

Nr 151.

Uppläst och godkänd hos Första kammaren den 1 juni 1910.

— — — — Andra kammaren den 1 juni 1910.

Riksdagens skrifvelse till Konungen, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande af en elektrisk kraftstation vid Porjusfallen i Stora Lule älf.

(Statsutskottets utlåtande nr 75.)

Till Konungen.

I en till Riksdagen den 4 april innevarande år aflåten proposition (nr 119) har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att för uppförande af en elektrisk kraftstation vid Porjusfallen i Stora Lule älf och i sammanhang därmed anläggning af järnväg mellan Gellivare och Porjus samt för öfriga erforderliga åtgärder i och för införande af elektrisk drift å bandelen Kiruna—Riksgränsen bevilja ett anslag af 21,500,000 kronor och däraf till utgående från riksgälds-

Bih. till Riksd. Prot. 1910. 10 Saml. 1 Afd. 1 Band. 33 Häft. (Nr 151.) 1

kontoret anvisa för år 1910 4,915,000 kronor samt för år 1911 2,650,000 kronor.

De stora fördelar i nationalekonomiskt hänseende, som skulle vinnas, därest ångdriften å statens järnvägar kunde i vidsträckt omfattning ersättas med drift genom elektrisk kraft från våra vattenfall, lära vara till fullo erkända. Såsom i statsrådsprotokollet erinrats, hafva också dessa fördelar beaktats af Riksdagen, som dels år 1904 anvisat medel till anställande af försök med elektrisk drift å statsbanorna, dels år 1906 medgifvit Kungl. Maj:t rätt att besluta om inköp för ett belopp af intill 5,000,000 kronor af sådana helt eller delvis i enskild ägo befintliga vattenfall, som i den närmaste framtiden ansåges komma att erfordras för drift af statens järnvägar och hvilkas inköp ej ansåges kunna utan men för staten uppskjutas, och är sålunda elektrifiering af statsbanorna af Riksdagen i princip beslutad. Då vidare frågan om elektrisk järnvägsdrift numera lärer kunna betraktas såsom i hufvudsak tekniskt löst, har Riksdagen velat ansluta sig till hvad i statsrådsprotokollet anförts angående angelägenheten af att sådan drift snarast möjligt anordnas å någon större bansträcka, där man under regelbunden trafik kunde få erfarenhet rörande systemets detaljer.

I sådant afseende har Eders Kungl. Maj:t ansett lämpligt att i främsta rummet välja bansträckan Kiruna—Riksgränsen, och har såsom skäl härför anförts att denna bandel till följd af dess ensartade trafik torde vara särskildt ägnad att gifva ett godt ekonomiskt resultat af dylik drift äfvensom vara mindre beroende af de tåggrubningar m. m., som under den första tiden ej torde kunna undvikas. Och har vidare såsom ett skäl för att nu omlägga bansträckan ifråga till elektrisk drift framhållits, att man genom den på detta sätt ernådda förhöjningen af banans trafikförmåga skulle kunna undvika en del kostnader förutom för förbättring af banans tracé m. m. för anläggning af dubbelspår mellan Torne träsk och Stordalen, hvilka arbeten eljest måste snarast utföras för att kunna uppfylla statens åtagna förbindelser i fråga om transport af malm. Enligt kontrakt med Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag har nämligen statsverket åtagit sig att årligen framforsla högst 3,750,000 ton järnmalm från Kiruna till Riksgränsen, hvartill kommer enligt särskildt åtagande 100,000 ton malm för Tuoleovaara aktiebolag. Enligt verkställda utredningar kunna på det nuvarande enkelspåret med ångdrift högst 3,000,000 ton malm per år framforslas. Emellertid beräknas transportmängden komma att år 1913 uppgå till 3,200,000 ton. För att under sådana omständigheter kunna tillgodose trafikbehovet skulle man enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat nödgas bygga förenämnda dubbel-

spår, hvilket beräknats kosta 3,000,000 kronor, och hvars årliga underhållskostnad torde uppgå till 60,000 kronor.

Vidare skulle vid fortsatt ångdrift nödvändiggöras en ventileringsanordning i Nuoljatunneln, beräknad till en kostnad af 120,000 kronor jämte 8,000 kronors årlig driftkostnad. Hvad i detta afseende anförts har synts Riksdagen vara af vikt för frågans bedömande.

