

## Nr 161.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1917 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående påbörjande av elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön samt fortsatt utbyggnad av kraftstationen vid Porjus ävensom i ämnet väckta motioner. (4:e avd.)*

I en den 26 januari 1917 dagtecknad, till riksdagen avlåten proposition, nr 51, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen vidlagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden samma dag, 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 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.

Beträffande utredningen rörande detta ärende får utskottet hänvisa till det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehåft två likalydande motioner, väckta, den ena inom första kammaren av herr C. I. Asplund, nr 103, och den andra inom andra kammaren av herr N. A:son Berg i Munkfors, nr 339, vari hemställts, att riksdagen ville

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

*dels* för elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Gällivare ett anslag av 2,350,000 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 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 täcktes låta utreda på vad sätt en för den ekonomiska bärigheten av statsbanelinjens Gällivare—Svartön elektrifiering nödvändig ökning av fraktkvantiteterna må kunna vinnas, under särskilt beaktande av intressena att erhålla råvaror såväl för den svenska järnhanteringen som för fosfattillverkning m. m. samt därefter ånyo för riksdagen framlägga förslag till sagda elektrifiering.

Beträffande vad av motionärerna anförts till stöd för dessa framställningar får utskottet hänvisa till motionerna.

Efter därom i vederbörlig ordning framställd begäran har yttrande över de berörda motionerna avgivits av järnvägsstyrelsen, vilket yttrande såsom bilaga finnes vidlagt detta utlåtande.

Utskottets  
yttrande.

Beträffande först frågan om elektrifiering av järnvägslinjen Kiruna—Svartön vill utskottet till en början erinra därom, att Kungl. Maj:t nästlidet år föreslog riksdagen att för berörda ändamål bevilja ett anslag av 15,530,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 3,500,000 kronor. I enlighet med statsutskottets i ämnet avgivna yttrande ansåg emellertid riksdagen, att med beslut om elektrifieringens genomförande borde tills vidare anstå.

Enligt den nu framlagda propositionen beräknas kostnaderna för elektrifieringen av samma bansträcka uppgå till ej mindre än i runt tal 28,500,000 kronor. Bortsett från ett i 1916 års kostnadsberäkning icke ingående belopp för utflyttning av svagströmsledningar m. m. å 1,035,000 kronor, är kostnadsökningen att hänföra till de inträffade stegringarna å materialier, vilka gjort sig särskilt kännbara i avseende å järn och koppar, som i stor omfattning erfordras för elektrifieringen.

Det år 1916 framlagda förslaget åsyftade fullständigt genomförande av elektrifieringen å hela sträckan Kiruna—Svartön. I den nu förevarande propositionen har däremot föreslagits en uppdelning av anläggningen, så att endast bandelen Kiruna—Gällivare omedelbart skulle

elektrifieras, medan för bandelen Gällivare—Svartön vissa förarbeten för en framtida elektrifiering skulle vidtagas. Enligt de väckta motionerna skulle elektrifieringen för närvarande begränsas till bandelen Kiruna—Gällivare samt en vidare utsträckning av den elektriska driften göras beroende på utredning angående förutsättningarna för ekonomisk bärighet av elektrifieringens genomförande.

För bandelen Kiruna—Gällivare finnas redan överföringsledningar utförda, och transformatorstationer erhållas genom tillbyggnad av förefintliga omkopplingsstationer. Någon utbyggnad av Porjus kraftverk behöver ej utföras för elektrifieringen av denna bandel. Ej heller skulle någon nyanskaffning av elektriska lokomotiv behöva ske. På grund härav kan elektrifieringen av bandelen Kiruna—Gällivare genomföras för en jämförelsevis mindre kostnad, med nuvarande materialpriser beräknad till 2,350,000 kronor.

Med hänsyn till nu berörda omständigheter synes icke någon tvekan böra råda därom, att elektrifieringen av bandelen Kiruna—Gällivare omedelbart bör komma till stånd.

