorledes forbruket

af denne slags malm stiger i verden, maa sige sig selv, at vi godt kan tænke os, at om en 10 - 15 aar er prisen paa denne slags malm steget, og det kan da være meget ønskeligt for dette bolag at komme til at sende f.ex. 1 million tons til over Narvik. Dette er bare heldigt, siger statsraaden; for efter kontrakten med dette bolag kan vi da bygge dobbeltspor og træffe andre foranstaltninger paa bolagets bekostning, og vi faar desuden en større netto, nemlig en betaling af 45 øre pr. ton. Dette er ganske korrekt, men vi skal huske paa, at indtræder den situation, at svenskerne vil have sendt 1 million tons til, saa er vi, saavidt jeg forstaar kontrakten, bundet til at tage denne million for disse 45 øre, uagtet situationen om en 10 - 15 aar f.eks. godt kan være den, at al rimelighed taler for, at vi for denne forøgelse, for denne million, faar en adskillig høiere sum. Jeg vil derfor henstille til statsraaden at tage under den grundigste overveielse, hvorvidt der ikke i kontrakten bør indføres et maksimum for transporten. Jeg tror, at de, som kommer til at leve om nogle aar, vil se, at det er fuldt berettiget, at der er sat ind et maksimum.

Angaaende kontrakten selv i sin helhed vil jeg faa lov at sige, at jeg synes nok, at man burde kunnet opnaa en noget høiere fragsats, men hvis vi forkaster denne kontrakt her, saa kommer vi op i en situation, som ikke bliver ganske behagelig. Jeg kjender ogsaa lidt til Svenskerne og svenske forhold. Jeg har i sin tid havt lidt med at undersøge fragtf forholdene til Gøteborg og jeg saa, hvorledes Svenskerne arbeidede for at trække trafikken til Gøteborg. Baade ved det ene og det andet, ved at ofre penge og paa anden maade, gjør de alt, hvad de kan for at trække trafikken til Gøteborg her søndenfjelds, og de vil ogsaa gjøre alt muligt for at trække trafikken til Luleaa der nordenfjelds. Jeg vover derfor ikke at være med paa at tage ansvaret for at forkaste denne kontrakt. Jeg tror, at det her kan siges som saa ofte, at et magert forlig er bedre end en fed proces.

Grieg: Jeg skal faa lov til at sige, at da denne kontrakt blev fremlagt saa havde ogsaa jeg et indtryk af, at det tal, 45 øre, var meget lavt, baade sammenlignet med, hvad der tidligere har været betalt og især da jeg føler mig overbevist om, at Narvik i mange henseender byder store fordele som transportsted fremfor Luleaa. Dette sidste kan vel heller ikke benegtes. Narvik har udmærkede dybdeforhold og der kan lastes det hele aar; det kan man ikke i Luleaa. Der kan ikke være tvil om, at Narvik ogsaa af den grund, at man kan anvende de allerstørste skibe, hvad man ikke kan i Luleaa, byder fordele for transporten, som i sammenligning staar høit over det andet sted. Dette var man opmærksom paa i 1898, og hr. Castberg har citeret, hvad der dengang endvidere blev anført, at indlastningen i Narvik vilde blive 20 øre billigere pr. ton end i Luleaa. Nu skulde man altsaa tro, at ialfald en saa meget større fragt maatte kunne

gjennemføres, men ved at studere tallene er jeg kommen til det resultat, at dette nok er umuligt. Thi hvorledes mødte Svenskerne dette forhold? Det fremgaar tilstrækkelig klart af dokumenterne. De satte fragten fra Kiruna til Luleaa for 305 km. til 3,48 medens de for 129 km. fra Kiruna til rigsgrænsen satte den til 2,74, altsaa saa rent uforholdsmæssigt, at hvis man anvender det lille norske stykket paa disse to tal, saa er forholdet det - jeg ser bort fra tonkilometeren; jeg tror, at det er tilstrækkeligt for det praktiske formaal at paavise, hvad der foreligger her - da er forholdet det, at dersom man bruger den samme maalestok, den samme fragt, fra rigsgrænsen til Narvik, som er anvendt fra Kiruna til Luleaa, saa vil den blive 44 øre; men hvis man anvender det forhold, som distancen fra Kiruna til rigsgrænsen giver, vil den blive 80. Men ikke nok med, at Svenskerne paa denne maade vanskeliggjorde forholdet vestover, fordi Luleaa sammenlignet med Narvik i mange henseender var meget ufordelagtig stillet saa gjorde de endda en ting, idet de i de 3,48 pr. ton paatog sig at levere varen frit i rummet i Luleaa. Og hvorledes er saa dette forhold i Narvik? Jo, der koster hver ton 40 øre at bringe ned i skibet, saaledes at forholdet blev dette, at med den fragt af 70 øre, som blev betalt ifjor, kostede det frit i rummet i Narvik 26 øre mere end i Luleaa. Jeg skal her faa lov til at oplyse, at grunden til, at man, i 1898, trodde, at det i Luleaa skulde blive saa meget dyrere, ogsaa var den at man beregnede en oplagringsafgift paa Svartøen paa 30 øre pr. ton men disse 30 øre er ogsaa sløifet. Desuden er der et andet forhold, som jeg vil faa nævne, fordi det er flere, som har berørt det; det er dette med hensyn til fyr- og lastepenge. I Luleaa opkræves fyr- og lastepenge, - "fyr- og baakpenningar(?)", som det heder paa svensk, med 25 øre pr. ton og desuden en gang "lastipenningar" 10 øre pr. ton; men fyr- og baakafgifter er begrænset til 4 gange, 4 gange for indgaaende og 4 gange udgaaende, ialt 8 gange. Altsaa, et skib, som farer paa Luleaa, kan man i dette forhold vanskelig sammenligne med et skib der farer paa Narvik, idet det ikke kan gaa paa Luleaa om vinteren, men et skib, som farer paa Luleaa og Stettin, kan gjøre ikke saa meget færre reiser end et skib, som farer mellom Narvik og Rotterdam. For et saadant skib koster saaledes fyr- og "baakafgift" kr. 2,20 pr. ton pro anno. Man kan ikke komme høiere, da det, som sagt, er begrænset til 8 gange. I Narvik vil afgiften efter det foreliggende forslag, idet jeg gaar ud fra 20 reiser mellem Narvik og Rotterdam, hvad der er det almindelige, komme op i kr. 5,00 pr. ton; det vil altsaa sige mere end det dobbelte. Der er ogsaa andre ting, i hvilken en sammenligning falder ugunstig ud for Narvik. Jeg vil nævne lodspenge. Mange af disse skibe tager kjendtmænd fra Bergen og tilbage samme vei. De er ofte nødt til at gjøre det, men det er ikke tvungne lodspenge, saa vi kan sætte dette ud af betragtning, uagtet det for en saadan reise koster over