Hvad beträffar utförbarheten af den ifrågasatta elektrifieringen har Riksdagen funnit en afsevärd trygghet därför i den omständigheten, att de på detta område synnerligen framstående och ansedda firmor, med hvilka man aftalat om densamma, ansett sig kunna lämna så starka garantier som de erbjudna.

När Riksdagen sålunda kommit till den meningen, att en omläggning till elektrisk drift af ifrågavarande bandel bör ske, har det gällt för Riksdagen att bilda sig en uppfattning angående hvilket af de angifna förslagen härtill må vara med statens intresse mest förenligt.

I sådant afseende har Riksdagen till en början uppmärksammat hurusom det af järnvägsstyrelsen framlagda förslaget, afseende en kraftstation förlagd vid Vakkokoski är uppgjordt och beräknadt att i främsta hand kunna tillhandahålla för järnvägens drift erforderlig kraft. Vid uppgörandet däremot af det andra föreliggande förslaget, med en kraftstationsanläggning i Porjus, har man åsyftat ej endast att kunna leverera kraft för järnvägens drift utan jämväl att kunna i afsevärd utsträckning tillgodose industriella kraftbehof.

Kostnaden skulle enligt Porjusförslaget uppgå till 21,500,000 kronor och enligt Vakkokoskiförslaget till 13,855,000 kronor, hvilket således utvisar en afsevärd skillnad till förmån för det senare förslaget. Här förutom skulle jämväl såsom skäl för detta förslag kunna åberopas, att det medför större vinst å järnvägsdriften, detta beroende därpå, att, ehuru jämväl genom den föreslagna kraftstationsanordningen vid Porjus-fallen vinst skulle uppstå å järnvägsdriften, denna vinst dock i viss mån komme att reduceras genom den förlust som man beträffande den för uthyrning af kraft afsedda trefasanläggningen måste beräkna under den första tiden, innan ännu full afsättning af kraft vunnits. Emellertid kommer jämväl Porjusförslaget att allt ifrån början lämna vinst. Till förmån för Vakkokoskiförslaget skulle äfven kunna anföras det förhållandet, att detta kräfver kortare anläggningstid än Porjusförslaget, enligt hvilket kraftanläggningen beräknas vara färdig tidigast hösten 1914, under det Vakkokoskiverket anses kunna sättas i drift i början af år 1913. Detta förhållande har Riksdagen dock icke ansett böra tillmätas alltför stor betydelse, då Luossavaara-Kirunavaarabolaget på af järnvägs-

styrelsen framställd förfrågan förklarar sig icke hafva någon erinran att göra däremot, att, därest den ifrågaställda elektrofieringen beslutades innevarande år, den malmkvantitet, som öfverskjuter 3,000,000 ton, eller bandelens Kiruna—Riksgränsen transportförmåga vid ångdrift, under högst två år fraktas öfver Luleå i stället för öfver Narvik. Visserligen skulle denna omlastning af malmtrafiken betinga en del anläggningar å linjen Kiruna—Svartön, men härvidlag bör man bemärka den afsevärda fördel, som ligger däri, att möjlighet därigenom beredes för malmens befraktning i svensk hamn. Mot förslaget om kraftstationens förläggande till Porjusfallen skulle vidare kunna åberopas den omständigheten, att afståndet från Kiruna, därifrån järnvägens motorledning skulle utgå, till Porjus är väsentligt större än från förstnämnda ort till Vakkoski. Till följd af detta längre afstånd måste nämligen ledningarna gifvas en högre spänning, hvilket å sin sida också onekligen medför större risk. I detta afseende har emellertid i statsrådsprotokollet framhållits, att Porjusfallen ligga närmare Gellivara, där sannolikt stor efterfrågan på kraft kommer att uppstå och närmare järnvägslinjen Gellivara—Luleå, hvilken väl också torde komma att i framtiden elektrifieras, samt närmare den svenska kusten med dess industrier.

