

Nr 115.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1932 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av i riksdagens år 1931 församlade revisorers berättelse angående statsverket gjord anmärkning i fråga om vissa järnvägsstyrelsens åtgärder med avseende å handläggningen av ärende rörande tryckluftbroms för godståg.

(1:a avd.)

Statsutskottet hade i sitt i anledning av 1931 års revisorers berättelse angående statsverket avgivna utlåtande nr 86 underställt riksdagens prövning de av revisorerna gjorda framställningar, som ansetts från utskottets sida påkalla yttrande, och har riksdagen numera fattat beslut beträffande detta utlåtande. Under punkten 19:o av berörda utlåtande hade utskottet emellertid anmält, att utskottet framdeles komme att avgiva yttrande i fråga om en av revisorerna gjord anmärkning, vilken här nedan av utskottet nu upptagits till behandling.

Under statens affärsverksamhet, statens järnvägar, § 56, hava revisorerna meddelat, att de till närmare undersökning upptagit vissa järnvägsstyrelsens åtgärder med avseende å handläggningen av frågan angående tryckluftbroms för godståg (Del I sid. 137—176).

I anslutning härtill hava revisorerna gjort följande allmänna uttalande:

»Av ovanstående utredning torde framgå, att järnvägsstyrelsen i uppgivet syfte att ernå teknisk enhet i landets järnvägsväsen vidtagit vissa åtgärder, vilka torde hava varit ägnade att försvåra utvecklandet och exploaterandet av en svensk uppfinning, som av åtskilliga andra experter än statens järnvägars dock ansetts innebära möjligheter till åvägbringandet av en inhemsk bromsindustri. Att dessa experter icke felbedömt Transitbromsens egenskaper synes bekräftas av att bromsen i fråga, trots uppenbart motstånd från järnvägsstyrelsens sida, under flera år använts vid enskilda järnvägar i landet utan att — bortsett från under den första tiden påkallade mindre ändringar — giva anledning till anmärkning, samt att, enligt vad revisorerna inhämtat, firman The Westinghouse Brake & Saxby Signal Co, Ltd. London numera träffat avtal med Transitbromsens tillverkare om förvärv av patenträttigheterna till bromsen för vissa främmande länder.

Då järnvägsstyrelsen med skärpa hävdade kravet på teknisk enhet, må det framhållas, att, såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, någon teknisk enhet på bromsområdet knappast kan sägas råda på de svenska statsjärnvägarna. Revisorerna erinra om att av 8,145 tryckluftsbromsutrustade godsvagnar å dessa järnvägar 12 procent äro försedda med annan bromstyp än Kunze-Knorr, och att jämväl bland dessa 12 procent stor splittring råder i fråga om bromstypen. Vid sådant förhållande synes talet om teknisk enhet näppeligen kunna sägas hava tillräckligt reellt underlag. Genom järnvägsstyrelsens åtgöranden i denna sak har en enskild firma kommit att på detta område intaga en monopolställning, som, enligt vad svenska järnvägsföreningen intygat, av firman utnyttjats till förhöjning av priserna på Kunze-Knorr-bromsen.

Revisorerna anse sig böra här nedan särskilt fästa uppmärksamheten på vissa åtgärder från järnvägsstyrelsens sida i detta ärende, vilka, sedda i sitt sammanhang, äro belysande för styrelsens hållning i en fråga, som synes kunna få avsevärd betydelse såväl för de enskilda järnvägarnas ekonomi, som för den inhemska industriella utvecklingen.

Revisorerna finna det anmärkningsvärt, att järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 juni 1929 uppgivit, att Kunze-Knorr-bromsen vore under införande i Österrike, Polen och Tjeckoslovakien. Av ovan intagna intyg framgår, att denna uppgift icke varit med de verkliga förhållandena överensstämmande. I Österrike är man sålunda i färd med att utexperimentera ett inhemskt system, Hardybromsen. I Tjeckoslovakien är det jugoslaviska Bozie-systemet under införande och i Polen användes Kunze-Knorr-bromsen icke i vidare utsträckning än som föranledes av att detta land enligt skadeståndsfördraget av Tyskland fått övertaga ett antal med sistberörda broms försedda vagnar. Det torde få anses vara en skälig fordran på en svensk statsmyndighet, att den i en fråga av här förevarande beskaffenhet med sådan noggrannhet sätter sig in i ämnet, att felaktiga uppgifter på en väsentlig punkt icke förekomma.