kr. 200,00. Men de tvungne lodspenge, som begge steder indbetales direkte i lodskassen, beløber sig for et skib, som jeg her har opgave over, nemlig dampskibet "Ran", som er en damper paa omkring 5000 vægttons, til i Narvik for ind- og udgaaende om vinteren kr. 399,00 og om sommeren kr. 309,00. I Luleaa betaler samme skib kr. 190,00. Naar dertil kommer at disse fartøier i regelen er nødt til at bruge kjendtman, vil man forstaa hvor tunge disse udgifter i sammenligning er. Hvis dette skulde sættes ud i kroner og ører, er jeg saaledes ikke i tvil om, at det vilde blive dyrere at sende malmen over Narvik. Men alligevel tror jeg, de har fordel af at sende den den vei, over Narvik, uagtet jeg ogsaa mener, at de kan indrette sig paa at transportere den over Luleaa, over Svartøen.

Der er en anden ting, som jeg tror, man maa tage i betragtning her, og det er, at den svenske stat har bygget jernbanestykket mellem Kiirunavaara og Gellivaare, og det er vel ikke meningen at lade dette stykke henligge ganske ubenyttet. Fra Gellivaare transporteres om aaret omkring 750000 tons. Det kommer ikke stort høiere, det er omtrent, hvad der kan komme derfra. Resten maa komme fra Kiruna, og det kan enhver forstaa, at de kan transportere meget mere end disse 750000 tons. Hr. Castbergs anførsel tror jeg saaledes, uagtet jeg har overbevist mig om, at det staar trykt i et dokument, han har vist mig, maa bero paa en misforstaaelse fra den ene eller anden side. Det gjaldt de 3 aar 1903 - 1906. Nu tror jeg sikkert det maa være en transport ogsaa fra Kiruna; man kan ikke lade jernbanestykket ligge ubenyttet saa længe. I anledning af kontraktens artikel 7, bestemmelsen om at man betinger sig at faa tonagebehovet udbudt ogsaa i dette marked har komiteen udtalt en frygt for, at dette skulde se ud som et krav paa preferance. Det kan jeg ikke finde selv mellem linjerne, og hvad selve realiteten angaar, saa tør jeg forsikre, at nogen preferance bliver vi nok ikke udsat for. Det er saa langt fra, min tro er tvertimod den at vi faar nok ikke nogen større andel i det. Et saapas baand, som der staar, kan sandelig gjerne i skibsfartens interesse faa lov til at blive staaende.

Ja, jeg vil stemme for sagen. Jeg tror man er paa den rette side ved at sikre sig det, man kan faa, at man i konkurrancen med Luleaa indretter sig saa, at man kan trække det størst mulige kvantum over Narvik

Statsraad Brunchorst: En hel del af de ting, jeg havde tænkt at sige, er allerede sagt af de andre talere, som har havt ordet, især af hr. Mowinckel og hr. Grieg. Jeg har ogsaa et indtryk af, at man er kjed af denne debat, som gaar i detalj og opererer med 10 øre, og 36, 46 øre eller hvad det kan være. Jeg skal derfor faa lov til bare at tage et par smaapunkter frem til belysning. Først og fremst hr. Konows beregning, hvorefter det skulde være aldeles galt, dette, at vi ved vor fragtberegning har trukket fra 36 øre i driftsudgifter fra

bruttofragtberegningen. Det var saa aldeles galt, sagde hr. Konow, - det var saa rent bort i væggene galt, sagde hr. Castberg, det skulde være 11 øre istedenfor 36 øre. Hr. Konow fremhævede meget sterkt, at det var mildest talt bort i væggene, at ville gaa ud fra, at selskabets udgifter for dette kvantum: 120000 + 900000 tons skulde blive noget tilnærmelsesvis som 36 øre pr. ton. Til bevis for dette oplyste han om, at denne driftsudgift var allerede gaaet ned fra 46 øre - et tal, som han formodentlig har fundet - til kr. 0.36, som vi havde opgivet. Jeg ved ikke, hvor hr. Konow har dette tal 46 øre fra. Det kan vel ikke være fanget ud af luften; men det foreligger intetsteds i dokumenterne, og det foreligger ikke nogetsteds i de oplysninger, som hr. Konow har indhentet hos generaldirektør Sunde, oplysninger, som jeg idag har faaet afskrift af. Der findes ikke noget tal 46 øre. Det findes ikke, - det er noget, som ikke eksisterer. Denne nedsættelse af driftsudgifterne fra 46 til 36 øre for de 300 000 tons eller hvad det var, som transporteredes ud over 1 200 000 tons, det staar aldeles for hr. Konows egen regning. Der er ingen anden, som kjender noget til det. Det er sandt, at driftsudgifterne vil gaa ned, naar kvantumet vokser fra 1 200 000 til 2 millioner tons eller noget mere, men de vil ingenlunde gaa saa meget ned, som hr. Konow indbilder sig. Det klandredes ogsaa af hr. Castberg, at der ikke foreligger opgave over, hvor langt ned de vil gaa. Der kan ikke foreligge nogen opgave over det; det kan ikke beregnes nøiagtig paa forhaand selv for det nuværende kvantum, hvor store driftsudgifterne er. Der har altid været uoverensstemmelser mellem de budgetterede driftsudgifter og de regnskabsmæssige udgifter, allerede ved det nuværende kjendte kvantum. Man kan da ikke give sig til at beregne for fremtiden, hvordan udgifterne vil stille sig. Derfor har vi ikke fundet grund til at gaa ind paa det i propositionen.

