

Nr 339.

Av herrar **Berg** i *Munkfors* och **Stenudd**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 51, angående påbörjande av elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön samt fortsatt utbyggnad av kraftstationen vid Porjus.*

Uti en den 16 februari avlämnad proposition nr 51 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för år 1918 anvisa

dels för påbörjande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön ett anslag av 3,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 1.500,000 kronor,

dels av det för fullbordandet av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus av riksdagen beviljade anslaget å 775,000 kronor återstående beloppet, 150,000 kronor,

dels ock för påbörjande av en andra utbyggnad av nämnda kraftstation ett anslag av 925,000 kronor.

I avseende på de för kraftstationen i Porjus begärda anslagen åsyftar denna motion icke någon förändring; icke heller synes någon invändning med fog kunna göras mot beviljandet, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, av anslag för genomförande av bandelen Kiruna—Gellivares elektrifiering. Däremot anser jag på grunder, till vilka jag längre fram skall återkomma, sådan utredning beträffande bandelen Gellivare—Svartöns elektrifiering icke i propositionen förebragt, att densamma nu lämpligen kan av riksdagen principiellt beslutas genom beviljande av det begärda anslaget till vissa grundläggnings- och byggnadsarbeten längs hela bansträckningen.

Vad beträffar bandelen Kiruna—Gellivare finnes redan överföringsledning och omkopplingshus, som kunna tillbyggas till transformatorstationer, vadan kostnaderna för denna bandels elektrifiering bliva så små,

Kiruna—
Gellivare.

i jämförelse med den endast två gånger längre bandelen Gellivare—Svartön, att den förras utförande redan *nu* synes förmånligt oaktat de orimligt höga prisen å koppar och järn och den mindre fraktmängd å denna bandel, som är att påräkna efter krigets slut. Den i propositionen påvisade vinst, som uppstår genom kolbesparing på grund av fraktmängdens nuvarande storlek, vilken åter tillkommit på grund av att sjötrafikens från Narvik nuvarande osäkerhet nödvändiggjort en omkastning av Kirunamalmens utfraktsväg skulle bli högst väsentligt minskad, även om fraktmängden efter kriget icke nedginge längre än till beräknade 300,000 ton. Men om, såsom troligt är, koppar- och järnpriser även efter kriget under åtskilliga år skulle hålla sig på sådan höjd, att en fullständig elektrifiering till Svartön icke kan ekonomiskt fördelaktigt genomföras, skulle dock genom möjligheten att kunna framföra malmtåg med elektrisk kraft hela vägen från Gellivare till Riksgränsen en minst lika stor fraktmängd som nu kunna bibehållas å bandelen Gellivare—Kiruna, och kolbesparingen samt därmed vinsten genom elektrifiering vid fortfarande lika höga kolpriser bli minst lika stor som man beräknar med nuvarande fraktförhållanden. Då det torde få tagas för givet, att hindren för sjötrafiken från Narvik, skola vid den tid, då elektrifieringen Kiruna—Gellivare hinner bli genomförd, vara till väsentlig del undanröjda, skulle det, om svårigheterna att erhålla tillräckliga kvantiteter kol till rimliga priser fortfarande, visa sig ekonomiskt fördelaktigt för alla parter, att en större del av den i Malmberget och Koskullskulle brutna malmen exempelvis under vinterhalvåret fördes med elektriskt drivna tåg till Narvik, vartill icke torde behövas några andra dyrbarare anordningar än anskaffandet av några fler elektriska lokomotiv. Den ojämnheter i trafiken från Kiruna till Riksgränsen, som är en följd av svårigheten att i de öppet liggande pallarna i Kiiruna-vaara på grund av de klimatiska förhållandena bryta lika mycket malm under vinter- som under sommarhalvåret, skulle kunna bortelimineras, om man under vintern förde den Gellivare-malm, som eljest måste med rätt stora kostnader lagras å Svartön, över Kiruna till Riksgränsen och Narvik, därifrån den kunde omedelbart vidareändas till avnämarna till så stor vinst för gruvägarne, att den säkerligen uppväger den något ökade fraktkostnad, som uppstår å den norska järnvägen till Narvik. För att taga ett exempel: man kunde tänka sig den blivande årsbrytningen i Kiruna, 5 miljoner ton, fördelad med 3 miljoner på sommar- och 2 milj. på vinterhalvåret (3 skift på sommaren och 2 skift på vintern) och hälften av brytningen i Malmberget och Koskullskulle, som kan pågå mera jämnt året runt på grund av den relativt stora under-

jordiska brytningen där, således ej fullt en miljon ton, under vinterhalvåret fraktad över Kiruna och Riksgränsen. Man skulle då få i det närmaste lika stor trafik vinter och sommar och det mest fullständiga utnyttjande av drifanordningarna. Utom en årlig kolbesparing, som med ledning av uppgifterna i propositionen kan beräknas till ungefär 20,000 ton motsvarande efter 55 kronor per ton en summa av 1,100,000 kronor och som kan ernås inom en snar framtid, medan ännu de höga kolpriserna äro rådande, vinner således statens järnvägar denna jämnare trafik å riksgränsbanan, och inbesparar dyrbara omkostnader för lagring av malm å Svartön, vilket torde kunna möjliggöra att frakten från Gellivare till Riksgränsen ej behöver sättas högre än från Gellivare till Luleå, oaktat avståndet i förra fallet är 229, i senare fallet endast 205 km. Dessutom kan den under vintern alltid genom träkolstransporter och annat mycket ökade godstrafiken å de norrländska statsbanorna bättre tillgodoses, om en större del av ångloken å banan Gellivare—Luleå under vintern kunna disponeras för ändamålet.

Nu kan det ju synas mycket opatriotiskt handlat, i synnerhet av en Luleåbo, att föreslå en minskning av exporten över Luleå och ökning över en norsk hamn, varigenom Luleå givetvis skulle göra en avsevärd förlust, såväl i skatteintäkt som i andra avseenden. Men jag vill ännu en gång framhålla, att förslaget avser endast den tid, som de abnorma kolpriserna kunna fortfara och samtidigt de höga priserna å koppar och järn omöjliggöra en ekonomisk elektrifiering av banan till Luleå, således en övergående olägenhet, som kan kompenseras på annat sätt, så som jag längre fram skall söka klargöra.

På grund av de i propositionen anförda skäl synes anslaget för elektrifiering av bandelen Kiruna—Gellivare kunna begränsas till 2,350,000 kronor.

Innan jag går in på frågan om elektrifieringen av hela linjen Gellivare—Svartön, vill jag först söka påvisa, att om man skulle vilja redan nu nedlägga några kostnader på denna linje, man skulle kunna ernå ett mera praktiskt resultat, en avsevärd kolbesparing redan inom den närmaste tiden, genom att använda dessa pengar, icke längs hela banan till grunder, husbyggnader m. m., uträ till elektrifiering av linjen närmast söder om Gellivare, exempelvis till stationen Ripats eller till den blivande transformatorstationen Nuortikon. Mellan Gellivare och Ripats, 21 km. i längd, finnas de svåraste motlutningarna å hela banan mellan Luleå och Riksgränsen, å långa sträckor uppgående till 1 på 60. Man har förut varit nödsakad att använda tre malmlok för tågens framförande

Gellivare—
Ripats.

