

## Nr 296.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ytterligare medel till anläggningar för elektrisk tågdrift; given Stockholms slott den 8 maj 1942.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

**GUSTAF.**

*Gustaf Andersson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1942.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

I skrivelse den 2 april 1942 har järnvägsstyrelsen hemställt, att för utvidgning av den till järnvägen Göteborg—Borås anknutna omformarstationen i Sjömarken samt för anskaffning av ett för elektrodriften erforderligt specialfordon finge av uppkomna reservationer å vissa närmare angivna elektrifieringsanslag användas ett belopp av 1,300,000 kronor.

Innan jag ingår på styrelsens framställning, torde jag få erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 20 februari 1942 — på därom av järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen i gemensam skrivelse den 13 januari 1942

gjord hemställan — förordnat, bland annat, att omformarutrustningen vid vattenfallsstyrelsens omformarstation i Sjömarken skulle överflyttas från vattenfallsstyrelsens till järnvägsstyrelsens förvaltning.

Till stöd för sin framställning anförde styrelserna:

Vid den hittills i Sverige genomförda järnvägs elektrifieringen har i huvudsak det systemet tillämpats, att den för järnvägsdriften erforderliga enfasströmmen med lågt periodtal uttages från det allmänna kraftförsörjningsnätet för 50-periodig trefasström. Omformningen får därvid ske med roterande maskinaggregat, vilka placeras i omformarstationer intill de elektrifierade banorna. Vid de av statens järnvägar genomförda elektrifieringarna ha omformarstationerna utförts och bekostats av järnvägsstyrelsen, så att kraftleveransen från statens vattenfallsverk eller annan kraftleverantör sker på omformarstationernas trefassida. Vid de av enskilda järnvägar genomförda elektrifieringar, för vilka statens vattenfallsverk är kraftleverantör, äro däremot omformarstationerna uppförda och bekostade av vattenfallsstyrelsen och drivas i styrelsens regi. Kraften levereras på omformarstationernas enfasida. De banelektrifieringar, vid vilka detta sistnämnda system tillämpas, omfatta banan Göteborg—Borås samt Bergslagens järnvägsaktiebolags bandel Göteborg—Säffle jämte Dalslands järnvägsaktiebolags bandel Mellerud—Kornsjö.

För elektrifieringen av Göteborg—Borås uppfördes en omformarstation i Sjömarken invid vattenfallsstyrelsens transformatorstation. Stationen gavs ett relativt enkelt utförande och försågs med endast ett omformaraggregat, i det att möjlighet för reservmatning ordnades från statens järnvägars kontaktledningssystem vid Almedal.

Banan Göteborg—Borås har från och med den 1 juli 1940 övergått i statens järnvägars ägo. Det är därför önskvärt, att kraftleverans och omformning ordnas på samma sätt som för övriga elektrifierade statsbanesträckor. Kraftleveransen bör sålunda ske på trefassidan och debiteras tillsammans med den övriga kraftleveransen från statens vattenfallsverk till statens järnvägar för elektrifierade bandelar utom Riksgränsbanan, och omformarstationen i Sjömarken bör överflyttas från vattenfallsstyrelsens till järnvägsstyrelsens förvaltning. Då järnvägsstyrelsen avser att komplettera och uppställa stationsutrustningen på annan plats, bör emellertid tomten samt en för omformaraggregatet uppförd byggnad, vilken får användning för vattenfallsstyrelsens ändamål, bibehållas i vattenfallsstyrelsens ägo.

I sin nu förevarande skrivelse har *järnvägsstyrelsen* under hänvisning till framställningen den 13 januari 1942 anført, att åtgärder inom den närmaste tiden måste vidtagas för utvidgning av omformarstationen i Sjömarken, vilken icke längre vore tillräcklig för att tillgodose trafikens behov av elektrisk energi. Styrelsen ämnade ordna denna utvidgning på sådant sätt, att en ny omformarstation uppfördes på lämpligt markområde invid den nuvarande, vars byggnad avtalsenligt skulle behållas av vattenfallsstyrelsen. Kostnaderna för den nya stationen beräknades komma att uppgå till 1,100,000 kronor.