Hr. Castberg havde fundet ud, at driftsudgifterne var 11 øre, og han støttede sig da til en udtalelse i indstillingen, hvoraf det fremgaar, at i 1906 var fragten brutto kr. 1.47 og kr. 1.36 netto. Ja, dermed hænger det saaledes sammen, at den nettofragt som der i indstillingen tales om, det er noget andet end den nettofragt, som jeg har talt om. De 11 øre, som er differancen mellem de to i indstillingen nævnte beløb er kun et staaende tal, som benyttes af jernbanen som basis for det fradrag, selskabet skal faa for vogne, som den norske stat transporterer paa jernbanen. Forholdet er som sagt, at det svenske selskab betaler alle udgifter ved sin malm. Nu har imidlertid banen endel transport udenfor malmen. Det kjører af og til endel passagerer og varer, andre varer end malm. For disse faar selskabet en godtgjørelse af 11 øre, som svarer til de direkte udgifter til kul etc., som transporten af disse vogne for staten skulde bevirke. Det er klart, at den norske stat, som har hals og haand over beregningen af den godtgjørelse, som betaales selskabet, ikke har nogen

særlig grund til at sætte godtgjørelsen særlig høit. Jeg tror jeg kan sige, at de 11 øre, som godtgjøres det svenske bolag pr. ton for transport med jernbanen udenfor malmen, er lavt sat. Det omfatter intet, som svarer til lønninger og renter. Lægger man til alle de andre ting, lægger man til lønninger og driftsudgifter i det hele, saa kommer man til de nogle og tredive øre, som er den virkelige udgift pr. ton malm, som transporteres paa banen. Denne sum, nogen og tredive øre, har varieret endel op gennem aarene. Den beregnes for 1907 til 39.76. Den kan muligens reduceres endel ved, at kvantumet bliver større. Men reduktionen bliver ikke større end nogen forholdsvis faa øre. Der foreligger ingen beregning over, hvad udgifterne til driften vil blive - beregnet paa den maade, at det omfatter alt. Der er liden sandsynlighed for, at udgiften nogen gang kan komme ned i 30 øre; den vil rimeligvis holde sig høiere. Saa hr. Konows udtalelser paa det punkt var temmelig løse, for at bruge et mildt udtryk.

Hr. Konow var ved den samme leilighed inde paa, at den nugældende kontrakt var uheldig; den var særdeles uheldig, fordi de 3.8 %, som skulde betales i rente, ikke strækker til til renter og amortisation. Hvis hr. Konow havde gjort sig den umage at læse bilaget til indstillingen, dets § 5, b, andet passus, vilde han deraf have seet, at til amortisation af banen skal regnes et beløb svarende til differencen mellem 3.8 % og hvad den norske stat eller jernbanen betaler i renter for sine laan - efter beregning af finansdepartementet. Det er, hvad der anvendes til amortisation. Og selskabet kan ikke gaa fra sin kontrakt, før anlægget er amortiseret. Der staar nemlig i det samme tillæg til indstillingen, i(?) § 22, at den norske stat kan gaa fra kontrakten, hvis den finder sig tjent med det, før anlægget er amortiseret, men selskabet kan ikke komme løs fra kontrakten, før det hele anlæg er amortiseret, og det er en noksaa lang tid, naar man kun regner denne difference i renterne til amortisation. Det vil vistnok hr. Konow indrømme. Vi er sikret amortisation.

Saa havde vi hr. Castberg. Hr. Castberg er meget flot her i salen, naar det gjælder store løfter, hvortil der skal bruges penge. Og det lader til, at han er lige flot, naar man staar lige overfor muligheden af at skaffe penge. Da spiller kr. 400 000.00 ikke nogen videre rolle. Jeg synes, at man har en vis ret til at betegne det som letsindig tale, dette at man med let hjerte skulde opgive denne garanti af 400000 kr., som er tilsikret staten, skulde gaa bort og opgive det for ikke at komme i den kasus at stipulere en bestemt afgift for den malm, som skal gaa over den norske bane. Det er ikke noget andet, vi gjør i § 5, som hr. Mowinckel meget klart og tydelig udviklede, end at vi stipulerer en bestemt sum af kr. 0,55 - beregner jeg det til - som den jernbaneafgift og fyrafgift tilsammenlagt, som skal erlægges af denne malm ifølge kontrakten. Men for at undgaa at binde den norske

stat til en bestemt sum, skal man kaste vrag paa kontraktens garanti af kr. 400.000,00. Selskabet vil vist meget gjerne acceptere dette, blive kvit § 5 og derved blive kvit garantien. Vil Stortinget tage ansvaret for det, finder Stortinget det hensigtsmæssigt at sløife garantien og sløife § 5, saa vil der vist ikke gjøres den ringeste indvending fra selskabets side.

Hr. Castberg sagde, at selskabet jo altid vil komme til at transportere saa meget mere end dette kvantum, saa garantien spiller ingen rolle for den norske stat. Ja, da skal jeg underrette hr. Castberg om, at vi meget sterkt forsøgte, at faa denne garanti forhøiet fra 400.000 kr. til 500.000 kr. for disse aar; men selskabet vilde ikke gaa ind paa det. Det sagde, at man kunde umulig gaa ind paa at forhøie garantien; der var saa mange omstændigheder, som der spillede ind, saa der kunde ikke være tale om at forhøie den. Vi maatte til syvende og sidst give os paa det. Det er, hvad selskabet selv mener om garantien; men hr. Castberg ved det selvfølgelig meget bedre end baade departementet og selskabet.

Hr. Castberg siger, det er let at være flot og stille kabinetspørgsmaal, naar man har en enstemmig komiteindstilling i ryggen. Jeg har ikke stillet noget kabinetspørgsmaal - hr. Castberg har misforstaaet mine ytringer om det; men jeg vil sige til hr. Castberg, at det er meget let at være flot, naar man har en enstemmig komiteindstilling imod sig, saa man kan være temmelig sikker paa, at indstillingen bliver vedtaget, og man slipper at have noget ansvar for, at det gaar istykker. Hr. Castberg har ved tidligere anledninger fulgt samme politik og ikke villet være med paa at tage ansvaret. Det samme vil han gjøre nu, og det undrer mig ikke. Hr. Castberg var idag i sit gamle hjørne; det glædede mig at se ham igjen i det humør, og jeg opfatter det ogsaa som et udslag af en tilbagevenden til de gamle dages kampmaade at han skyver ansvaret fra sig ved at stille sig i decideret minoritet. Jeg skal indskrænke mig til dette.

Nilssen: Da jeg har hørt udtale stille forundring over, at jeg som medlem af jernbanekomiteen har været med paa denne indstilling, vil jeg sige et par ord. Jeg vil gjøre opmerksom paa, at det almindelige indtryk af denne debat er, at de fleste talere udenfor jernbanekomiteens medlemmer og statsraaden - bortset fra dhrr. Castberg og Konow - som har havt ordet i denne sag, har begyndt, som de fleste af komiteens medlemmer, under stor tvil og har ment, at det vel maatte være paakrævet at gjøre en forandring i denne kontrakt, men der er gaaet vedkommende talere, som det er gaaet komiteens medlemmer, at efterhvert som de har sat sig ind i sagen, og efterhvert som de har faaet de oplysninger, som skulde til for at bedømme sagens rent forretningsmæssige side, har de endt med ikke at ville være med paa at forkaste kontrakten. Det har været tilfælde med komiteens medlemmer og, jeg tør sige, ikke mindst med mig. Jeg var længe i tvil, og jeg