Som förut nämnts hemställde Carl Holmbergs mekaniska verkstads aktiebolag i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 3 december 1930, att styrelsen ville lämna sitt tillstånd till att enskilda järnvägar tillhöriga, med Transithbroms utrustade vagnar skulle få ingå i inrikes samtrafik å statsbanorna. Vid skrivelsen var fogad visst material för Transithbromsens bedömande. Då överdirektören i järnvägsstyrelsen kort därefter utbad sig ett utlåtande över bromsen av dr Anger i det tyska riksbanebolaget, överlämnades till denne icke det material, som verkstadsbolaget insänt för bromsens bedömande, utan ett i viss mån stympat, delvis föråldrat och delvis oriktigt material. Revisorerna vilja i detta sammanhang särskilt erinra att i det av järnvägsstyrelsen till dr Anger överlämnade materialet ingick det häfte av tidskriften *The Mechanical Engineer*, vilket innehåll verkstadsbolaget själv redan i skrivelsen den 17 juli 1930 betecknat såsom i vissa avseenden oriktigt. Dr Angers utlåtande torde under nu angivna förhållanden knappast kunna sägas hava avsett bromsen i det skick, den vid tidpunkten för utlåtandet befann sig. Det förefaller för övrigt egendomligt, att järnvägsstyrelsen icke, innan densamma den 24 februari 1931 slutligt yttrade sig angående verkstadsbolagets ansökning, tillställde Anger det nya material, som styrelsen den 30 januari samma år erhållit från bolaget, och begärde den ändring eller komplettering av Angers utlåtande, vartill det nya materialet kunde giva anledning.

Revisorerna vilja vidare framhålla, att med överdirektörens skrivelse

den 22 december 1930, vari Angers utlåtande begärdes, följde ett intyg av statens järnvägars bromsexpert rörande dennes ståndpunkt till bromsen. Då det borde varit angeläget att erhålla ett fullständigt förutsättningslöst utlåtande, var det enligt revisorernas mening synnerligen olämpligt att bifoga den svenska bromsexpertens intyg, vilket av mottagaren kunnat uppfattas såsom en antydning om, i vilken riktning Angers blivande utlåtande ur järnvägsstyrelsens synpunkt vore önskvärt. Sitt utlåtande har också Anger avslutat med ett uttryckligt uttalande av sin anslutning till den svenska bromsexpertens mening. Ordalagen äro här desamma såväl i Forssmans intyg som i Angers utlåtande.

Mot järnvägsstyrelsens förfarande kan även den anmärkningen riktas, att järnvägsstyrelsen bort i syfte att utreda frågan på ett i möjligaste mån objektivt och allsidigt sätt känna sig manad att anlita främmande expertis även från annat land än Tyskland.

Det torde böra bemärkas, att främmande länders järnvägsmyndigheter i liknande fall sökt bringa hjälp åt den egna industrien. Sålunda hava de österrikiska järnvägsmyndigheterna, som redan nämnts, sökt främja landets tillverkning av Hardy-bromsen och enligt uppgift lär i Polen verksamt stöd lämnas den där inhemska Lipkovsky-bromsen. I Tyskland har självfallet Kunze-Knorr-bromsen erhållit understöd vid tillverkning och utprovning. Men därjämte utprovas i sistnämnda land för närvarande å statsbanelinjen Petersdorf—Jakobsthal en ny bromstyp, den s. k. Knorr-Hildebrandsbromsen. I Tyskland synes man sålunda icke anse, att kravet på teknisk enhet skall tolkas så snävt, att ej erforderlig hjälp vid utarbetandet av nya bromsuppfinningar och bromsförbättringar bör få lämnas. I detta sammanhang tillåta sig revisorerna hänvisa till det uttalande, som gjorts av överdirektören i hans brev den 24 februari 1931 till verkställande direktören vid trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle A. Norrby, vari uttryckligen utsäges, att järnvägsstyrelsen icke vill vara med om att vagnar utrustade med Transittbroms må få gå i samtrafik å statens järnvägar och detta icke ens om bromsen i fråga skulle bliva internationellt godkänd. För den händelse denna järnvägsstyrelsens åsikt skulle av statsmakterna lämnas utan erinran, torde det bliva praktiskt taget lönlöst för svenska uppfinnare och tillverkare att arbeta på bromsproblem och varje möjlighet till en svensk industri på detta område torde vara stängd. Revisorerna anse sig böra här tillägga, att revisorerna givetvis icke här avse, att järnvägsstyrelsen bort lämna den svenska firman bistånd på sådant sätt, att detta för statens järnvägar medfört några kostnader.