I de föreliggande motionerna har ifrågasatts — ehuru väl förslag därom ej framstälts — att förarbetena för införandet av elektrisk drift å bandelen Gällivare—Svartön, vilka av järnvägsstyrelsen beräknats föranleda en kostnad av 2,800,000 kronor, skulle utbytas mot en fullständig elektrifiering av sträckan närmast söder om Gällivare, exempelvis till Ripats eller Nuortikon. Med anledning härav har järnvägsstyrelsen i sitt yttrande anført, att därest elektrifieringen skall utföras sektionsvis, densamma bör fortsättas till Nattavara, som är den första station söder om Gällivare, där lokomotivstallar, vändskiva och överliggningshus redan finnas. Denna station är enligt järnvägsstyrelsen även i andra avseenden lämplig till övergångsstation tillsvidare mellan elektrisk drift och ångdrift. Anläggningskostnaden för det fullständiga genomförandet av elektrifieringen av linjen Gällivare—Nattavara med bilinjer till malmfälten vid Gällivare har av järnvägsstyrelsen beräknats till 4,650,000 kronor. I detta belopp ingå kostnaderna för insättande av erforderlig ny generator i Porjus, för utbyggnad av omkopplingsstationen vid Kuosakåbbo samt iordningställande av transformatorstationer vid Gällivare och Nuortikon, för iordningställande av överföringsledningar från Kuosakåbbo till Gällivare och till Nuortikon samt för kontaktledningar över spåren från Gällivare till malmfälten och Nattavara men däremot ej någon kostnad för anskaffning av lokomotiv. Enligt vad utskottet inhämtat lär ej någon ökning av den elektriska lokomotivparken erfordras, så länge den sammanlagda årliga malmbrytningen i

Kirunavara och Gällivare icke överstiger 6,000,000 ton. För denna frakt-kvantitet skulle ej heller vara behövt att insätta någon ytterligare enfas-generator i Porjus kraftverk. På grund härav skulle — då kostnaden för generatören beräknas uppgå till 600,000 kronor — fullständig elektrifiering av bandelen Kiruna—Nattavara kunna genomföras för ett sammanlagt belopp av 6,400,000 kronor. Medan bandelen Kiruna—Nattavara utgör omkring hälften av hela sträckan Kiruna—Svartön, skulle sålunda kostnaden för elektrifieringen av förstnämnda bandel enligt de gjorda beräkningarna vida understiga en fjärdedel av kostnaden för elektrifieringen av den större bansträckan.

Att i sinom tid elektrisk drift bör införas å hela bansträckan Kiruna—Svartön torde enligt utskottets uppfattning redan nu kunna fastslås. På grund av de för närvarande oerhört uppdrivna materialpriserna kan det emellertid ej ifrågakomma att nu besluta om fullständig elektrifiering av bansträckan i sin helhet. Det gäller då att avgöra, huru den under rådande förhållanden nödiga begränsningen bör ske. Vid en jämförelse mellan å ena sidan förslaget att från början fullständigt elektrifiera allenast bandelen Kiruna—Gällivare och att å linjen söder om sistnämnda ort vidtaga vissa förberedande arbeten för en framtida elektrifiering samt å andra sidan förslaget om omedelbart införande av elektrisk drift å bandelen Kiruna—Nattavara, har utskottet funnit de starkaste skälen tala för det sistnämnda förslaget, ehuru väl detsamma möjligen skulle komma att medföra något större utlägg under de närmaste åren.

En av det förordade förslagets förnämsta fördelar är att finna däri, att de kostnader, som nu komme att nedläggas, utan uppskov skulle kunna tillgodogöras. Vidare är att märka, att vid en lösning av frågan i enlighet med samma förslag de redan utförda kraftverksanläggningarna samt den förefintliga elektriska lokomotivparken skulle komma att i möjligaste mån utnyttjas. Att inbesparing av kol samt frigörande av ånglokomotiv omedelbart skulle kunna ske i större utsträckning vid genomförande av berörda förslag än enligt det av Kungl. Maj:t förordade, är utan vidare uppenbart. Ett framförande av elektrifieringen till Nattavara skulle slutligen medföra avsevärda fördelar ur driftsekonomisk synpunkt, beroende därpå, att för de mellan Svartön och Kiruna gående tågen ombyte av dragkraft och personal äger rum vid nämnda station, vadan alltså vid övergång till elektrisk drift ytterligare personal- och dragkraftsombyte i Gällivare skulle kunna undvikas.

Under förutsättning att påbörjandet av elektrifieringen av statsbanelinjen Kiruna—Svartön sker på av utskottet nu förordat sätt, får utskottet fördens skull tillstyrka riksdagen att bevilja det för ändamålet äskade anslaget.