å denna sträcka, medan två varit tillräckliga för banan i övrigt för samma tåg. Då man tänkt sig kunna utsträcka kontaktledningen från Risbäcks transformatorstation 33 km. långt till Gellivare utan att dit draga någon överföringsledning eller bygga något transformatorhus, skulle, om dessa anordningar utfördes, det sedan icke möta större svårigheter att utsträcka kontaktledningen 21 km. från transformatorhuset i Gellivare till Ripats eller till och med 31 km. till Nuortikon, om denna station skulle vara lämpligare för ombyte till ångdrift än Ripats. Jag anser mig inte böra göra något försök att räkna ut kostnaderna för de här för behövliga anordningarne, som torde vara: utbyggnad av Kuosakåbbo omkopplingsstation, transformatorstation i Gellivare med utrustning samt överföringsledning från Kuosakåbbo till Gellivare och kontaktledning därifrån till Ripats eller Nuortikon och möjligen utflyttning av svagströmsledningar samma sträcka. Emellertid förefaller det mig som om båda alternativen enligt de i propositionen angivna nuvarande priser skulle ligga mellan 1,200,000 och 1,500,000 kronor, således ungefär hälften av det anslag järnvägastyrelsen ansett behöfligt för förberedande arbeten å bandelen Gellivare—Svartön och motsvarande det belopp, som begärts av densamma för 1918, då kostnaden för elektrifiering Kiruna—Gellivare frånräknas. Beviljas det i propositionen begärda beloppet 3,500,000 kronor för 1918, skulle för Gellivare—Ripats 1,150,000 kronor bli disponibla och ytterligare 50,000 å 350,000 kronor å ett kommande års stat behövas. Medan således de i propositionen till 2,800,000 kronor beräknade arbetena icke skulle medföra någon kolbesparing utan endast i viss mån ett undvikande av fördyrande forcering vid det blivande genomförandet av elektrifieringen till Svartön, vars ekvivalent i penningar dock ej i propositionen antytts och således ej kan vägas mot förluster i ränta och merkostnader för material, kan däremot en utsträckning av elektrifieringen söder om Gellivare i av mig antydd omfattning med hälften så stort kapitalutlägg medföra en högst avsevärd kolbesparing, vilken jag ej är i tillfälle att precisera, men som för en transportmängd av 1 miljon ton malm dock torde få antagas ligga mellan 2,500 och 3,000 ton kol eller för 2 milj. 5 å 6,000 ton kol med ett kolpris av 55 kronor således representerande i förra fallet 137,500 å 165,000 kronor och i senare fallet 275,000 å 330,000 kronor. Även om en avsevärd del av dessa summor torde åtgå till strömkostnad och sådana underhållskostnader, som icke uppvägas av motsvarande vid ångdrift, finnes tvivelsutan tillräckligt kvar för att giva en anständig ränta å det nedlagda kapitalet.

Ehuru här ovan antydda utsträckning av elektrifieringen ett stycke söder om Gellivare synes mig redan nu vara acceptabel, anser jag mig

dock ej böra framställa yrkande därom, enär i varje fall elektrifieringen av Kiruna—Gellivare torde böra gå före.

Jag kommer nu till frågan om beviljandet av anslag till vissa grundläggnings-, husbyggnads- m. fl. arbeten längs bansträckningen Gellivare—Svartön, vilket är den punkt, vari motionens yrkande går mot den kungl. propositionen. Såsom redan påpekats kunna dessa arbeten ej medföra någon direkt ekonomisk vinst genom kolbesparing utan tvärtom måste förlust på deras förtidiga utförande uppstå dels genom de nu rådande abnorma materialpriserna dels genom räntor under tid, som förflyter innan elektrifieringen blir fullt genomförd. Ökningen i anläggningskostnad beräknas utgöra 1,050,000 kronor *utan räntor* och *med dessa* efter fem års uppskov 1,824,000 kronor. Då utbyggnaden av Porjus för ett sjunde, för järnvägsdriften avsett aggregat kräver en tid av minst $2\frac{1}{2}$ år och den normala byggnadstiden för utförande av alla grundläggningsarbeten m. m. för elektrifieringen beräknas till minst fyra somrar, torde, om även hänsyn toges till osannolikheten av materialprisens sjunkande under flera år framåt, minst fem år komma att förflyta innan elektrifieringen kan beräknas bli slutförd. Man har således att räkna med en ökning av kostnaderna inberäknat räntor genom ett utförande *nu* av de föreslagna arbetena av allraminst 1,800,000 kronor. Förslagets kreditsida utgöres av den inbesparing, som skulle göras genom att fördyrande forcering av dessa arbeten, som skulle bli nödvändig om de uppsköttes, för att man skulle bli färdig i samma tid, kunde undvikas. Jag har svårt att förstå, huru sådana arbeten som ifrågavarande, sju st. nya husbyggnader och diverse tillbyggnader samt uppförande av fundament för ledningsstolpar längs linjen och uppsättande av en del stolpar, allt för en i februari 1916 beräknad kostnad av 1,750,000 kronor, vilken antages för normalkostnad även efter kriget, skulle kunna bli ungefär dubbelt så dyra, om de skulle utföras på en kortare tid t. ex. två år i stället för fyra, d. v. s. ett flertal av dem samtidigt i stället för efter varandra. Blir ej kostnaden genom forceringen lika mycket ökad, som beloppet av den genom ett omedelbart utförande åsamkade högre kostnaden jämte ränta, så är det tydligen förmånligare att låta anstå med arbetena åtminstone ett par år och sedan, om det behövs, forcera arbetet. Vid sådant förhållande bliva kalkyler över amorteringen av merkostnaden genom tidigare elektrifiering icke behövliga.