var lige til det sidste møde, vi holdt i komiteen, bestemt paa at sætte mig mod kontraktens § 5, da jeg ansaa den bestemmelse for at være den usmageligste; men efter de oplysninger, som forelaa, og ikke mindst paa grund af den oplysning, at det ikke her bare var et privat selskab, vi havde at gjøre med, kunde jeg ikke fastholde denne opfatning. Det forholder sig nemlig ikke saa, som jeg syntes det skinnede igjennem hos hr. Konow, naar han sagde, at man kunde ikke binde sig til et privat selskab. Den oplysning, at den svenske stat eier halvparten af aktierne, bragte mig til at føre det ræsonnement: For et rent privat selskab vil det, i første række ialfald, være om at gjøre at indrette sig saa fordelagtig forretningsmæssig og økonomisk seet som mulig uden at tage noget særligt hensyn til de nationale forhold; men naar en stat som den svenske sidder inde med halvparten af aktierne, saa tænkte jeg som saa, at da har den svenske stat ogsaa raad til og anledning til at ofre nogle kroner paa nationalitetens alter, om de paa den ene eller anden maade kunde tjene til at styrke den, og det er min faste overbevisning, at man vilde ofre de nødvendige penge paa nationalitetens alter og gaa med denne transport til Luleaa, for at den ikke skulde komme over Narvik. Videre har jeg med hensyn til § 5 spurgt: Er der nogensomhelst sandsynlighed for, at laste- og fyrafgiften vil blive forhøiet i den tid, der her er spørgsmaal om udenom de 25 øre pr. registerton? Derpaa har jeg faaet det svar: nei, det er ikke sandsynligt. Hr. Konow konstaterede dette. Han sagde, det ikke var sandsynligt, at fyr- og lasteafgiften blev forhøiet; men man kunde ingenting vide. Men det er ikke sandsynligt, og naar det gjælder en forretningssag af denne art, synes jeg, man maa regne med det, som man antager er sandsynligt, og ikke gaa længer. Alt dette har gjort, at jeg er bleven staaende ved i komiteen ikke at være med paa at forkaste denne kontrakt. Hvis vi havde havt den opfatning, som hr. Castberg hævdede med den allerstørste bestemthed, at det er en livsbetingelse for selskabet at gaa over Narvik, saa kunde vi være stramme; men naar vi i komiteen ikke har kunnet tilegne os den opfatning, at det er en livsbetingelse, slig, at vi kunde diktere bestemmelserne udover det, som her var opsat, saa har vi fundet det nødvendigt at resignere og tage det, som foreligger, da der er den største sandsynlighed for, at vi ikke kan opnaa noget mere. Det har været mit standpunkt, og derfor har jeg været med paa komiteens indstilling og vil anbefale, at den vedtages.

Hans Hansen: I anledning af statsraadens udtalelse om § 5, som han regnede som en fordel, idet man i selve paragrafen havde fastslaaet en bestemmelse om, at der fra svensk side ingen indvending kunde gjøres mod en fyr- og lasteafgift, vil jeg faa lov til at sige, at det er ganske rigtigt, som statsraaden udtalte, at der i 1903, da dette spørgsmaal var oppe, fra svensk side, i svenske aviser blev

hævdet, at nogen saadan afgift havde man ingen ret til at paalægge; men ligesaa sikkert er det, at der af alle dem, der principielt var mod malmafgiften, hvoriblandt ogsaa jeg, blev udtalt, at derom kunde der ikke være tvil, at Norge naarsomhelst har ret til at indføre laste- og fyrafgift, saa af den grund ser jeg ingen nødvendighed for at have denne paragraf. Men der er en anden omstændighed, som efter min mening tilsiger, at det alligevel kanske er heldigst at faa den i den af statsraaden foreslaaede form fremfor helt at sløife den, og det er, at hvis man tager den i den form, som statsraaden nu har antydnet, saa staa man frit ligeoverfor malmafgiften, ligeoverfor skibsafgiften. Indføres den ikke, da vil, saavidt jeg forstaar det, fragtsatsen blive forhøiet med 10 øre eller med et til 25 øres laste- og fyrafgift svarende beløb. Er ikke det tilfælde?

— Statsraad Brunchorst: Det er tilfælde. Der kan ikke siges noget, om det vil blive 10 øre; men det vil beregnes for hvert aar.

Hans Hansen: Da mener jeg, at forat man kan staa frit ligeoverfor den laste- og fyrafgift, som er omhandlet i § 5, er det heldigst, at den beholdes.

— Der har af flere medlemmer af komiteen, specielt af mine kolleger forretningsmænd, været hævdet, at denne sag har de helt ud behandlet fra et forretningsmæssigt standpunkt. Det glæder mig forsaavidt at høre, at disse forretningsmænd paa den maade har gjort sig gjældende, og jeg vil ogsaa gjerne behandle sagen fra det samme synspunkt, som de har gjort, men der er en ting, som det forekommer mig, at herrerne ikke har taget med, ialfald er den betragtning ikke kommet til orde, og det er, med hvem afhandler vi denne kontrakt, med hvem opretter vi den, er ikke det ogsaa forretningsmænd, eller mener man, at det er bare "chauvinister", som har gjort dette tilbud? Nei, jeg mener, at de, med hvem vi kontraherer, er ligesaa gløgge - i god forstand være det sagt - som vi selv er. Derfor har jeg netop som forretningsmand savnet denne garanti for, at vi her er kommet saa langt, som vi med rimelighed burde komme. Det er det, som har fremkaldt mine udtalelser og min tvil. Jeg mener, at netop forretningsmæssig seet gjør man rettest i at se at faa, hvad man rettelig tilkommer. Naar statsraaden mente, at parallellen nu skulde blive at trække med den gamle kontrakt, de 3,8 pct. og hvad det gjorde pr. ton, saa er jeg uenig i det, det er forskjellige ting. Da man var med paa at bygge banen, grundlægge den, var det ganske rigtig det overskydende af, hvad statslaanet kostede, der skulde gaa til amortisation; men da var tonsantallet begrænset til disse 1.200.000; men det er det, som er udenom det, som banen skal gjøre forretninger med. Mellem de to ting kan der ikke trækkes paralleller, parallellen bliver at trække mellem Luleaa og Narvik som udskibningspladse. Der har været talt meget om ansvar, men jeg vil ikke tage ansvaret for at stemme mod

Møde for lukkede dører, Stortinget 6. mars 1908

dette; naar ingen af komiteens medlemmer, der, saavidt jeg forstaar, gjennemgaaende har havt de samme tvil som jeg, vil tage det, saa kan ikke nogen enkeltmand tage det.