Beträffande fortsättningen av elektrifieringen ned till Svartön har i de merberörda motionerna hemställts om utredning, på vad sätt en för den ekonomiska bärigheten av elektrifieringen nödvändig ökning av fraktkvantiteterna må kunna vinnas, under särskilt beaktande av intressena att erhålla råvaror såväl för den svenska järnhanteringen som för fosfattillverkning m. m. Vidkommande först spørsmålet om järnhanteringens förseende med nödiga råvaror från de norrbottniska gruvfälten är denna fråga redan föremål för prövning av den utav Kungl. Maj:t tillsatta, s. k. malmkommissionen. Beträffande därefter behovet av råvaror för fosfattillverkning läser frågan härom komma att utgöra ett led i den utredning, som på grund av riksdagens i annat sammanhang fattade beslut är att förvänta rörande möjligheten av att på grundvalen av inhemska råämnen och naturtillgångar utveckla och uppehålla en för landets behov tillräcklig konstgödselindustri. Då så är fallet och då Kungl. Maj:t ej läser underlåta att vid bedömandet av spørsmålet om en utsträckning av den elektriska järnvägsdriften söder om Nattavara taga vederbörlig hänsyn till berörda utredningar samt de resultat, vilka av dessa kunna framgå, har utskottet icke ansett tillräcklig anledning föreligga att tillstyrka riksdagen att till Kungl. Maj:t avlåta någon framställning i det av motionären angivna syftet.

Vidkommande därefter frågan om utbyggnad av Porjus kraftverk har utskottet icke haft något att erinra mot det äskade fortsättningsanslaget för fullbordande av första utbyggnaden, 150,000 kronor.

Det för påbörjande av andra utbyggnaden av kraftstationen för år 1918 äskade anslaget, 925,000 kronor, är avsett för insättande i stationen av turbin till ett nytt, sjätte aggregat, som med generator beräknats betinga en kostnad av 1,525,000 kronor. Departementschefen har emellertid icke tagit definitiv ställning till spørsmålet, huruvida aggregatet ifråga bör förses med trefas- eller enfasgenerator, på grund varav han ansett, att det borde tillkomma Kungl. Maj:t att besluta om de arbeten, som närmast skulle komma till utförande.

Därest den av utskottet ovan förordade lösningen beträffande elektrifieringen av bandelarna söder om Kiruna av riksdagen godtages, läser det icke kunna uppstå fråga att under den närmaste tiden för järnvägsdrift utbygga Porjus kraftverk. På grund härav skulle alltså för närvarande icke möta något hinder mot att använda det sjätte aggregatet för industriell drift. Väljes detta alternativ för den nu förestående utbyggnaden, skulle vid en fortsättning av järnvägselektrifieringen ganska omfattande arbeten vid kraftverket bliva nödvändiga. För en ytterligare utbyggnad av kraftstationen måste nämligen nya till- och avloppstunnlar anläggas samt viss reglering av Lule älvs låg-

vattenyta vidtagas. Med avseende fästas såväl vid den på sistone starkt stegrade efterfrågan på elektrisk kraft från Porjus för industriella ändamål som även vid de fördelar, som skulle vinnas, därest vissa kraftbehov, som eljest skulle behöva fyllas av kraftverken i de sydligare, på vattenkraft fattigare delarna av landet, kunde tillgodoses från de norrländska vattenfallen, har utskottet emellertid ansett sig böra tillstyrka, att det sjätte aggregatet nu kommer till utförande och förses med en för industriell drift avsedd trefasgenerator.

Mot det för år 1918 begärda anslagsbeloppet för andra utbyggnadens påbörjande har utskottet icke funnit anledning till erinran.

I enlighet med vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt herrar Asplunds och Bergs i Munkfors ovanberörda motioner må för år 1918 anvisa

a) för påbörjande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön ett reservationsanslag 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;

b) av det för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus av riksdagen beviljade anslaget å 775,000 kronor såsom reservationsanslag återstående beloppet, 150,000 kronor;

c) för påbörjande av en andra utbyggnad av nämnda kraftstation ett reservationsanslag av 925,000 kronor.

Beträffande sättet för anskaffande av ifrågavarande anslagsmedel, kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Stockholm den 18 maj 1917.