De i propositionen gjorda vinstberäkningarna å elektrifieringen bygga samtliga på ett kolpris av 55 kronor per ton, varjämte angivas

Gellivare—
Svartön.

de summor, varmed vinstsiffrorna skola ökas eller minskas för varje tiotal kronor, varmed kolpriset stiger eller faller. Vinstsiffror för olika transportmängder per år, 2, 3 eller 4 miljoner ton äro angivna dels för den på nuvarande järn- och kopparpriser beräknade kostnaden, 26,500,000 kronor, dels på den kostnadssumma som baserats på järnvägsstyrelsens i februari 1916 beräknade priser med tillägg av merkostnad för de arbeten, som avses att utföras genast, dels utan ränta och dels med ränteberäkning för ett femårigt uppskov med fullbordandet. Då det torde vara till nytta för bedömandet, ha nedanstående tabeller över dessa »vinst- och förlustsiffror» uppgjorts:

	K o l p r i s p e r t o n				
	55 kr.	45 kr.	35 kr.	25 kr.	15 kr.
	Vinst eller förlust (—) i kronor.				
A. <i>Nuvarande materialpriser.</i>					
2 milj. tons frakt.....	795,000	375,000	— 45,000	— 465,000	— 885,000
3 " " "	1,780,000	1,200,000	620,000	40,000	— 540,000
4 " " "	2,750,000	2,010,000	1,270,000	530,000	— 210,000
B. <i>1916 beräknade materialpriser.</i>					
2 milj. tons frakt.....	1,325,000	905,000	485,000	65,000	— 355,000
3 " " "	2,310,000	1,730,000	1,150,000	510,000	— 10,000
4 " " "	3,280,000	2,540,000	1,800,000	1,060,000	320,000
C. <i>1916 beräknade materialpriser med merkostnad för förberedande arb. och 5 års ränta.</i>					
2 milj. tons frakt.....	1,285,000	865,000	445,000	25,000	— 395,000
3 " " "	2,270,000	1,690,000	1,110,000	530,000	— 50,000
4 " " "	3,240,000	2,500,000	1,760,000	1,020,000	280,000

Vid bedömandet av dessa förhållanden måste man komma ihåg, att särskilt järnpriset är beroende av kolpriset (kopparpriset synes av de uppgifter, som lämnats i propositionen sid. 11, ej spela avsevärt större roll än järnpriset). Om man därför måste vänta med elektrifieringen, tills ett lämpligt järnpris kan erhållas, så sker nog inte detta, förrän även kolpriset gått ner. Man kan också få vänta längre, ty

järnpriset kan fortfarande hållas uppe av höga malm- och arbetspriser samt stark efterfrågan. Den möjligheten torde ej heller vara helt utesluten, att kolprisen skulle kunna gå ner rätt mycket. Såväl England som Tyskland torde efter kriget nödgas så mycket som möjligt exportera lätt tillgängliga värden för att förbättra sin ekonomiska ställning. Innan deras industri, som först skall återupprättas och fylla de egna behoven av varor, hinna producera större mängder exportvaror, ligger det ju nära till hands för båda länderna att etablera en massbrytning av sina stora koltillgångar, och man behöver väl knappast befara någon »trustbildning» dem emellan, åtminstone icke under en ganska lång tid. Snarare torde man kunna vänta ekonomiskt krig med nedsättning av priserna. Vad såväl kopparn som järnet beträffar anses ju allmänt, att priset även efter kriget kommer att hålla sig mycket högt. Allt detta gör, att man torde böra vara mycket försiktig vid vinstberäkningarna i fråga om prisnivån på kol jämfört med järn och koppar. Ett kolpris av 25 kronor för en längre framtid, varunder elektrifieringen skulle amorteras, torde vara högt räknat.

Då nu i propositionen förutsatts, att elektrifieringens slutförande skulle uppskjutas, tills de av järnvägsstyrelsen i februari 1916 beräknade koppar- och järnpriserna kunna ernås, så torde man kunna utgå från de i tab. C angivna vinstsiffrorna. Av denna tab. framgår, att vid ett kolpris av 15 kronor, motsvarande ungefär 1914 års pris, vinst uppstår först vid en årsfrakt av 4 miljoner ton med 280,000 kronor. Antages kolpriset till 25 kronor, blir vinsten vid 2 miljoner tons frakt 25,000 kronor, således nära förlustgränsen, vid 3 miljoner tons frakt är vinsten 530,000 kronor och vid 4 miljoner ton 1,020,000 kronor. Man torde kunna säga, att även om man väntar med elektrifieringen, tills koppar och järnprisen gått ner till de 1916 beräknade (250 kronor per ton järn och 2,000 kronor per ton koppar), så bör man ha en årlig fraktmängd av 3 miljoner ton för att företaget *säkert* skall bära sig.

Enligt de under 1907, 1908 och 1913 träffade avtal har Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag rätt att över Svartön utfrakta följande kvantiteter järnmalm, varjämte från andra gruvföretag i den sistnämnda år avgivna propositionen antagits följande fraktkvantiteter över Svartön:

*Beräknad
fraktmängd.*

Å r	T i l l S v a r t ö n			
	från Kiruna för Tuolluvaara A.-B.	från Gellivare		Summa
		enligt kontrakt 1907, 1908 och 1913	därutöver beräknad varpmalm samt från Koskullskulle	
	Ton	Ton	Ton	
1918	45,000	1,275,000	370,000	1,690,000
1919	45,000	1,225,000	370,000	1,640,000
1920	45,000	1,305,000	370,000	1,720,000
1921	45,000	1,390,000	370,000	1,805,000
1922	45,000	1,405,000	370,000	1,820,000
1923	45,000	1,410,000	370,000	1,825,000
1924	45,000	1,410,000	370,000	1,825,000
1925—1932	årl. 45,000 (?)	årl. 1,420,000	årl. 370,000	årl. 1,845,000
1933—1937	årl. 45,000 (?)	årl. 750,000	årl. 370,000 (?)	årl. 1,165,000
Efter 1937	?	beroende på nya avtal	?	?
Medeltal 1918—1937	årl. 45,000 (?)	årl. 1,226,500	årl. 370,000 (?)	årl. 1,641,500

De utom kontrakten beräknade fraktkvantiteterna från Tuolluvaara och Koskullskulle samt varpmalm från Gellivare malmberg torde knappast komma att undergå någon avsevärd höjning, då man vid de båda förstnämnda malmfälten alltmera hänvisas till underjordisk brytning och malmtillgångarne ej torde medgiva någon starkare brytning under längre tid.

Utöver dessa malmkvantiteter har L. K. A. B. rätt, men ej skyldighet att frakta från Kiruna till Svartön högst 1,400,000 ton med vilkor att motsvarande minskning göres i fraktmängden Kiruna—Riksgränsen, försåvitt kvantiteten överstiger 400,000 ton årligen. Det är emellertid icke sannolikt, att denna rätt, som visserligen under kriget utnyttjats så långt möjligt till följd av de för sjötrafiken från Narvik uppkomna hindren, sedan dessa undanröjts, kommer att i nämnvärd mån tagas i bruk, då den malm som exporteras från Gellivare och Grängesberg torde vara mer än tillräcklig för att fylla den export, som går till östersjöhamnar. För statens järnvägar blir minskningen i nettovinst å linjen Kiruna—Riksgränsen otvivelaktigt lika stor som motsvarande ökning för linjen Kiruna—Svartön, även om denna är elektrifierad. Under sådana förhållanden torde icke denna ovissa fraktök-

ning alls böra tagas med i räkningen. Den enda säkra grund man har för kalkylerna över elektrifieringens bärighet blir då det ur tabellen här ovan framgångna transportmedeltalet för de närmaste tjugu åren, 1,641,500 ton, således endast obetydligt över hälften av den fraktmängd, som ur föregående resonnemang framgått såsom ett minimum. Att utan undersökning, huru de felande 1,350,000 ton i frakt skola kunna uppdrivas, binda statsmakterna för ett företag, som troligen i kostnad icke kommer mycket under 20 miljoner, kan icke vara lämpligt, även om man möjligen, på grund av ordalydelsen i § 14 2:o uti 1907 års kontrakt med L. K. A. B. m. fl., däri bolaget förbindes att garantera staten utom drift- och underhållskostnader även minst fem % ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen, skulle kunna låta bolaget stå risken av förluster å elektrifieringen. Jag skall här nedan söka i någon mån belysa de olika möjligheter man har att räkna med för erhållande av en tillräcklig trafikökning.