Konow: Det var et par ting fra den ærede statsraad, som jeg maa faa lov til at svare paa. Han sagde, at jeg havde betegnet disse 36 øre i omkostninger til driften for noget rent bort i væggene. Jeg har ikke udtalt mig om det, jeg har sagt, at mit indtryk var det, at de var for høie, men jeg har sammenlignet 46 øre med 36 øre, som departementschefen udtalte, at driftsomkostningerne vilde beløbe sig til. Saa spurgte statsraaden, hvor jeg fik de 46 øre fra, det var da grebet ud af luften. Ja, jeg er i det lykkelige tilfælde at kunne henvise til hr. statsraad Brunchorsts egen proposition, den synes statsraaden, som jeg ogsaa ved tidligere anledninger har gjort opmærksom paa, ikke at kjende rigtig godt til. Der staar nemlig side 17 Ofotbanens indtægter kalkuleret saaledes:

"Av Luossavaarabolaget for	For tiden 1/4
transport av 1200000 tons pr.	1908-31/3 1909
aar efter overenskomst:	kr.
Utgifter til banens drift og vedlikehold....	591940.00
Herav vedkommer anden trafik end bolagets..	29040.00
	<u>562900,00"</u>

Naar man dividerer det beløb med 1.200.000, saa bliver det 46 øre. Det er driftsomkostningerne efter den kongelige proposition. Naar saa statsraaden siger, at det her vil beløbe sig til 35 øre for det hele kvantum malm, de 1200000 tons + øvrige 2 millioner, eller hvormeget det nu kan være, der kommer til, saa er forskjellen 10 øre, saa tjener Kiiruna-selskabet 10 øre pr. ton paa transporten af de 1200000 tons. Da nedsattes driftsomkostningerne med 10 øre paa de 1200000 tons, som selskabet kontraktmæssig er pligtigt til at transportere, og som det skal betale driftsomkostningerne for. Man har undertiden saa let for at slænge ud ord som "letsindig" og "let" o.s.v., men man bør ikke gjøre det, før man har undersøgt sagen, for man kan jo forudsætte, at naar en repræsentant taler her i salen, saa taler han efter de dokumenter, som foreligger for ham. Statsraad Brunchorst sagde: Ja, efter de oplysninger, som hr. Konow har faaet gjennem generaldirektør Sunde -. Jeg har ikke nævnt et eneste af de tal, jeg har faaet gjennem generaldirektør Sunde. Jeg fandt nemlig, at det var nødvendigt at faa oplysninger af den mand, som kunde give besked om de ting, som ikke fandtes omhandlet i den kongelige proposition, og som burde findes i den kongelige proposition. Forresten har statsraad Brunchorst desværre ikke faaet afskrift af de dokumenter, for der var ikke tid dertil. Der kom en mand, som skulde hente dem til statsraaden, men jeg havde

dem ikke hos mig her i Stortinget da og kunde ikke levere ham dem. Det var ikke planlagt fra min side, tvertimod, jeg var meget bedrøvet over det. Saa sagde statsraad Brunchorst, at amortisationen fik man betalt; for det, som blev tilovers af de 3.8 pct., efter at den effektive rente, staten selv giver(?) var betalt, det skulde gaa til amortisation. Ja, staten betaler for sit sidste laan 3.68 pct. (gjennemsnittet for laanene er høiere) $3.80 \div 3.68$, det bliver 12/100 ret i amortisation, og det vil svare til en amortisationstid af 800 aar, en deilig amortisationstid! Ellers amortiserer vi vore statslaan paa 50 à 70 aar. Det bliver for lidet til amortisation efter den kontrakt, som er sluttet med disse store malmselskaber. Det er ikke nogen god kontrakt for den norske stat, og vi skulde søge at faa den forbedret. Jeg har ved at læse dokumenterne og beregne faaet ud det samme som konsul Grieg oplyste, at det, vi nu har, er 70 øre pr. ton. Naar man regner renter og udgifter til drift, bliver det 70 øre pr. ton. Det, vi faar ved den nye kontrakt er beregnet til 80 øre; men derfra gaar efter min beregning mindst 10 øre i nedsættelse af driftsudgifterne for de 1200000 tons. Vi faar da 70 øre ogsaa efter den nye kontrakt, og det er efter min mening for lidet.

Nu er det sagt, at her er et selskab, hvor man delvis kan komme i konflikt med den svenske stat. Hvordan forholder dette sig? Der er truffet en kontrakt mellem dette selskab og den svenske stat; men i den kontrakt bestemmes, at den svenske stat ikke skal have andet med bestyrelsen af selskabets affærer, end at den har en repræsentant i bestyrelsen, og den maa ikke blande sig ind i selskabets bestyrelse udenfor det, som er stipuleret i kontrakten, saa det gaar ikke an at true her med den svenske stat, at stille den op i baggrunden. Gudbevares, der har jo været anvendt trusler om, hvad Sverige kan gjøre, hvis vi ikke stiller os medgjørlige, paa mange maader i denne sal; men jeg tror det er aldeles overflødigt ved denne leilighed. Jeg tror ikke man kan gjøre det med grund. Jeg tror, at der mellem den svenske stat og dette selskab er truffet en forretningsmæssig aftale, og hvis det forretningsmæssig seet lønner sig at afslutte en kontrakt med os -, saa gjør de det. De er ikke saa daarlige regnemestre i Sverige, som vi tror her i landet. I alle de overenskomster, som vi har truffet med Sverige i den slags ting, har vi trukket det korteste straa. Ja, jeg kan gjerne udvide det til at sige, at i alle overenskomster, vi har truffet med Sverige, har vi trukket det korteste straa. Kun der, hvor vi har afbrudt forhandlinger, har vi trukket det længste. Denne bestandige skræmsel med Sverige, at det ikke vil gaa ind paa overenskomster, det vil afbryde underhandlingerne, eller at vi ikke maa gjøre dette af hensyn til den svenske stat, det gjør ikke noget indtryk paa mig. Det kan godt være, der er de herrer, som det gjør et enormt indtryk paa; men paa mig gjør det ikke indtryk.