På statsutskottets vägnar:

AXEL EKMAN.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:  
från första kammaren: herrar O. M. Strömberg, H. F. Lamm, G. M. H. Ekelund, J. Nilsson, O. Bergqvist, A. C. Lindblad, I. E. G. Svensson, J. L. Widell, greve N. F. Posse, N. O. Bruce, J. S. Almer och C. G. Österberg samt

från andra kammaren: herrar A. Ekman, F. V. Thorsson, H. Andersson i Skivarp, K. V. Rydén i Malmö, C. Persson i Stallerhult, J. Ström, A. Anderson i Råstock, A. R. Lundblad, J. Erlansson, K. O. Strid, J. Pålsson och K. A. Tengdahl.

---

*Bilaga.*

## Till Konungen.

Genom nådig remiss av den 20 mars 1917 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med av riksdagens statsutskott begärt yttrande över två motioner, väckta den ena, nr 103, inom första kammaren i anledning av nådiga propositionen nr 51 för år 1917 angående påbörjande av elektrifiering av stadsbanelinjen Kiruna—Svartön samt fortsatt utbyggnad av kraftstationen vid Porjus, och den andra, nr 339 inom andra kammaren med enahanda syfte.

Till åttlydnad härav får järnvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Motionerna utmyнна i en hemställan, att riksdagen ville bifalla Kungl. Maj:ts proposition beträffande elektrifiering av linjen Kiruna—Gällivare samt beträffande utbyggnad av Porjus kraftverk men, med avslag å propositionen i övrigt, hos Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, på vad sätt en för den ekonomiska bärigheten av statsbanelinjens Gällivare—Svartön elektrifiering nödvändig ökning av fraktkvantiteterna må kunna vinnas under särskilt beaktande av intressena att erhålla råvaror såväl för den svenska järnhanteringen som för fosfattillverkning m. m., samt därefter ånyo för riksdagen framlägga förslag till sagda elektrifiering.

Innan järnvägsstyrelsen ingår på detaljbehandlingen av de i motionerna framförda synpunkterna, anser sig järnvägsstyrelsen böra i underdånighet framhålla, att enligt järnvägsstyrelsens mening frågan om elektrifiering av hela linjen Kiruna—Gällivare—Svartön är av den vikt och så bestämmande för de planer för bandelens gradvisa utveckling, vilka måste finnas och följas, att ett principbeslut, huru med bandelens framtida drift skall ordnas, är nödvändigt. Järnvägsstyrelsen kan därför under inga förhållanden tillstyrka det uppskov med fattandet av ett dylikt beslut, som ett bifall till motionärernas hemställan om avslag på Kungl. Maj:ts nådiga proposition om ett anslag för verkställande av förarbeten för elektrifieringen av linjen Gällivare—Svartön i realiteten skulle innebära.

I sammanfattningen av sina motioner hava motionärerna anført, att en omedelbar elektrifiering av linjen Kiruna—Gällivare skulle kunna

medföra stor vinst genom kolbesparing, därigenom att, när sådant genom säkrare sjöfartsförhållanden blir möjligt, malm från Gällivare vintertiden dirigeras över Kiruna och Riksgränsen i stället för över Svartön, intill dess elektrifieringen av linjen Gällivare—Svartön kan med ekonomisk fördel genomföras.

Med anledning härav torde få anmärkas, att järnvägsstyrelsen i denna malmdirigeringsfråga icke kan utöva något inflytande, enär densamma är reglerad genom det mellan statsmakterna och malmbolagen träffade avtalet. Som av den i Kungl. Maj:ts nådiga proposition gjorda utredningen framgår och mot vilken motionärerna icke synas hava något att erinra, blir emellertid elektrifieringen av linjen Kiruna—Gällivare lönande vid redan förefintliga transporter, även om de nödiga anordningarna utföras vid nuvarande höga arbets- och materialpris. En eventuell omläggning av trafiken, så att ytterligare transportkvantiteter tillfördes linjen ifråga, skulle därför endast ytterligare öka den vinst, som redan nu kan beräknas uppkomma.