Närmast till hands och bekvämast ligger då att gå med på en ökning av den nuvarande malmexporten. Några svårigheter att öka brytningen förefinnes, i synnerhet vad Kiruna beträffar, icke, och av-sättningen av malmen torde vara ändå lättare, så snart kriget tar slut. För att se i vad mån en sådan ökning skulle beröra andra in-tressen än malmexportens, i första rummet dem, som framhållits i den utomordentligt betydelsefulla motion, nr 188 i andra kammaren, som väckts av herr Lindman och 71 andra representanter, rörande bl. a. nödvändigheten av tillgång till inhemska råfosfater, torde det vara lämpligt att här något redogöra för malmexporten från Kiruna och Malmberget under de senaste fem åren. Enligt de statistiska uppgif-terna i kommerskollegii berättelser över bergshanteringen ha i tabellen å följande sida upptagna malmkvantiteter av angiven fosforhalt under åren 1911—1915 brutits och uppfordrats ur Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolags gruvor i Kiruna och Malmberget.

Ökad
malmexport.

Av tabellerna framgår tydligt, att genom en utökning av bryt-ningen i *Malmberget*, knappast någon för svenskt kvalitetsjärn lämplig styckmalm, torde erhållas, vare sig nu detta beror på att den fosfor-fattiga malmen där icke längre är föremål för brytning, icke längre frånskiljes vid skrädningen eller ock tagit slut. Däremot torde en hel del för tillverkning av fosforren slig lämplig malm finnas, varav avfallet vid en tillräcklig fosforhalt torde lämpa sig för urlakning av fosfor-syran enligt Palmérskas metoden. Någon malm med tillräckligt hög

År	A- och B-malm		C- och D-malm		E-malm		F- och G-malm		Summa.
	Fosf.	Ton.	Fosf.	Ton.	Fosf.	Ton.	Fosf.	Ton.	Ton.
Malmberget.	%		%		%		%		
1911	0.028	11,838	{ 0.22 0.56	{ 129,740 364,118	1.08	618,261	—	—	1,123,957
1912	—	—	{ 0.25 0.58	{ 175,604 352,695	1.07	559,404	—	—	1,087 703
1913	—	—	{ 0.24 0.56	{ 202,115 373,554	1.07	671,420	—	—	1,247,089
1914	—	—	{ 0.24 0.51	{ 182,667 400,964	1.01	554,644	—	—	1,138,275
1915	—	—	{ 0.23 0.60	{ 321,260 159,361	0.90	635,403	—	—	1,116,024
Summa	0.028	11,838	{ 0.24 0.56	{ 1,011,386 1,650,692	1.03	3,039,132	—	—	5,713,048
Kiruna.									
1911	{ 0.022 0.085	{ 68,706 23,659	0.21	286,499	1.95	1,382,924	3.02	740,209	2,501,997
1912	{ 0.027 0.064	{ 65,888 2,647	0.24	335,213	1.74	1,808,966	2.83	609,636	2,822,350
1913	{ 0.028 0.066	{ 54,332 37,743	0.21	384,176	1.78	1,678,996	2.61	1,164,955	3,320,162
1914	{ 0.033 0.068	{ 36,526 2,484	0.22	205,338	1.79	1,426,592	2.80	1,057,423	2,728,363
1915	{ 0.010 0.051	{ 13,549 19,402	0.24	301,762	1.84	864,191	2.69	877,608	2,076,512
Summa	{ 0.010 0.027 0.067	{ 13,549 225,442 85,935	0.23	1,512,988	1.81	7,161,639	2.77	4,449,831	13,449,384

I procent av hela brytningen ha således under dessa fem år från vardera fältet brutits och med undantag av något tusental ton, som försålts inom landet, exporterats av de olika kvaliteterna:

	(F) F o s f o r h a l t i p r o c e n t								Summa.
	0,010	0,023 0,027	0,067	0,24 0,23	0,56	1,03	1,81	2,77	
	F-ren	F-fattig	Fosforhaltig		Fosforrik				
	procent av hela brytningen.								
Malmberget	0	0,2	0	17,7	28,9	53,2	0	0	100,0
Kiruna	0,1	16,8	0,6	11,2	0	0	53,1	33,2	100,0

fosforhalt att utan föregående anrikning lämpa sig för urlakning synes icke hava på senare tid erhållits i Malmberget.

Vad *Kiruna* beträffar, hava de fosforfattiga kvaliteterna fortfarande varit föremål för brytning, och ännu torde något hundratusental ton återstå att bryta av de 700,000 ton sådan malm, som bolaget enligt 13 § i 1907 års kontrakt äger rätt att bryta inom vissa utmål. Anmärkningsvärt är emellertid att år 1915 för första gången synes hava utvunnits (från andra utmål än i nämnda 13 § åsyftade) fosforren, för tillverkning av svenskt kvalitetsjärn speciellt för elektrisk smältning sannolikt mycket lämplig malm. Den utvunna kvantiteten är icke så obetydlig, för att vara första året, och kunde större mängder sådan malm framdeles utvinnas, vore det helt visst av största betydelse för vår järnhantering. Den på grund av 1913 års riksdags beslut anordnade, ingående kvantitativa och kvalitativa undersökningen av *Kiruna*-vaara torde väl snart kunna ge besked härom.

Uti den förut omnämnda Lindmanska stora motionen nr 188 framhållas de fosforrika malmkvaliteterna i *Kiirunavaara* såsom en särdeles lämplig råvara för difosfatberedning genom urlakning enligt Palmérskas metoden. Härmed torde främst åsyftas de i nyss anförda tabell som F- och G-malm betecknade, möjligen kunde även den s. k. E-malmen vara användbar till direkt urlakning. Dessa kvaliteter, tillsammans 11,611,470 ton, ha under 1911—1915 utgjort respektive 33,2 och 53,1, tillsammans således icke mindre än 86,3 procent av hela brytningen i *Kiirunavaara*. Totala mängden fosforsyra i denna kvantitet utgör ej mindre än ungefär 579,100 ton. Räknar man med samma procenttal fosforrik malm i den för 1920-talet kontrakterade brytningen, 5 milj. ton årligen, får man en export av 215,300 ton fosforsyra per år, som följer med den fosforrika *Kirunamalmen*. Enligt Lindmanska motionen fanns inom landet tillgänglig för förbrukning år 1913 ungefär 35,300 och 1914 34,700 ton fosforsyra i form av superfosfat (20 %) och tomasfosfat (13,5 %), således ungefär $\frac{1}{6}$ av 1920-talets årliga export och $\frac{3}{10}$ av medelexporten 1911—1915.