Jeg stillede mig dog ikke saa absolut afvisende, som den ærede statsraad gav det udseende af. Jeg sagde, at jeg havde været i meget sterk tvil, men at jeg ikke troede denne kontrakt var saa god, som vi kunde opnaa den, og da finder jeg mig bedst ved at stemme mod den. Jeg husker den dag, da vi her i salen gik med paa at bygge Ofotbanen. Der var to mænd foruden mig, som havde imod den, var sterkt imod den. Den ene var brugseier Wollert Konow fra Søndre Bergenhus, den anden var lagmand Lindboe. Disse to mænd var udenfor salen den dag eller den time, da vi behandlede propositionen og indstillingen, - den blev ogsaa drevet igjennem i en fart. Jeg var alene tilbage, og jeg talte mod den; men der var ikke gehør at finde. Da nu 1905 kom, saa tænker jeg alle havde følelsen af, at det var dumt af Norge, at gaa med paa den aftale med det svenske malmselskab og bygge denne bane. Vi har skaaret vort land itu, vi har gjort det lettere at angribe Norge ad den bane, end vi burde. Men skal vi nu heller ikke drage den økonomiske fordel af banen, som vi kan, da har vi intet opnaaet. Jeg synes, vi skal se rent forretningsmæssig paa dette og trække den fordel, vi kan, af det. Og jeg er ikke i tvil om, at det svenske selskab vil i sin egen interesse komme og søge at faa en kontrakt, selv om vi nu stemmer den ned, fordi vi vil have den afsluttet paa en kortere tid; vi behøver da ikke netop at binde os for 25 aar. Efter det, som statsraaden oplyste af det brev, han oplæste, behøver vi i virkeligheden heller ikke at vedtage denne post 5. Om vi forkaster den, vil det kun medføre, at selskabet ikke vil garantere os de kr. 400000. Jeg agter derfor at stemme mod forslaget, og mod post 5, hvis kontrakten bliver vedtaget.

Statsraad Brunchorst: Bare nogle ganske korte bemærkninger. Hr. Konow oplyste nu, at han havde fundet disse 46 øre ved at gaa ud fra budgettet for næste termin, rimeligvis da jernbanestyrelsens budget. Jeg kan ikke i farten kontrollere, om det regnestykke, han har gjort der, er rigtigt. Da vi sidst var inde paa den proposition, viste det sig ialfald, at det var hr. Konow, som ikke kjendte den virkelige sammenhæng hverken med propositionen eller hele Ofotbanen. Det kan hælde, at det samme er tilfældet nu; men det spiller ikke nogen rolle. Det viser sig altsaa, at de 46 øre er trukket ud af budgettet. Men er det den rigtige maade at gaa frem paa, naar man vil beregne, hvor meget driftsudgifterne kommer paa? Det kan være rigtigt nok, naar der ikke var andet at gaa ud fra; men naar man har andre opgaver, som viser, at udgifterne er mindre, saa kan man ikke paa den ene side tage det budget, som er opgjort for et enkelt aar - (1908-09), og paa den anden side tage det regnskabsmæssige opgjør for et andet aar (1905) og saa subtrahere det sidste tal fra det første og sige, at differencen der repræsenterer den nedgang i driftsudgifterne, som er paaregnet af departementet paa grund af øgning(?) i det transporterede kvantum! Det hører ingensteds hjemme. Hr. Konow tager

der to tal, som aldeles ikke har nogen ting med hverandre at gjøre, som ikke hviler paa samme basis, og sammenligner dem; men det har han ikke ret til at gjøre, beregningen er ganske gal.

Jeg skal samtidig faa lov til at oplyse, at det brev, som jeg citerede, og som af hr. Castberg blev opfattet som et brev til mig, det er ikke et brev til mig, det er et brev til en anden mand, som jeg har ladet drive denne sag. Det har ikke været beregnet paa at forelægges denne forsamling; men jeg har fundet mig berettiget til at referere noget af det i dette møde for lukkede døre. Det var ikke til mig det brev, som indeholdt disse oplysninger, og jeg har ingenlunde brugt dem for at skræmme.

Abrahamsen: Bare en kort bemerkning. Det er mit indtryk, at den betaling, den norske stat faar for denne tillægskontrakt for transport af malm, ikke er særdeles gunstig for Norge. Det faktum, at den norske stat raader over et udskibningssted, som er frit, aabent det hele aar, medens svenskerne maa skibe over Luleaa, som i mindst 6 maaneder af aaret er spærret af is, det faktum giver os et saa stort præ i konkurrancen, at vi kan opnaa adskilligt. Men jeg tror alligevel ikke, at jeg drister mig til at stemme mod kontrakten i sin helhed; men derimod vil jeg stemme mod post 5 - jeg antager, at der skal blive anledning til det - fordi jeg finder, at det ikke er rigtigt, og jeg tør vel ogsaa næsten sige værdigt, for den norske stat at binde sig i kontrakt med et privat selskab for en lang række af aar med hensyn til afgifter, som staten skulde have frie hænder overfor hvert eneste aar. Jeg gaar da ogsaa gjerne med paa at sløife post 2, hvis det skulde vise sig at være nødvendigt. Og jeg nærer ingen frygt for, at selskabet, hvis det kan faa transportere malmen for 45 øre pr. ton paa den norske bane, da skal transportere over Luleaa. De kontrahenter, som de leverer malmen til, maa naturligvis have sin forsyning hele aaret rundt. De kan ikke skibe fra Luleaa om sommeren, og lagre en stor mængde malm i Narvik om sommeren for at skibe derfra om vinteren, det vil blive altfor kostbart til at lønne sig, det vil enhver praktisk mand forstaa. Jeg lægger derfor ikke nogen større vegt paa den minimumsgaranti, som er sat ind i post 2. Jeg vil stemme mod post 5, og i tilfælde det ikke er muligt at opretholde punkt 2 samtidig, da vil jeg gjerne lade den gaa ud.

Præsidenten: Hr. Konow har forlangt ordet; men jeg skal gjøre opmerksom paa, at hr. Konow har havt ordet allerede 2 gange under den almindelige debat. Er det en misforstaaelse, som hr. Konow ønsker at rette, vil han efter reglementet kunne faa anledning til at gjøre det.

Konow: Kun en kort bemerkning i anledning af statsraadens sidste ytringer. Jeg vil sige til statsraad

Brunchorst, at jeg forstod det saa, at det var ham selv, som oplyste her, at driften kostede 36 øre pr. ton for det hele kvantum, som man kom til at føre efter denne kontrakt; saa opfattede jeg ham ialfald. Disse 36 øre sammenlignede jeg med, hvad der fremgaar af propositionen: 46 øre. Det er ganske rigtigt, det er tal, som jernbanestyrelsen opfører, men derfor behøver ikke tallet at være galt, for jeg tænker, at i jernbanestyrelsen holder man sig til de udgifter, som faktisk er forekommet i det forløbne aar, de har ikke noget andet udgangspunkt. Men naar statsraaden siger, at de 36 øre er de faktisk forekommende udgifter, som der har været paa de 1200000 tons, da siger det sig selv, at udgifterne maa gaa ned, naar man fragter 3,300,000 tons eller i hvert fald et forøget kvantum ud over de 1200000 tons.

