

N:o 21.

Ank. till Riksd. kansli den 12 februari 1909, kl. 5 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till ny rullande materiel för statens järnvägar.

(R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för år 1910 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 4,000,000 kronor.

Af statsrådsprotokollet i detta ärende inhämtas, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse till Kungl. Maj:t den 31 oktober 1908 anfört följande:

»Å statens järnvägar har under den gångna delen af år 1908 utförts något större transportarbete än under motsvarande tid år 1907. Antalet genomlupna lokomotivkilometer under månaderna januari—augusti 1908 utgör nämligen 15,86 millioner mot 15,26 millioner och vagnaxelkilometer 556,9 millioner mot 555,8 millioner under samma tid år 1907. Ökningen i trafiken är således relativt obetydlig och har icke heller varit tillräcklig för att motväga det sista årets betydliga stegring i utgifter, hvarför statens järnvägars nettoinkomster för år 1908 förvisso komma att

uppgå till väsentligt lägre belopp än för år 1907. Att trafiken icke varit lifligare torde kunna tillskrifvas de rådande, mindre gynnsamma konjunkturen och de 1908 inträffade långa arbetsinställelserna, genom hvilka transportbehovet minskats.

Med användande af det af 1908 års Riksdag beviljade anslaget för rullande materiel, 6,000,000 kronor, hvori icke medräknats det anslag af 650,000 kronor, som af Riksdagen beviljats för anskaffande af ny rullande materiel för malmtrafiken å linjerna Riksgränsen—Svartön, blir det visserligen järnvägsstyrelsen möjligt att fylla det kraf, som en trafik af den nuvarandes omfattning ställer på statens järnvägar. Det synes emellertid järnvägsstyrelsen med visshet kunna antagas, att det relativa stillestånd i trafikökningen, som med år 1908 inträdt, kommer att följas af en stegring i trafiken, äfven om tidpunkten för en sådan stegring nu icke kan fastställas. Under sådant förhållande anser järnvägsstyrelsen och har därvid stöd i erfarenhet från föregående liknande perioder, att det är ekonomiskt fördelaktigare att i tid och efter hand vidtaga de åtgärder, som äro nödvändiga, för att, då ett ökad trafikbehof inträder, detsamma skall kunna tillgodoses på ett för järnvägen och för trafikanterna ekonomiskt fördelaktigt sätt. Anskaffning af behöflig rullande materiel, först sedan stegring i trafiken inträdt, medför enligt järnvägsstyrelsens erfarenhet stora olägenheter och ökade kostnader, detta senare ej minst genom den omständigheten, att verkstäderna vid en sådan tidpunkt blifva strängt anlitade från alla håll.

Vidare torde böra beaktas vikten utaf, att beställningar af rullande materiel under tider af lågkonjunkturer utgå till de svenska verkstäderna, på det att dessa må blifva i tillfälle att uppehålla sin rörelse och bibehålla sin stam af yrkesutbildade arbetare.

På grund af hvad sålunda anförts, har det synts järnvägsstyrelsen riktigt att, trots det för närvarande ekonomiskt mindre gynnsamma resultat, som statens järnvägar lämna, och ehuru trafiken för närvarande ställer sig konstant, dock göra underdånig hemställan om anskaffande af en del ny rullande materiel.

Denna anskaffning anser järnvägsstyrelsen böra omfatta såväl lokomotiv som person- och godsvagnar.

Hvad *lokomotiven* beträffar, böra sådana anskaffas för snabbgående godståg (matvarutåg) och tunga snälltåg. Därjämte böra anskaffas lokomotiv för godstågen i Norrland samt för lokaltåg. Dessa lokomotivtyper skulle vara af samma slag som de lokomotiv, till hvilkas anskaffande Riksdagen under åren 1906 och 1907 beviljat medel. Genom erhållande

af ifrågavarande lokomotiv kunna för de olika slagen af tåg lämpligare lokomotiv användas än nu är fallet, hvarigenom ett bättre och mer ekonomiskt utnyttjande af lokomotivparken blir möjligt.

Anskaffningen af *personvagnar* anser järnvägsstyrelsen böra omfatta dels kombinerade II och III klass boggievagnar och dels tvåaxliga personvagnar med länkakselanordning.

Vagnar af den förstnämnda typen äro synnerligen användbara för olika slag af tåg såväl som för utökning af tågen vid tillfälliga trafikstegringar. De hafva därjämte vunnit stor användning såsom kursvagnar, d. v. s. såsom direkta vagnar till större orter, hvilka icke stå i förbindelse med hvarandra genom direkta tåg.

Beträffande *godsvagnar* bör anskaffningen omfatta dels täckta och dels öppna sådana.

I den mellan staten och öfriga normalspåriga svenska järnvägar träffade öfverenskommelse angående ömsesidigt begagnande af vagnar, gällande från den 1 juli 1908, finnes intagen en bestämmelse angående skyldighet för vederbörande enskilda järnvägar att vid längre transport öfver statens järnvägar än 600 kilometer använda statens järnvägars godsvagnar. Genom denna bestämmelse afses att minska transportererna af främmande vagnar på statens järnvägar, hvilka transporter åsamkat statens järnvägar en direkt utgift för vagnshyra i medeltal för de senaste fem åren af 172,000 kronor per år. Samtidigt komma dock större kraf att ställas på statens järnvägars egen vagnpark, synnerligast på *täckta* styckegodsvagnar, hvilka i stor utsträckning komma till användning vid långväga transporter, såsom af socker och dylikt från södra delarna af landet till de norra.