Råfosfat.

Av det anförda framgår tydligt, vilken oerhörd betydelse särskilt *Kiirunavaaramalmen* kunde få för vår viktigaste näring jordbruket, en betydelse, som starkt framhållits redan för trettio år sedan av framlidne bergmästaren Anton Sjögren (om jag minns rätt). En fabrik för tillverkning av s. k. *Viborgsfosfat* anlades också på 1890-talet å *Svartön* vid *Luleå* för att tillgodogöra apatiten ur *Gellivare*malm, men måste

efter några år nedläggas på grund av olämpliga anordningar och ekonomiska svårigheter. Detta företags misslyckande åstadkom, att man övergav tanken på att inom landet tillgodogöra sig apatiten i Norrbottensmalmen och så utvecklade sig en export, vari apatiten blev en lika viktig faktor som själva järnmalmen. Jag behöver endast påminna, att det förnämsta motivet för beviljande av en ökad malmexport 1913 var, att man måste tillgodose de tyska tomasjärnverkens ökade behov av vår fosfor- och järnrika malm till uppblandning med deras egna fattiga minettmalmer, emedan, om denna ökade export ej kunde äga rum, skulle den tyska järnhanteringen sannolikt komma att omläggas till huvudsakligen martin, som skulle grundas på järnrika, fosforfattiga malmer från Brasilien, och sedan skulle vi stå där utan avsättningsmöjligheter för vår fosforrika malm. Nu, med hänsyn till de framhållna behoven av inhemska råfosfater, skulle det, då enligt uppgift våra fosforrika malmer genom urlakning kunna befrias från sin fosfor ända ned till 0,030 %, nästan hava varit till fördel för oss, om denna omläggning hade blivit verklighet, ty då hade vi kunnat behålla fosfor och sälja den urlakade järnmalmen. Konkurrensen med det avlägsna Brasilien hade nog inte varit så farlig. Obehagligare hade det kanske varit för vår svenska järnhantering, om vi hade fått en masstillverkning av fosforfattigt järn in på våra knutar.

Det torde därför icke vara möjligt, att ur den malm, varom exportuppgörelse till och med år 1932 eventuellt 1937 är träffad, kunna erhålla några större kvantiteter råfosfat. Emellertid måste man säga sig, att en ytterligare ökning av den årliga malmexporten utöver 1907, 1908 och 1913 års kontrakt utav dessa fosforrika malmer icke ur det svenska jordbrukets synpunkter är lämplig. Det är en mycket stor förtjänst hos den Lindmanska motionen att hava klarlagt detta.

Skall ytterligare trafikökning för järnvägslinjen Gällivare—Svartön hämtas ur gruvorna i Malmberget eller Kiirunavaara, så bör detta med hänsyn till nyssnämnda synpunkter ske icke genom ökning av exporten utan helt och hållet på sidan om denna.

Brytning ur
statens
malmfält.

Emellertid kan det hända, att en sådan brytning vid sidan av den pågående brytningen för export i flera hänseenden är mindre lämplig och i varje fall icke kan tillgodose alla de intressen, som genom en brytning ur statens malmfält skulle kunna tillfredsställas. Utsikterna att jämte fosforrik malm erhålla fosforren sådan äro kanske icke så stora vid de av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag innehavda gru-

vorna som vid vissa av de staten tillhöriga. Det skulle ju vara lyckligast, om genom ett nytt gruvföretag såväl jordbrukets som järnhanteringsintressen bleve i största möjliga mån tillgodosedda.

Utav de staten tillhöriga eller till dess disposition stående malmfälten är *Luossavaara* genom ganska omfattande undersökningar år 1907 bäst känt och ligger närmast till för att utan kommunikationsanläggningar tagas i bruk. Avståndet till malmbangården i Kiruna är nämligen icke fullt en kilometer. Malmen ligger till stor del blottad och kan brytas i öppna pallar utan dyrbara anordningar vare sig för själva gruvdriften eller för arbetarbostäder m. m. I det närbelägna municipalsamhället finnas nämligen för närvarande flere hundra lägenheter som stå tomma på grund av den starka utflyttningen från Kiruna under kriget och som troligen icke på långt när komma att helt tagas i bruk efter detsamma, enär numera ett flertal elektriskt drivna skopor, som var och en kunna utföra 40 mans lastningsarbete, anskaffats till gruvorna i Kiruna och arbetarstammen på grund därav, även om brytningen stiger till det dubbla mot nu, knappast mera torde nå upp till den numerär den hade före kriget. Detta malmfält, som till namnet äges av *Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag*, har staten som bekant genom 1907 års kontrakt med bolaget fått dispositionsrätt till med villkor, att malm ej därifrån får exporteras före 1937 års utgång. Vill staten då behålla gruvorna med full förfoganderätt över malmen, så utgår därför ingen ersättning. Anser staten det däremot förmånligare att återlämna gruvorna till bolaget, så är detta skyldigt att erlagga lösen för »alla för gruvornas tillgodogörande eller administrerande anordnade anstalter, byggnader och annat, likasom maskiner, redskap och materiel» (§ 6, 4:o) i 1907 års kontrakt mellan staten och bolaget). Den risk staten skulle löpa, ifall gruvorna efter vissa års brytning icke skulle befinnas längre vara brytvärda, är genom denna bestämmelse på förhand överflyttad på bolaget.

Vid undersökningen år 1907 ådagalades, att å en undersökt fältutsträckning av 960 meter och ett medeldjup under dagytan av ungefär 100 meter torde finnas ungefär 7,600,000 ton malm, varav ungefär 5 miljoner ton utgjordes av vid svenska järnverk användbar fosforfattig malm, därav dock endast ungefär 500,000 ton duglig till bästa kvalitetsjärn (s. k. sur bessemer eller sur martin, fosforhalt 0,010 %). För övrigt funnes cirka 1,800,000 ton fosforhaltig malm av 0,1 till 0,8 % fosforhalt samt ungefär 800,000 ton malm av så hög fosforhalt, att den vore lämplig för tillverkning av tomastackjärn.

Frågan om tillgodogörande av den sura bessemermalmen, vilken varit den enda, som ansetts kunna bära brytnings- och fraktkostnader till bergslagen eller giva tillräckligt gott järn för att elektrisk smältning av densamma skulle kunna bli lönande, har flera gånger varit uppe, men alltid strandat på omöjligheten att få någon avsättning inom landet för de övriga malmkvaliteter, som vid en brytning i stort måste brytas samtidigt. Genom det uppslag, som givits i den uti herr Lindmans med fleras motion omnämnda Palmérska difosfatframställningsmetoden, kan till början en för landets jordbruk förmånlig användning vinnas för den fosforrikaste malmkvaliteten på sammanlagt 800,000 ton. Dess fosforhalt, som varierar mellan 1,11 och 3,17 % uti generalprov från olika delar av fältet, är i genomsnitt 2,0 % och således enligt vad som uppgivits tillräckligt rik för direkt urlakning utan föregående anrikning. Totala fosforsyremängden är 36,640 ton. Övrig fosforhaltig malm torde icke lämpa sig för direkt urlakning, men genom föregående anrikning kan erhållas ett avfall, som till huvudsaklig del består av apatit (endast ett par procent föreningar förekommer vanligen i malmen), och detta avfall blir ett utmärkt material för tillverkning av difosfat. Av de ingående fosforrena kvaliteterna torde vid brytning i stort större delen kunna utskiljas och bli en begärlig råvara för planerade smältverk vid Porjus.