Præsidenten: Jeg vil henstille, at vi nu kommer til afslutning af den almindelige debat.

Statsraad Brunchorst: Jeg skal ikke optage nogen videre debat med hr. Konow om dette. 36 øre er det beløb, som for 1905 er beregnet af driftsbestyreren som udgift, det har intet med de fremtidige driftsudgifter at gjøre. Hvor store driftsudgifterne bliver, afhænger af mange omstændigheder; det er umuligt at beregne, hvad disse driftsudgifter vil blive et stykke ud i fremtiden; det afhænger af lønningerne og det afhænger af kulpriserne.

Komiteen havde indstillet:

Stortinget samtykker i, at der mellem den norske stat og Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag afsluttes en overenskomst om transport paa jernbanen fra Riksgrænsen til Narvik af malm ud over de i tidligere kontrakter bestemte 1200000 tons aarlig, i det væsentlige paa de i arbejdsdepartementets foredrag i sagen angivne vilkaar.

Præsidenten: Hr. Castberg har her foreslaaet tilføiet følgende: "dog saa, at post 5 i kontraktudkastet udgaar." Var det ikke saa?

Castberg: Jeg antydede under den almindelige debat, at jeg vilde stille et forslag i den retning, og efter underhaandskonference med præsidenten lyder mit forslag, som præsidenten nu har refereret det, og jeg fremsætter det herved. Jeg agter principalt at stemme mod den hele kontrakt. De grunde, som bevirker, at jeg det gjør, skal jeg ikke nu gjentage. Jeg vil kun præcisere med hensyn til det af mig fremsatte forslag, at det blev i den sidste udtalelse af hr. statsraad Brunchorst endnu skarpere end tidligere præciseret, at selskabet vil kunne frafalde § 5, naar man sløifer bestemmelsen i § 2 om, at der skal fragtes ialfald saa og saa meget. Det har fremgaaet af mine udtalelser, at denne bestemmelse i § 2 er en bestemmelse paa papiret. Det er en bestemmelse, som vil

naaes og maa naaes af hensyn til selskabets egen interesse, selv om der ikke staar et ord om det i kontrakten. Hvis det forslag, jeg har fremsat, skulde vinde bifald, og det skulde vise sig, at selskabet ikke skulde ville opretholde § 2, vil selvfølgelig resultatet blive, at det kontraktsudkast, som med udeladelse av § 5 da maatte istandbringes mellem departementet og bolaget, vil departementet derefter indbringe paany for Stortinget, idet da Stortinget faar anledning til at tage standpunkt til det spørsmaal, om det ønsker en kontrakt som denne uden en garanti som i § 2 nævnt. For mig stiller det sig ganske ubetænkkelig. Jeg vil iøvrigt kun tilføie ligeoverfor repræsentanten fra Kristiania, hr. Nilssen, at naar han følte sig beroliget ved, at der ingen sandsynlighed var for, at man vil komme til at paalægge yderligere afgifter af den art, der her var tale om i løbet af 25 aar, forekommer det mig, at det er noksaa dristig forudsat og dristig tænkt fra repræsentantens side. Det skal erindres, at i henhold til Karlstadoverenskomsten er vistnok den eneste maade, hvorpaa man kan faa lagt afgifter af denne art paa malm, at der paalægges laste- og fyrafgifter. Stænger man denne adgang, vil det praktisk talt føre til, at man stænger overhovedet adgangen til at nyttiggjøre sig paa denne maade for statskassen eksport af vore malme og at benytte denne vei til at paaskynde forædling af malme i vort eget land. Thi det er greit, at hvis man ikke har adgang til at paalægge disse afgifter ligeoverfor den svenske malm, gaar det vanskelig an at lægge den paa norsk malm og derved stille den ugunstigere paa markedet end den svenske malm. Det forekommer mig derfor, at det er noget let at bygge paa, at man ikke vil paalægge nye afgifter i løbet af 25 aar. Naar man ser, hvor hurtig udviklingen gaar paa dette omraade, hvor mange nye veie man slaar ind paa, da at stænge sig for 25 aar, paa denne maade forekommer mig betænkeligt. Jeg kunde være fristet til at hefte mig ved enkelte af de udtalelser, som faldt i hr. statsraad Brunchorsts andet foredrag. Det forekommer mig, at naar en mand har det privilegium, som desværre reglementet giver enkelte, til at have ordet gjentagne gange i en debat, bør han saavidt mulig afholde sig fra skarp polemik, naar han ved, at modparten ikke har adgang til at svare. Jeg har muligens formel adgang til at svare ham nu under det nye afsnit af debatten. Men det er en adgang, som det som regel vil falde unaturlig at benytte, at optage under specialforslagenes behandling en fortsættelse af den almindelige debat. Hr. statsraad Brunchorsts personlige bemærkninger skal jeg lade ligge. Men ligeoverfor hans udtalelser forøvrigt vil jeg kun sige, at jeg endnu ikke har seet nogen imødegaaelse af de oplysninger, som findes baade i de svenske og norske dokumenter om den i og for sig iøvrigt selvfølgelig ting, at driftsudgifterne er faldende for den yderligere mængde af malm, som transportereres udover de 1200000 tons; det er

derfor aldeles uriktig at regne med de 36 øre pr. ton, som hr. Brunchorst har gjort. Jeg skal innskranke mig hertil.

Præsidenten: Jeg skal forhøre, om det var saa, at hr. Castberg principalt vil stemme imod den hele overenskomst, og at det kun er subsidiært, hr. Castberg har fremsat det forslag, som jeg nys refererede.

Castberg: Ja, saa er det.

Abrahamsen: Hr. Castbergs subsidiære forslag tilfredsstillter mig ikke ganske. Jeg vil ikke, at kontrakten skal gaa overende, og forkaster vi § 5, men bibeholder § 2, tror jeg, det er det samme som at forkaste hele kontrakten. Jeg tænker mig nemlig, at svenskerne vil vanskelig gaa ind paa at bestemme en fast pris pr. ton med minimumsafgift pr. aar og samtidig lade adgangen til at forhøie fyr- og lasteafgiften staa aaben. Men jeg har ingen frygt for at lade § 2 gaa ud; thi naar svenskerne har gaaet ind paa at garantere en saadan minimumstransport, er det, fordi de føler sig overbevist om, at saa meget kommer de under enhver omstændighed til at skibe alligevel, og det føler jeg mig ogsaa overbevist om. De maa levere malm til sine kontrahenter hele aaret rundt, og de kan ikke innskranke sig til at levere blot i den tid, da farten er aaben paa Luleaa, saa de indrømmelser, vi har faaet i § 2, anser jeg for aldeles illusoriske. For at faa et forslag, som jeg kan votere over, skal jeg henstille til hr. Castberg at redigere sit forslag saaledes: "dog saa, at kontraktudkastets post 5 og i tilfælde post 2 udgaar." Hvis hr. Castberg ikke vil fremsætte et saadant forslag, vil jeg optage det som tilknytning til hans.