Äfven om sålunda, såsom af det nu anförda framgår, vissa skäl tala för kraftstationens förläggande till Vakkoski, af hvilka skäl det mest tungt vägande torde vara fotadt på skillnaden i kostnaden till Vakkoskiförslagets förmån, har dock Riksdagen vid denna frågas pröfning vunnit öfvertygelse därom, att beslut i enlighet med Porjusförslaget är att föredraga. Därvid har Riksdagen till en början fäst sin uppmärksamhet vid det förhållande, att en reglering af vatteneffuseringen från Torne träsk skulle gifva anledning till erinringar från strandägarna, vid Torneälf, hvilka i hvarje fall skulle kunna afsevärdt fördröja anläggningens utförande. Men i främsta rummet har för Riksdagen i detta afseende varit afgörande de utomordentligt stora utvecklingsmöjligheter, som Porjusförslaget innebär i jämförelse med det andra förslaget.

En kraftanläggning vid Vakkoski skulle väl vara tillräcklig för nu ifrågavarande bandels kraftbehof och torde väl också — om ock ej med säkerhet — kunna beräknas i allmänhet få något kraftöfverskott att leverera för industriella behof. Men några ytterligare möjligheter äro ej där till finnandes. Vid Porjusfallen åter äro förhållandena väsentligt olika. Såsom i statsrådsprotokollet erinrats, skulle den därstädes föreslagna kraftstationen icke endast kunna leverera erforderlig kraft för järnvägens trafikbehof utan äfven tillgodose malmbolagens behof af sådan kraft. Tager man därtill i betraktande de oerhörda utvecklings-

möjligheter, som Porjusförslaget dessutom erbjuder, i det att statsverket disponerar så godt som hela vattenkraften i Lule älf, synes det Riksdagen att man vid ett bedömande af frågan ur nationalekonomisk synpunkt ej kan underlåta att gifva detta förslag företrädet. Enligt hvad af framstående fackmän inom järnvägsindustriens område uttalats, kan frågan om elektrisk malmsmältning numera anses vara nära sin lösning ej blott i tekniskt utan äfven i ekonomiskt hänseende. De afsättningsmöjligheter, som under förutsättning af frågans lyckliga lösning skulle uppstå och den mäktiga häftstäng för uppkomsten och tillväxten af industri i dessa trakter, som skulle innebäras af en kraftstationsanläggning i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts förslag, synas Riksdagen ej få lämnas obeaktade, utan finner sig Riksdagen med stöd af hvad sålunda anförts böra bifalla hvad Eders Kungl. Maj:t i detta afseende föreslagit.

Hvad af Eders Kungl. Maj:t i öfrigt föreslagits har ej heller gifvit Riksdagen anledning till någon erinran.

I sammanhang härmed har Riksdagen velat erinra om, att i den emellan svenska staten samt Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag, aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund träffade öfverenskommelser angående viss grufdrift m. m. är föreskrivet, att därest det fraktbelopp, Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag har att erlägga för transport å järnvägen Gellivare—Riksgränsen, något är ej skulle uppgå till sammanlagda beloppet af kostnaden för nämnda järnvägs drift och underhåll jämte fem procent å dåvarande eller blifvande anläggningskostnad för samma järnväg, bolaget skall i allt fall för sådant år betala en summa, som motsvarar detta sammanlagda belopp; och är gifvetvis denna bestämmelse gällande äfven vid det förhållande att järnvägen omlägges för elektrisk drift.

Med anledning af en inom Riksdagen gjord framställning i fråga om förräntande och amortering af de medel, som anvisas för ifrågasvarande ändamål, har Riksdagen velat uttala såsom sin uppfattning, att det för bedömande af företagens bärighet vore lämpligt, att de belopp, som å detsamma blifva nedlagda, betraktas såsom lån till företaget att af detsamma så snart förhållandena sådant tillåta förräntas och amorteras samt att det enligt Riksdagens mening vore önskvärdt, att en plan härför redan nu blefve uppgjord.

Riksdagen har alltså för uppförande af en elektrisk kraftstation vid Porjusfallen i Stora Lule älf och i sammanhang därmed anläggning af järnväg mellan Gellivare och Porjus samt för öfriga erforderliga åtgärder i och för införande af elektrisk drift å bandelen Kiruna—Riks-

gränsen beviljat ett anslag af 21,500,000 kronor och däraf till utgående från riksgäldskontoret anvisat för år 1910 4,915,000 kronor samt för år 1911 2,650,000 kronor.

Stockholm den 1 juni 1910.

Med undersätlig vördnad.