Återstår så den fosforfattiga malm, som håller något mera än 0,010 % fosfor och som erhålles dels direkt vid brytningen dels i form av slig vid anrikning och urlakning (vid båda processerna torde man kunna påräkna att få ner fosforhalten till 0,030 %). En del torde kunna användas vid Porjus, den som håller sig kring 0,015 % till en del kvalitetsjärn och en del med högre halt till kiseljärn och dyl. Men den stora massan kan befaras icke få *direkt* användning för svensk järntillverkning. Jag vill här nedan angiva ett sätt, varigenom man torde kunna på *indirekt väg* genom denna malms användning som kompensationsvara bereda den mellansvenska järnhanteringen mycket stora fördelar.

Hämmande av
exporten av
fosforfattig
malm från
Bergslagen.

Den fosforrena och fosforfattiga malmen, som i alltjämt större omfattning blivit föremål för export från mellersta Sveriges bergslager både genom svenska och utländska gruvägare, torde svårigen på grund av gällande traktater, vars uppsägande skulle kunna bereda svårigheter för andra näringsgrenar, genom direkt exportförbud kunna bevaras åt landet. Detta livsvilkor för den mellansvenska järnhanteringen, som genom exporten dels får lida malmbrist mitt i det nuvarande överflödet

och berövas sina framtidsreserver av fosforfattig malm dels ock kan bli utsatt för en farlig konkurrens på världsmarknaden, om man i utlandet skulle börja i större skala av den härifrån erhållna fosforrena malmen tillverka en med svenskt kvalitetsjärn jämförlig vara, detta livsvillkor måste med det snaraste på något sätt tillgodoses. Då rent exportförbud ej kan tillgripas, även med hänsyn därtill, att det skulle kunna föranleda omedelbar nedläggning av ett ganska stort antal gruvor och anrikningsverk, måste ett annat tillvägagångssätt utfinnas. Nära till hands ligger då, att i utbyte mot den för export producerade fosforfattiga malmen och sligen erbjuda för de utländska avnämarnas behov fullgod ersättning i en något mera fosforhaltig vara, som visserligen ej är duglig för tillverkning av svenskt kvalitetsjärn, men uppfyller alla de krav, som ställas på råvaran för bästa utländska koksjärns kvalitet, således inom ramen för en A-malm efter exportskala, högst 0,050 % fosfor. Sådan malm skulle såväl direkt såsom styckmalm, som indirekt efter anrikning eller urlakning fås i för ändamålet fullt tillräckliga mängder vid en brytning i statens malmfält, i första rummet Luossavaara. Om denna malm lades på upplag exempelvis i Luleå, kunde den därifrån tillhandahållas vederbörande exportörer från Bergslagen i utbyte. Därvid kunde man även tillbyta sig andra malmkvaliteter än den fosforrena. i de fall, då desamma kunde få användning vid bruk i Bergslagen, varigenom frakten till dessa bruk från Norrbotten skulle inbesparas. För export spelar däremot fraktskillnaden mellan Luleå och Bergslags hamnarna icke så stor roll och kunde kompenseras genom något ökade mängder av Luleåmalmen eller genom mellangift. Bergslagsmalmen kunde sedan av staten tillhandahållas bruken i Bergslagen till priser, som motsvarade en lagom vinst för staten å dess malm.

För att i någon mån klargöra, vilken omfattning en sådan bytesaffär skulle kunna få, under förutsättning att den tillbytta malmen finge avsättning i Bergslagen, har jag å nästföljande sida infört en tabell över exporten under åren 1913, 1914 och 1915 av fosforren och fosforfattig malm från dels av utlänningar dels av svenskar innehavda gruvor.

Siffrorna i denna tabell äro endast ungefärliga, då de äro grundade på de i »Hybergs kalender för Sveriges Bergshandtering 1916» för 1914 års brytning angivna ungefärliga proportionerna mellan malmexport och inhemsk förbrukning av de olika gruvfältens och anrikningsverkens produkter. Där det endast angivits, att båda delarna ägt rum utan uppgift av proportionerna, har jag antagit att hälften exporterats.

Export av fosforren och fosforfattig malm och slig ur utländska och svenska gruvor åren 1913—1915, beräknad enligt uppgifter för 1914 ur »Hybergs bergskalender».

Gruvfält eller anrikningsverk.	Exportandel av produkt. (Hyberg)	Fosforren malm och slig med högst 0.010 %.			Fosforfattig malm och slig fr. 0.011 till högst 0.05 %.			Anmärkningar.
		1913 ton.	1914 ton.	1915 ton.	1913 ton.	1914 ton.	1915 ton.	
I. Från Bergslagen.								
A. Utländska gruvor.								
Nartorp	1	4,078	8,400	—	—	—	12,439	
Nyberget	1	796	3,236	7,030	—	—	587	
Stråssa	1/2	30,276	18,812	39,781	—	—	—	
Stortäktgruvan	0	—	—	—	—	—	—	Fagersta.
Malmkärragruvan	0	—	—	—	—	—	—	»
Finnäsfältet	? 1/2	—	—	—	1,030	1,248	1,922	Antagen export.
Kärrgruvan (Våghals)	? 1/2	—	—	—	3,088	8,984	17,380	» »
Karlvagnen	1	42,800	41,326	60,820	18,583	11,948	—	
Prostgruvan	1	—	—	—	1,461	11,171	23,240	
Kylsbofältet	1	—	—	—	1,024	3,180	—	
Intränet	1	—	—	—	1,600	1,240	3,730	
Iviken	1	—	25,958	49,040	33,003	4,628	2,563	
Ickorrbotten	1	—	—	—	49,792	22,460	42,352	
Håksberg	1	11	—	—	37,565	25,560	40,038	
Utländska gruvor, Bergslagen	—	77,950	97,732	156,671	147,146	90,419	144,251	Summa export
(Samma gruvor, hela produktionen 1913—1915)	—	122,141	129,100	213,592	151,266	100,652	162,966	
B. Svenska gruvor.								
Kantorp, Skalunda	2/3	—	—	—	23,533	16,629	20,730	
D:o slig	5/6	—	—	—	4,006	11,152	16,244	
Holmstorpsfältet	2/3	—	—	—	15,079	13,619	17,354	
Bastkärnsfältet	1/2	5,333	3,846	8,190	?	?	?	Antagen export.
Guldsmedshyttan (anrikningsverk)	1/2	11,651	14,236	14,727	—	—	—	» »
D:o styckmalm	?	?	?	?	?	?	?	ingen uppgift.
Stripafältet styckmalm	?	?	?	?	—	—	—	» »