Castberg: Hr. Abrahamsens opfatning falder sammen med min. Jeg mener, at om det skulde føre til, at denne garanti for, at transporten skal gaa op i mindst kr. 400 000,00, maa opgives, saa er der efter min mening ingen betænkelighed deri. Forudsætningen for mit forslag, som jeg nu har fremsat det, var, som jeg nævnte, den, at hvis bolaget skulde - for at gaa ind paa at sløife § 5 - forlange, at § 2 udgik, saa vilde et kontraktudkast overensstemmende hermed blive at forelægge for denne forsamling til behandling. I den form, som hr. Abrahamsen har antydnet, vil fremgangsmaaden altsaa blive den, at hvis bolaget som vilkaar for at sløife § 5 forlanger, at § 2 skal udgaa, saa er departementet bemyndiget til at indgaa en kontrakt overensstemmende dermed. Forskjellen bestaar i, at efter mit forslag vil Stortinget maatte høres paany, efter hr. Abrahamsens ikke. Jeg vil henstille til hr. Abrahamsen at fremsætte sit forslag. Jeg agter subsidiært at stemme for det.

Præsidenten: Hr. Abrahamsens forslag gaar altsaa ud paa, at indstillingen faar følgende tillæg: dog saa, at kontraktudkastets post 5 og i tilfælde post 2 udgaar.

Abrahamsen: Ja.

Præsidenten: Slutter hr. Castberg sig til dette?

Castberg: Jeg har ikke noget væsentlig imod at gaa over til det forslag. Jeg mener ialfald at kunne stemme for det, hvis mit forslag ikke vinder bifald.

Præsidenten: Det vilde jo være enklere med hensyn til voteringen, om man kunde samle disse to forslag i et.

Castberg: Jeg finder at burde fastholde mit forslag og subsidiært stemme for hr. Abrahamsens forslag.

Præsidenten: Der foreligger altsaa nu to forslag, - hr. Abrahamsens, som vedrører baade post 5 og post 2, og hr. Castbergs, som lyder: dog saa, at kontraktudkastets post 5 udgaar.

Nilssen: Bare en kort bemærkning. Jeg indrømmer naturligvis, at naar man vil debattere og søge at faa det mest mulige ud af de faldne udtryk til fordel for sin egen part, saa gaar det jo an at citere mig paa den maade, som hr. Castberg har gjort. Men jeg har naturligvis ikke sagt, at det var udelukkende den omstændighed, at der ingen sandsynlighed var for, at afgiften vilde blive forhøiet i denne 25 aars periode, som der her var tale om, som gjorde, at jeg gik med paa det foreliggende udkast; men det var denne omstændighed i forbindelse med alt det øvrige, som er oplyst for komiteen, og som er tilstrækkelig oplyst her, som bevirkede det. Med det samme jeg har ordet vil jeg sige til hr. Konow, at jeg aldeles ikke har truet med den svenske stat; det er en tilsnigelse at bruge det udtryk. Jeg har bare gjort opmærksom paa det faktiske forhold, at staten var interesseret med en halvpart i vedkommende selskab.

Hans Hansen: Naar der nu skal stemmes over komiteens indstilling, er det da med det forbehold, at den anden kontraherende part akcepterer den af statsraaden antydede tilføjelse til post 5?

Præsidenten: Det var præsidentens hensigt at bringe dette paa bane, inden man skred til votering; men siden hr. Hansen nu har berørt det, vil jeg sige, at jeg har opfattet de tidligere udtalelser fra chefen for arbejdsdepartementet saaledes, at han garanterer, at den tilføjelse til post 5, som komiteen har udtalt ønskeligheden af, og som statsraaden har gaaet med paa, ogsaa vil blive akcepteret af den anden part.

Statsraad Brunchorst: Jeg har allerede den anden parts aksept af tilføielsen.

Votering:

1. Komiteens indstilling med forbehold af senere at afgjøre, hvorvidt en tilføielse skulde ske enten efter hr. Castbergs eller efter hr. Abrahamsens forslag, bifaldtes med 108 mod 4 stemmer

(Hagerup, Ivar Aavatsmark, Konow og Castberg).

Fraværende: Saba, Sjursen, Bratlie, H. Pettersen, Dick, Hansson, Meisingset og Schanche.

Sygmeldt: Holsen og Horst.

Permitteret: Rasmussen.

2. Hr. Castbergs tillæggsforslag saalydende: "dog saa, at kontraktudkastets post 5 udgaar" blev mod 13 stemmer ikke bifaldt.
3. Hr. Abrahamsens tillæggsforslag saalydende: "dog saa, at kontraktudkastets post 5 og i tilfælde post 2 udgaar" blev mod 16 stemmer ikke bifaldt.

Sag nr. 2

Indstilling fra jernbanekomiteen angaaende overenskomst med den britiske og den danske telegrafstyrelse om telegrafforbindelserne Egersund-Peterhead og Arendal-Hirtshals m.v. (tillæg til indst. S. III B).

(I side i manuskriptet mangler, men innstillingen ble, i følge protokollen, enstemmig vedtatt.)

Præsidenten: Jeg stiller nu følgende forslag: Den fattede beslutning med hensyn paa indstillingen angaaende overenskomst om malmtransport paa Ofotbanen, vedkommende proposition og indstilling bliver at offentliggjøre efter præsidentens nærmere bestemmelse. Dette forslag stilles efter konference med chefen for arbeidsdepartementet. Offentliggjørelse vil uden skade kunne ske om ganske kort tid, men dog ikke øieblikkelig. Derfor har jeg stillet det nævnte forslag. Debatten bliver altsaa efter dette ikke at offentliggjøre.

Statsraad Brunchorst: Jeg vil bare faa lov til at gjøre den bemærkning, at offentliggjørelse af denne beslutning formodentlig kan ske paa mandag; men det vilde være noksaa uheldigt, om nogen meddelelse før den tid tilflød aviserne.

Præsidenten: Ja præsidenten har ment, at det fornødne forbehold i den retning laa i den form, jeg gav mit

Møde for lukkede dører, Stortinget 6. mars 1908

forslag om offentliggjørelse efter præsidentens nærmere bestemmelse.

Votering:

Præsidentens forslag bifaldtes enstemmig.

Mødet hævet kl. 21.40.