I detta sammanhang har järnvägsstyrelsen meddelat, att styrelsen i samförstånd med statens industrikommission funnit sig föranlåten att utvidga redan tidigare igångsatta undersökningar i syfte att därigenom nedbringa den kopparförbrukning, som uppstode genom slitage av statens järnvägars kontaktledningsnät. Detta slitage vore för närvarande betydande. Det krävde

i genomsnitt en koppartillsats av omkring 100 ton om året. Den motsvarande årliga kostnaden för utbyte av försliten tråd utgjorde vid nuvarande prisläge 600,000 à 800,000 kronor. Då en större del av ledningsnätet inom den närmaste tiden uppnådde en kritisk ålder och då trafiken för närvarande vore synnerligen intensiv, kunde man emellertid befara, att den med slitaget följande kopparförbrukningen och kostnaden vore i tilltagande.

För att utvidgade undersökningar skulle kunna bedrivas och för att ledningsanläggningen allt framgent skulle kunna hållas under kontroll, så att slitaget motverkande åtgärder i tid bleve vidtagna, erfordrades, anför styrelsen vidare, tillgång till ett särskilt fordon, vilket styrelsen hade för avsikt att anskaffa. Fordonet — en mindre boggivagn med inbyggda registrerings- och mätanordningar, arbetskupé och sovplatsutrymme för besättningen — avsåges även skola fortlöpande utnyttjas för vissa för elektrodriften nödvändiga effekt-, energi- och spänningsmätningar, reläundersökningar o. s. v. även som för kontrollmätningar på telefonanläggningarna. Fordonet beräknades komma att kosta omkring 200,000 kronor.

Det av styrelsen sålunda angivna totala kapitalbehovet, uppgående till 1,300,000 kronor, föreslår styrelsen skola täckas av besparingar å vissa beviljade elektrifieringsanslag. Härom anför styrelsen:

I skrivelse den 30 september 1936 har järnvägsstyrelsen anmält vissa, på anvisade elektrifieringsanslag emotsebara överskott, vilka, efter avdrag dels av väntat underskott (125,000 kronor) vid elektrifieringen av linjen Åstorp—Mölle, dels av ett belopp (3,100,000 kronor), avsatt för inköp av elektrolok m. m., påvisades utgöra 300,000 kronor. Detta överskott har sedermera ökats. Sålunda uppstod icke det omtalade underskottet, och elektrifieringen av linjen Uppsala—Gävle blev cirka 165,000 kronor billigare än ursprungligen var väntat. På nu nämnda konton föreligger alltså numera ett överskott av 465,000 kronor.

Härutöver kunna, utan att anslagsöverskridanden därigenom riskeras, följande elektrifieringsanslag belastas med ytterligare kostnader, nämligen:

	Kronor
Västkustbanan med till samma anslagsgrupp hörande linjer .....	635,000
Södertälje—Eskilstuna .....	200,000
	Summa kronor 835,000

Lägges härtill det förutnämnda överskottet, 465,000 kronor, erhålles alltså det belopp, som i föreliggande fall är erforderligt.

Riksräkenskapsverket har i utlåtande den 30 april 1942 uttalat, att enligt ämbetsverkets mening järnvägsstyrelsens framställning om rätt att för de i framställningen angivna ändamålen disponera uppkomna besparingar å vissa elektrifieringsanslag icke kunde bifallas utan riksdagens hörande. Riksräkenskapsverket har emellertid ur budgettekniska synpunkter funnit mest rationellt, att särskilda anslag åskas för nu ifrågavarande ändamål och att alltså redovisning sker i vanlig ordning av besparingar å beviljade elektrifieringsanslag.

Sjömarkens omformarstation uppfördes år 1936 av vattenfallsstyrelsen för leverans av elektrisk energi till Göteborg—Borås järnväg. Stationen utbygg-

Departements-  
chefen.

des med plats för endast ett omformaraggregat och med mycket knappt utrymme för erforderlig apparatur. Den erhöll också sådan placering, att stationen icke på nuvarande plats kan utvidgas. Intrång skulle nämligen härigenom göras på mark, som vattenfallsstyrelsen måste disponera för andra ändamål.