Gruvfält eller anrikningsverk.	Export- andel av produkt. (Hyberg).	Fosforren malm och slig med högst 0.010 %.			Fosforfattig malm och slig fr. 0.011 till högst 0.05 %.			Anmärkningar.
		1913 ton.	1914 ton.	1915 ton.	1913 ton.	1914 ton.	1915 ton.	
Riddarhyttan	1/3	716	1,247	626	—	—	—	
Källfallsfältet	1/3	6,832	8,574	9,161	—	—	—	
D:o anrikningsverk	0	?	—	?	—	—	—	Uppg. endast 1914.
Hultebo	?	—	—	?	—	—	—	Nytt 1915.
Svenska gruvor, Bergslagen	—	24,572	27,903	32,724	42,618	41,400	54,328	
(Samma gruvor, hela produktionen 1913—1915)	—	178,538	170,349	211,899	75,503	71,235	103,259	
Summa export av fosforren och fosforfattig malm från Bergslagen	—	102,522	125,635	189,395	189,764	131,819	198,579	
II. Norrbottens län.								
Koskullskulle, utländskt	1	—	—	—	211,426	184,395	326,841	
Kiirunavaara, svenskt	1	—	—	13,549	54,322	36,526	19,402	Ej fullt allt exp.
Summa för Norrbotten	—	—	—	13,549	265,748	220,921	346,243	
Summa summarum export	—	102,522	125,635	202,944	455,512	315,740	544,822	

En del gruvor, som ej lämnat några upplysningar men tillhöra sådana företag, som exportera, ha antecknats med ett ? i kvantitetskolumnerna.

Av tabellen framgår tydligt att en avsevärd ökning av exporten såväl av fosforren som av fosforfattig malm ägt rum. Då gällande traktater torde i samma mån vara hindrande för ett förbud att öka exporten som för ett totalförbud, blir behovet att på annat sätt få en ändring till stånd ännu mera trängande.

Siffrorna för 1915 utvisa en export av

	Från Bergslagen.	Från Norrbotten.	Summa.
Fosforren malm	186,395 ton	13,549 ton	202,944 ton
Fosforfattig malm	198,579 »	336,243 »	544,822 »
Summa export	387,972 ton	359,792 ton	747,766 ton

I första rummet torde utbyte böra äga rum med den fosforrena malmen, om så låter sig göra även beträffande den i Kiruna brutna,

Bihang till riksdagens protokoll 1917. 4 saml. 153 häft. (Nr 339—340.) 3

således tillsammans 202,944 ton. I mån av efterfrågan inom Bergslagen torde även de där brutna 198,579 ton fosforfattig malm böra utbytas med malm från Norrbotten. I runt tal 400,000 ton malm torde således, om avsättning kan fås inom Bergslagen för motsvarande kvantitet där bruten exportmalm, kunna få årlig användning för ifrågavarande ändamål. Lägges härtill den mängd fosforren malm, som lämpligen torde kunna brytas och även behöver brytas för att tillgodose ett blivande smältverk vid Porjus med styckmalm, ungefär 50,000 ton malm samt en sannolik produktion av ungefär 10,000 ton difosfat, baserad på apatiten i de fosforhaltigare partierna av ovannämnda 400,000 ton malm, så blir hela fraktkvantiteten 460,000 ton årligen. Den fosforrena såväl som den fosforrikaste kvaliteten därstädes skulle med en sådan brytning antagligen räcka ett tiotal år. Det bleve därför nödvändigt att före denna tids utgång söka mera sådan malm och torde Ekströmsbergs, Mertainens, Svappavaara och Leveäniemi, likaledes staten tillhöriga malmfält, då kunna komma till användning. Det torde emellertid föra för långt att vidare gå in på dessa möjligheter. Man får väl hoppas, att den framställning, som förlidet år gjordes av malmkommissionen om anslag till ingående undersökningar av statens malmfält, speciellt Luossavaara och Mertainen, förnyas i år och föranleder en kungl. proposition samt anslag från riksdagens sida, samt att denna undersökning skall kunna lämna på den ankommande bidrag till den i denna motion föreslagna utredningen så snart, att densamma kan föreläggas nästkommande års riksdag jämte nytt förslag till elektrifiering av banlinjen Gellivare—Svartön. Då även den kungl. propositionen förutsätter, att bandelen Kiruna—Gellivare skall elektrifieras, förrän de förberedande arbetena å Gellivare—Svartön utföras och utav förstnämnda arbetskostnad endast en del begäres redan under innevarande år, torde avsikten icke hava varit att redan sommaren 1917 påbörja arbetena. När således arbetet avsetts att börja först sommaren 1918, kan ju detta gå för sig, även om först 1918 års riksdag fattar beslut om elektrifieringen Gellivare—Svartön samt medgiver att för 1918 års arbeten nödiga medel, som ingalunda kunna representera någon stor summa, efter propositionen att döma, högst en miljon kronor, må lyftas samma år.

Vad beträffar frågan om användandet av malm från statens malmfält på antydda sätt till export i stället för annan för export avsedd malm från Bergslagen, så torde, om detta anses i någon mån strida mot bestämmelserna i 6 § av 1907 års kontrakt mellan staten och L. K. A.-B., en överenskommelse bliva nödig med bolaget. Det är klart, att statens ställning vid en sådan underhandling är betydligt

svagare, om den förutom av önskemålet att kunna nyttiggöra statens malm för jordbruk och järnhantering även pressas av behovet att ernå en trafikökning för en redan beslutad elektrifiering, varå redan före underhandlingarna 2,800,000 kronor skulle vara nedlagda.

Förutom i avseende på behovet av trafikökning sammanhänger frågan om tillgodogörandet av statens malm med nu föreliggande kungl. proposition även beträffande möjligheten att utnyttja Porjus-kraften dels för elektrisk malmsmältning, vilken när som helst lär kunna komma till stånd, blott visshet om villkoren för fosforren malms erhållande kunde ernås, dels för difosfattillverkning, som dock ännu icke torde hava avancerat så långt.

Ytterligare trafikökning utöver förut antydda å 4- å 500,000 ton samt den ökade brytning, som möjligen kan uppstå genom en ny överenskommelse med L. K. A.-B. torde kunna i rätt stor utsträckning erhållas från Norrbottens kustland under vintertiden, om därvarande järn- och trämasseindustri bereddes tillgång till kraft från Porjus kraftverk, så att utvidgningar och anläggning av nya verk kunde utföras. Den redan befintliga vattenkraft, som kan erhållas från Sikfors' kraftstation räcker icke på långt när för de nuvarande behoven. Luleå järnverk, som lär kunna fördubbla tillverkningen vid sitt anrikningsverk utan ytterligare utbyggnad, skulle med den träkolstillgång, varöver det disponerar, kunna fördubbla sin tackjärnstillverkning och kanske även förädla tackjärnet vidare, om det finge tillräckligt med kraft. Möjligen skulle difosfattillverkning kunna anordnas på avfallet från anrikningsverket. Trämasseindustrien skulle kunna utvidga sin verksamhet till papperstillverkning m. m. Då sjöfarten är stängd 6 å 7 månader av året, bleve det tydligen förmånligt att under denna tid frakta industriprodukterna över riksgränsen till Narvik. En kraftledning för trefasström till Luleå kan göras helt oberoende av järnvägens elektrifiering, som måste ha sin särskilda ledning, och jämförelsevis mycket billigare, då utan större olägenhet stolpar av trä kunna användas för densamma.