Motionärerna anföra vidare, att elektrifieringen av linjen Gällivare—Svartön ej kan med ekonomisk fördel genomföras utan en betydande ökning av den årliga fraktmängd, som man på grund av nu gällande malmexportavtal kan påräkna. Järnvägsstyrelsen vill härvidlag hänvisa till, vad styrelsen anfört i sin underdåniga framställning av den 12 december 1916, men vill vidare framhålla, vad beträffar motionärernas uppgift angående transportmängderna för linjen Gällivare—Svartön under de närmaste 20 åren, att de därvid förbisett en del omständigheter, som göra att det av dem uppgivna medeltalet eller 1,641,500 ton per år är alldeles för lågt och att denna siffra redan med hänsyn till rådande förhållanden i stället bör sättas till minst 2,000,000 ton per år. Motionärerna hava nämligen ej alls räknat med någon malmsändning från Kiruna till Svartön för Luossavaara—Kiirunaavaara Aktiebolags räkning. En sådan är dock högst sannolik och torde, som av den nådiga propositionen framgår, kunna beräknas till 300,000 à 400,000 ton per år. Vidare måste enligt nu tillgängliga uppgifter kvantiteten av varpmalm och av malm från Koskullskulle beräknas till cirka 610,000 ton per år i stället för av motionärerna upptagna 370,000 ton per år.

Styrelsen kan ej dela motionärernas uppfattning beträffande den malmbolagen medgivna rätten att efter viss tids avisering omlägga malmtransporterna i riktning mot Svartön, enär det enligt gällande kontrakt är tydligt, att om malmbolagen så önska, är det statsmakternas skyldighet att endast för deras räkning successivt frakta upp



till 2,800,000 ton exportmalm per år från Gällivare till Svartön. Läggas härtill 45,000 ton för Tuolluvaarabolagets räkning och 610,000 ton för varpmalm och malm från Koskullskulle, så erhålles en total transportkvantitet från Gällivare till Svartön, som redan enligt nu gällande avtal kan komma att uppgå till 3,455,000 ton per år. Efter vad erfarenheten visat, kunna även under normala förhållanden sådana omständigheter föreligga, som betinga och föranleda en sådan omläggning av transportererna.

Det är givetvis ytterst vanskligt att på förhand göra några uttalanden eller tillåta sig några bestämdare antaganden om de fraktkvantiteter av malm av olika slag, som kunna ifrågakomma på berörda bandel, och alltså även att nu kunna bedöma den driftsekonomiska innebörden av elektrifieringsföretaget vid olika prislägen på arbets- och materialmarknaden.

Hurudana förhållandena emellertid kunna komma att utveckla sig beträffande påkravandet under en icke allt för långt avlägsen framtid av större transportkvantiteter å bandelen Gällivare—Svartön, än som för närvarande med säkerhet kunna förutses, framstår det för styrelsen på de grunder, som förut i olika sammanhang angivits, såsom synnerligen viktigt, att man utan dröjsmål träffar anstalter för att vinna den tid vid elektrifieringens slutliga genomförande, som styrelsen uti sitt förslag avser. Styrelsen kan därför icke ansluta sig till motionärernas resonemang, 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 Gällivare—Svartön. Det är för järnvägsstyrelsen givetvis av mindre betydelse, vilka slag av malm, som kunna ifrågakomma till transport. Styrelsen, som emellertid ej vill inlåta sig på bedömandet av behovet överhuvudtaget av den av motionärerna ifrågasatta utredningen, har för sin del intet att erinra emot densamma, då dess företagande, med den syn styrelsen har på saken och dess eventuella resultat, icke bör vara bestämmande för beslut, huruvida de förberedande arbetena på linjen Gällivare—Svartön skola komma till stånd eller icke.

I sina motioner hava motionärerna, utan att dock därom göra något yrkande, velat påvisa att, om man redan nu skulle vilja nedlägga några kostnader för elektrifieringen av linjen Gällivare—Svartön, en avsevärd kolbesparing skulle kunna vinnas redan inom den närmaste tiden genom att använda dessa penningar icke längs hela banan till grunder, hus-

byggnader m. m. utan till fullständig elektrifiering av linjen närmast söder om Gällivare, exempelvis till stationen Ripats eller till den blivande transformatorstationen Nuortikon. Beträffande detta förslag får järnvägsstyrelsen framhålla, att varken Ripats eller Nuortikon stationer nu äro lämpade för lokomotivombyte, varför elektrifieringen, om densamma skall utföras sektionsvis, bör fortsättas till Nattavara, som är den första station söder om Gällivare, där lokomotivstallar, vändskiva och överliggningshus redan finnas, och vilken station även i andra avseenden kan göras lämplig till övergångsstation tillsvidare mellan elektrisk drift och ångdrift. Om emellertid linjen till Nattavara elektrifieras, är det lämpligt och så gott som nödvändigt, att också förbindelsespåren från Gällivare till malmfälten anordnas för elektrisk drift.

