

## Nr 83.

Godkänd av första kammaren den 4 april 1919.

Godkänd av andra kammaren den 4 april 1919.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under titel »utgifter för kapitalökning» gjorda framställning om anslag för införande av genomgående tryckluftbroms vid statens järnvägar.*

(Statsutskottets utlåtande nr 12 A, punkt 51:o.)

### Till Konungen.

I den till riksdagen den 9 januari 1919 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov under år 1920 har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning: bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden för nämnda dag, punkt 50, föreslagit riksdagen att för införande av genomgående tryckluftbroms beträffande statens järnvägars rullande materiel för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Genomgående bromsinrättning har å statens järnvägar hittills varit anordnad dels å de personförande tågen, vilka utrustats med vacuumbroms, dels ock å malmtågen på Riksgränsbanan, vilka äro försedda med tryckluftbroms. Å godstågen i övrigt har handbromsning tillämpats.

Den utav järnvägsstyrelsen gjorda utredningen i ärendet ådagar lägger med full tydlighet, att den genomgående bromsen är mycket



överlägsen handbromsningen ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den höjning av driftsäkerheten, som erhålles genom införande av genomgående broms, bereder möjlighet att framföra längre godståg än som är tillåtet vid handbromsning. Härav följer besparing i framdragningskostnader samt i tågpersonal. Vidare kan med den ökade driftsäkerheten större maximihastighet tillåtas och alltså snabbare vagnsomsättning samt ökning i banlinjernas kapacitet vinnas. Besparingen i bromsarpersonal vid genomgående bromsinrättning är slutligen så betydande, att det ur denna synpunkt blir förenat med stor ekonomisk fördel att införa genomgående bromsning.

Vad angår själva systemet för anordnandet av genomgående broms, innebär det föreliggande förslaget, att tryckluftbroms skulle införas för såväl de personförande tågen som godstågen. Det för valet av system avgörande är, att tryckluftbroms för närvarande är under införande vid de preussiska statsbanorna, med vilka statens järnvägar stå i livligt godsvagnsutbyte. Med hänsyn till önskvärdheten att undvika störningar i driften torde ock tryckluftsystemet vara att avgjort föredraga. Införes tryckluftbromsen för godsvagnarna, måste man även vad personvagnarna angår övergå från vacuum- till tryckluftsystemet.

Kostnaderna för införande av tryckluftbroms enligt den princip, som järnvägsstyrelsen förordar, den s. k. Kunze-Knorr-bromsen, har efter 1915 års priser och med beräkning av en övergångstid av 10 år uppskattats till sammanlagt 11,627,000 kronor.

Med hänsyn till de stora fördelar, vilka, såsom ovan nämnts, äro att vinna genom införande av tryckluftbroms, har riksdagen, som vill framhålla, att, enligt vad riksdagens vederbörande utskott inhämtat, avsikten är, att tillverkningen av den erforderliga bromsutrustningen i största möjliga utsträckning skall utföras inom landet, ansett sig böra bevilja det av Kungl. Maj:t begärda anslaget för ändamålet.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för införande av genomgående tryckluftbroms beträffande statens järnvägars rullande materiel för år 1920 anvisat ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Stockholm den 4 april 1919.

Med undersåtlig vördnad.