Ytterligare trafikökning.

Även från andra håll än Luleåtrakten torde man kunna påräkna ökade fraktmängder under vintern, så t. ex. från den stora sulfatfabriken i Neder Kalix, som lär komma att fördubbla sin tillverkning och därefter torde kunna frakta ungefär 10,000 ton varje vinter till Riksgränsen. Ett villkor härför torde dock vara att Neder Kalix förbindes med Morjärv vid stambanan genom järnväg, ty det torde icke bära sig, sedan normala förhållanden åter inträtt att, såsom nu försiggår, frakta sulfatmassa så lång väg med häst.

Av vad jag här ovan anfört torde tydligt framgå, att min avsikt ingalunda är att lägga stenar i vägen för elektrifieringen av järnvägen Gellivare—Svartön, som varken behöver bli fördröjd eller belastad med dyrare anläggningskostnad genom ett bifall till motionen; meningen med densamma är endast att få klarhet beträffande de faktorer, som äro en förutsättning för bärigheten av företaget under en längre framtid, låt oss säga tjugu år.

Sammanfattning.

Med vad här förut anförts har jag sökt påvisa

att en omedelbar elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Gellivare kan medföra stor vinst i kolbesparing genom viss dirigeringsvintertid, när sådant genom säkrare sjöfartsförhållanden blir möjligt, av Gellivare-malm över Kiruna och Riksgränsen, intill dess elektrifieringen av järnvägen Gellivare—Svartön kan med ekonomisk fördel genomföras;

att detta sistnämnda icke kan ske utan en betydande ökning av den årliga fraktmängd, som man på grund av nu gällande malmexport-avtal kan påräkna;

att då elektrifieringen ändå icke kan slutföras under de närmaste åren på grund av de abnorma koppar- och järnpriser, som kunna antagas fortfarande bliva gällande, en utredning angående möjligheterna för en tillräcklig ökning av fraktmängden bör företagas, innan anslag beviljas för elektrifieringens påbörjande å linjen Gellivare—Svartön;

att vid denna utredning i främsta rummet bör tagas hänsyn till behovet av att råvaror erhållas för den svenska järnhanteringen och för tillverkning av fosfater;

att detta sista uti den av herr Lindman jämte 71 andra kammarledamöter väckta motionen nr 188 (a. k.) så starkt framhållna önskemål direkt motverkas av nu pågående malmexport, som är till huvudsaklig del inriktad på att tillhandahålla utländska tillverkare av tomastackjärn och tomasfosfat deras behov av järn- och fosforrik malm;

att därför en ökning av denna malmexport för tillgodoseende av järnvägens trafikbehov icke kan vara lämplig;

att däremot detta trafikbehov hellre bör fyllas på sådant sätt, att den fosforrika malm, som finnes i staten tillhöriga malmfält, i första rummet Luossavaara, i andra hand Svappavaara m. fl. fält användes till fyllande av landets behov av råfosfat;

att samtidigt fosforren malm för den svenska järnhanteringen kan erhållas, vilket förut mött hinder, då de jämsides denna befintliga

fosforrika malmkvaliteterna ej kunnat få användning inom landet och icke få exporteras; samt

att den fosforhaltiga malm, som icke genom aurikning eller urlakning kan så fullständigt befrias från fosfor, att den med fördel kan användas för tillverkning av svenskt kvalitetsjärn, sannolikt skulle kunna användas som kompensation för bevarande åt den mellansvenska järnhanteringen av den fosforrena malm och slig som i alltjämt ökad utsträckning exporteras från Bergslagen till större delen ur av utlänningar innehavda gruvor.

Kan en på dessa syftens tillgodoseende baserad malmbrytning komma till stånd, så torde järnvägen till Luleå av därvid utvunna produkter erhålla större delen av den för elektrifieringen nödvändiga trafikökningen. Resten torde kunna erhållas från den trämasse- och järnindustri, som redan finnes eller inom den närmaste tiden kommer till stånd i trakten av Luleå och övriga delar av Norrbottens kustland. Genom det långa avbrottet i sjöfarten under vinterhalvåret är det nämligen ett önskemål för denna industri att kunna få billigare järnvägsfrakt till isfri hamn, som ligger närmast till i Narvik; särskilt under tider som nu då så höga priser å denna industris produkter äro rådande, torde desamma väl kunna bära frakt ända till Narvik.

Oaktat elektrifieringen av hela sträckan mellan Gellivare och Svartön ännu icke kan genomföras, torde likväl ingen anledning finnas att även uppskjuta beviljandet av begärda anslag till Porjus' kraftstation, då ju en mycket stor efterfrågan å kraft för industriella ändamål härifrån f. n. lär förefinnas såväl för elektrisk malmsmältning (det första smältverket i Porjus lär bliva igångsatt inom de närmaste två månaderna) som från redan befintliga eller påtänkta industriföretag i Luleåtrakten. Sannolikt komma väl även anläggningar för tillverkning av difosfat, Norgesalpeter m. m. till stånd inom ej alltför lång tid. Av dessa skäl anser jag mig icke böra yrka någon förändring i vad den kungl. propositionen föreslår i fråga om kraftverkets första och andra utbyggnader.

Under åberopande av vad här ovan anförts få vi^{*)} alltså hemställa, att riksdagen ville

A) i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 51 för år 1918 anvisa

dels för elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Gellivare ett anslag av 2,350,000 kronor, med rätt

^{*)} I det föregående är jag (motionären) använt i st. f. vi, enär vi ej ansett nödigt att ändra detta ord, då motionen i övrigt är lika med motionen I: 103 av herr Asplund.

för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna 1,500,000 kronor,

dels av det för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus av riksdagen beviljade anslaget å 775,000 kronor återstående beloppet, 150,000 kronor,

dels ock för påbörjande av en andra utbyggnad av nämnda kraftstation ett anslag av 925,000 kronor; samt

B) med avslag å propositionen i övrigt hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t tacktes låta utreda på vad sätt en för den ekonomiska bärigheten av statsbanelinjens Gellivare—Svartön elektrifiering nödvändig ökning av fraktkvantiteterna må kunna vinnas, under särskilt beaktande av intressena att erhålla råvaror såväl för den svenska järnhanteringen som för fosfat-tillverkning m. m. samt därefter ånyo för riksdagen framlägga förslag till sagda elektrifiering.

Stockholm den 3 mars 1917.

N. A:son Berg

i Munkfors.

O. W. Stenudd.