I nådiga propositionen har för påbörjande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön begärts ett anslag av 3,500,000 kronor, varav 2,350,000 kronor avsetts för elektrifiering av linjen Kiruna—Gällivare och återstoden 1,150,000 kronor till påbörjande av förberedande arbeten för elektrifiering av linjen Gällivare—Svartön. Det är naturligen möjligt och med en praktisk arbetsplan även väl förenligt att vid dessa förberedande arbetens påbörjande använda sistnämnda summa uteslutande å linjen Malmberget—Gällivare—Nattavara i stället för att göra sådana arbeten här och var på hela linjen Gällivare—Svartön.

Anläggningskostnaden för det fullständiga genomförandet av elektrifieringen av linjen Gällivare—Nattavara med bilinjerna till malmfälten bör nämligen under nuvarande förhållanden beräknas till sammanlagt 4,650,000 kronor, däri dock ej inberäknats kostnaden för erforderliga lokomotiv, vilkas antal blir beroende av transporternas storlek ävensom därav, i vilken utsträckning elektriska lokomotiv kunna för ändamålet disponeras av de nu vid bandelen Kiruna—Riksgränsen befintliga.

I nyss angivna anläggningskostnad för fullständig elektrifiering av linjen Gällivare—Nattavara med bilinjer till malmfälten ingå kostnaderna för insättande av erforderlig ny generator i Porjus, för utbyggnad av omkopplingsstationen vid Kuosakåbbo samt iordningställande av transformatorstationer vid Gällivare och Nuortikon, för iordningställande av överföringsledningar från Kuosakåbbo till Gällivare och till Nuortikon samt för kontaktledningar över spåren från Gällivare till malmfälten och Nattavara men ej för vattenfallsstyrelsen påkommande arbeten för vattendragets reglering och kraftstationens utvidgning.

Vid elektrisk drift för samtliga tåg å linjen Gällivare—Nattavara och å förbindelsespåren till malmfälten erhålles en minskning i bränsleförbrukningen, som vid transport av resp. 2, 3 och 4 miljoner ton malm per år från Gällivare till Svartön uppgår till resp. 17,000, 24,000 och 31,000 ton kol per år, motsvarande vid ett kolpris av 55 kronor per ton en bränslekostnad av resp. 935,000, 1,320,000 och 1,705,000 kronor per år. Bränslebesparingen blir sålunda avsevärd.

Järnvägsstyrelsen vill icke göra någon erinran mot en sådan anordning, att det nu för förarbeten å linjen Gällivare—Svartön begärda beloppet av 1,150,000 kronor användes för dylika arbeten uteslutande å linjen Gällivare—Nattavara med bilinjerna till malmfälten. Härvid anser sig emellertid järnvägsstyrelsen redan nu böra framhålla, att ett eventuellt framtida beslut om linjens Gällivare—Nattavara med bilinjer fullständiga elektrifiering före elektrifieringen av den återstående delen Nattavara—Svartön icke bör få föranleda någon minskning i de för förarbeten å denna senare linje enligt järnvägsstyrelsens plan för dessa arbetens utförande erforderliga anslagen.

På grund av vad järnvägsstyrelsen sålunda anført, får järnvägsstyrelsen i underdånighet avstyrka varje förslag, som kan medföra ett uppskov i fattandet av ett principbeslut om hela linjens Kiruna—Svartön elektrifiering samt såsom sin mening uttala, att motionärernas hemställan om avslag å Kungl. Maj:ts nådiga proposition om anslag till utförande av förarbeten för elektrifieringen av linjen Gällivare—Svartön icke bör av riksdagen bifallas.

Underdånigst  
AXEL GRANHOLM.

IVAR VIRGIN.

G. STENBERG.  
föredragande.

Stockholm den 29 mars 1917.

---