Då maskinreserv sänkades i stationen, avtalades att statens järnvägar vid behov skulle tillhandahålla sådan. Vid inträffande maskinfel har därför stationen måst helt avställas under den tid, som åtgått för dittransport av ersättningsomformare. Härav föranledda olägenheter hava i viss mån motverkats av möjligheten att i Almedal inmata reservenergi från statens järnvägars ledningsnät, varigenom lättare trafik vid störningstillfällen i allmänhet kunnat upprätthållas. Likväl har driftberedskapen varit svag och för den tyngre trafiken otillräcklig.

Sedan Göteborg—Borås järnväg den 1 juli 1940 införlivats med statens järnvägar, har energileveransen i Sjömarken numera för att minska de driftstekniska olägenheterna ordnats på det för elektrodrift vanliga sättet, vilket innebär att omformarstationen drives i banans regi och med kraftleverans på trefassidan. I samband därmed har utrustningen vid omformarstationen enligt Kungl. Maj:ts förenämnda beslut den 20 februari 1942 överflyttats från vattenfallsstyrelsens till järnvägsstyrelsens förvaltning.

Omformarstationens kapacitet är emellertid numera otillräcklig. Energileveranserna till Boråsbanan hava nära nog utan avbrott varit i tilltagande. Från det första hela driftsåret — år 1937 — till år 1941 har, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, energibehovet ökat med i runt tal 30 procent. Detta har haft till följd, att överbelastningar i omformarstationen blivit allt mera vanliga, varigenom frågan om en förstärkning av maskineffekten aktualiserats. Då såsom förut nämnts stationen icke kan utvidgas på sin nuvarande plats, förutsätter en dylik förstärkning en förflyttning av stationen. Vid anordnandet av den nya stationen avses att utnyttja den övertagna stationsutrustningen. Den nuvarande stationsbyggnaden, som alltjämt tillhör statens vattenfallsverk, har förutsatts skola av vattenfallsstyrelsen utnyttjas såsom förrådsbyggnad.

Kostnaderna för den nya byggnaden och den komplettering av utrustningen, som erfordras för att giva stationen ökad kapacitet, hava beräknats till 1,100,000 kronor.

Då — enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat — erfarenheterna från den sistförflutna vintern givit vid handen, att en utbyggnad av omformarstationen i Sjömarken måste komma till stånd snarast möjligt, därest driften å banan skall kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt, vill jag för min del tillstyrka, att det för ändamålet erforderliga beloppet nu ställes till järnvägsstyrelsens förfogande.

Vid statens järnvägar pågå för närvarande i samförstånd med statens industrikommission systematiska undersökningar i syfte att nedbringa kopparslitaget å statens järnvägars kontaktledningsnät. För att dessa undersökningar

skola kunna bedrivas effektivt måste statens järnvägar förfoga över en för ändamålet med särskilda registrerings- och mätanordningar utrustad specialvagn. Då jag finner det angeläget, att under nu rådande brist på koppar lämpliga åtgärder vidtagas för att minska den icke obetydliga kopparförslitningen vid statens järnvägar, förordar jag, att den ifrågasatta specialvagnen anskaffas. Kostnaden är beräknad till 200,000 kronor.

I likhet med riksräkenskapsverket anser jag de för den nya omformarstationen och för undersökningsvagnen erforderliga medlen, tillhoppa 1,300,000 kronor, böra beredas genom anslag å riksstaten. Anslaget bör lämpligen anvisas såsom tilläggsanslag till det av riksdagen för nästa budgetår redan beviljade anslaget å 835,000 kronor till anläggningar för elektrisk tågdrift.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Ytterligare medel till anläggningar för elektrisk tågdrift* för budgetåret 1942/43 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av ..... kronor 1,300,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*A. C. F. v. Krusenstierna.*

---