Af de täckta vagnarna skulle en del utföras med tryckluftsbromsledning och vara afsedda att användas för den trafik, som kan väntas uppstå, sedan ångfärjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland öppnats. Därjämte skulle en del af dessa vagnar utgöras af kylvagnar, af hvilket vagnslag behof förefinnes dels på grund af, att de äldre vagnarna af detta slag icke längre motsvara rimliga kraf utan efter hand, som vagnskorgen blir oduglig, ändras till öppna godsvagnar, och dels på grund af ökade transporter af sådana varor, som fordra transport i kylvagnar, såsom smör, mjölk, kött, fisk m. m.

De *öppna* vagnarna skulle utgöras af vagnar, afsedda för virkes transporter, men skulle dessa vagnar förses med fällbara järnlämningar för att kunna användas äfven för transport af massgods.

Slutligen får järnvägsstyrelsen i underdånighet anmäla behovet af ny rullande materiel för malmtransport. Enligt öfverenskommelsen mellan svenska staten och malmbolagen i Norrland ökas efter hand den malmkvantitet, som bolagen äga utfrakta, och måste för transporterande af den malmkvantitet, som staten genom denna öfverenskommelse iklädt sig för år 1910, vagnparken under nästkommande år ökas med 130 malmvagnar för en beräknad kostnad af 650,000 kronor.»

På grund af hvad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta proposition om ett extra anslag för år 1910 af 4 millioner kronor för inköp af rullande materiel för statens järnvägars redan trafikerade banor. Anslaget skulle disponeras sålunda:

Materiel för vanlig trafik:

25 lokomotiv, 18 personvagnar samt 225 gods-
vagnar, för tillsammans approximativt kronor 3,350,000: —

Materiel för malmtrafik:

130 malmvagnar för approximativt » 650,000: —
Summa kronor 4,000,000: —

Departementschefen har erinrat om de belopp, som under föregående år sedan 1899 anvisats till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar. Dessa belopp hafva utgjort:

1899	3,500,000 kronor
1900	5,590,000 »
1901	5,000,000 »
1902	5,500,000 »
1903	5,000,000 »
1904	4,000,000 »
1905	4,000,000 »
1906	4,000,000 »
1907	4,000,000 »
1908	6,000,000 »
1909	6,650,000 »

Slutligen har departementschefen yttrat:

»Mot järnvägsstyrelsens förevarande framställning har jag icke funnit något att erinra. Jag tillåter mig endast anmäla, att jag i sinom tid har för afsikt att hemställa om föreskrift för järnvägsstyrelsen att låta anordna en del af de godstågslokomotiv, som kunna komma att anskaffas, för eldning jämväl med torf.»

På grund af hvad i denna fråga blifvit af järnvägsstyrelsen upplyst och anfördt anser sig utskottet hafva skäl tillstyrka beviljandet af det nu åskade anslaget för anskaffande af ny rullande järnvägsmateriel.

Då departementschefen till statsrådsprotokollet i detta ärende uttalat sig för att en del af de godstågslokomotiv, som kunde komma att anskaffas, borde anordnas för eldning jämväl med torf, har utskottet velat omförmåla, att Kungl. Maj:t i ett den 22 nästlidne januari till järnvägsstyrelsen aflåtet bref uppdragit åt styrelsen att låta verkställa och så fort ske kunde till Kungl. Maj:t inkomma med utredning angående hvilka kostnader skulle åsamkas statsverket dels för en gång och dels årligen, därest genom användande af torf såsom lokomotivbränsle importen af utländska stenkol skulle minskas med 100,000, 75,000 eller 50,000 ton samt i stället — under beräkning, att en ton engelska stenkol anses likvärdig med 1,64 ton fullgod torf — inköpas respektive 164,000, 123,000 eller 82,000 ton torf, vid hvilken kostnadsberäkning användningen af torfven borde antagas såvidt möjligt ske vid statsbanelinjer genom orter, hvarest tillverkning af därstädes för ändamålet erforderlig kvantitet brännorf redan ägde rum eller vore att förvänta.

Det resultat, hvartill man genom den sålunda anbefallda utredningen kan komma, måste gifvetvis tillmätas en väsentlig betydelse vid bedömandet af frågan, huruvida det får anses vara ekonomiskt fördelaktigt att i mera vidsträckt omfattning använda torf såsom lokomotivbränsle. Emellertid anser utskottet, oberoende af det resultat, som kommer att framgå af ofvannämnda utredning, det vara mindre välbetänkt att bestämma, det en del af de lokomotiv, som komma att anskaffas för ifrågavarande anslag, skola anordnas för eldning med torf. Det måste nämligen anses särskildt tvifvelaktigt, om torf med fördel kan användas till bränsle för någon af de lokomotivtyper, som nu af järnvägsstyrelsen i dess af departementschefen biträdda framställning föreslagits till nyanskaffning, nämligen lokomotiv för snabbgående godståg (matvarutåg), för tunga snälltåg, för gods-

tåg att framföras i Norrland, där starka stigningar förekomma, samt för lokaltåg (i sistnämnda fall lokomotiv utan tender).

Utskottet hemställer,

att Riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning må till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar för år 1910 bevilja ett anslag å 4,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 12 februari 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Reservation

af herrar *A. T. Odelberg*, *H. Andersson*, *S. O. Nylander* och *G. Odqvist* mot vissa delar af motiveringen.

Herr *I. Wijk* har begärt få antecknadt, att han icke inom utskottet deltagit i behandlingen af detta ärende.

Herr *A. Ekman* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i den slutliga behandlingen af detta ärende inom utskottet.