Revisorerna vilja slutligen fästa uppmärksamheten på järnvägsstyrelsens förfaringsätt vid förlängandet år 1930 av kontraktet med tillverkaren av Kunze-Knorr-bromsen. Kontraktet förnyades på 10 år. Av det ovan intagna intyget från patentbyrån i Malmö synes emellertid framgå, att de patent, vilka skydda Kunze-Knorr-bromsen i Sverige, äro delvis förfallna eller förfalla senast under tiden 1932—28 februari 1934. Vidare bör i detta sammanhang uppmärksammas, att enligt det år 1919 träffade avtalet med det tyska bolaget detta förpliktat sig att, om avtalet ej förnyades, likväl leverera för bromsen erforderliga ersättningsdelar. Det förefaller revisorerna, som om järnvägsstyrelsen icke tillbörligt beaktat dessa förhållanden, då det gällt att tillvarata sina ekonomiska intressen vid kontraktets förnyande. Särskilt synes klokheten hava bort bjuda

att i den föreliggande situationen icke binda statens järnvägar för en så avsevärd tid framåt som skett.

Det är vidare ägnat att väcka uppmärksamhet, att enligt kontraktet priserna för leveranser till statens järnvägar bestämts på basis av de preussiska priserna plus frakt, inbesparad tull och övriga kostnader såsom assurans, förpackning och spedition jämte eventuell utjämning med hänsyn till högre löner och materialpriser 'gentemot Berlin'. Då tullen avser att ekvivalera skillnaden mellan å ena sidan svenska materialpriser och arbetslöner samt å andra sidan motsvarande utländska priser, innebär avtalet i själva verket, att det tyska bolaget i detta hänseende är berättigat till ett dubbelt vederlag.»

Förklaring har avgivits av järnvägsstyrelsen (Del III, sid. 284—309).

På grund av framställning från utskottets ordförande enligt 46 § R. O. har Kungl. Maj:t anmodat ingenjörsvetenskapsakademien att avgiva yttrande i förevarande fråga. För ärendets beredning tillsattes inom akademien en kommitté, bestående av professorn vid tekniska högskolan Hj. Dahl, överingenjören vid vattenfallsstyrelsen Axel Ekwall samt överingenjören vid A.-B. Separator E. A. Forsberg. Med skrivelse den 11 maj 1932 har akademien därefter till utskottet överlämnat ett av kommittén samma dag avgivet yttrande av följande lydelse:

»Undertecknade hava härmed äran avgiva förslag till det yttrande, som ingenjörsvetenskapsakademien genom kommunikationsdepartementets skrivelse den 15 april 1932 anmodats avgiva till riksdagens statsutskott över den av riksdagens revisorer i deras berättelse för år 1931 under § 56 behandlade frågan om vissa järnvägsstyrelsens åtgärder med avseende å handläggningen av frågan angående tryckluftsbroms för godståg även som över såväl järnvägsstyrelsens i anledning härav lämnade förklaring som av Carl Holmbergs mekaniska verkstads aktiebolag i Lund i ärendet avgivna påminnelse.

Kommitterade anse sig först böra framhålla, att den tid, som stått till förfogande för ärendets behandling, icke medgivit någon grundligare utredning utöver den, som utförts av riksdagens revisorer, vilken utredning sålunda i huvudsak ligger till grund för här avgivet förslag till yttrande. Vid konferenser med representanter såväl för Holmbergs mekaniska verkstad som för järnvägsstyrelsen och för tillverkaren av Kunze-Knorrbromsen här i landet, Nordiska Armaturbolaget, hava dessutom kompletterande muntliga förklaringar erhållits rörande en del tekniska och ekonomiska uppgifter i föreliggande tryckta framställningar.

Det måste genast sägas ifrån att det med ledning av det föreliggande materialet och vid de nämnda konferenserna erhållna upplysningar icke är möjligt att bilda sig ett bestämt omdöme om Transitbromsens tekniska möjligheter. Visserligen har Transitbromsen provats i trafik vid enskild järnväg och efter vederbörandes uppgifter visat goda egenskaper, men dessa prov torde knappast vara tillräckliga för att därpå grunda ett bestämt avgörande, utan härför fordras grundligare prov under längre tid och växlande driftförhållanden. Att järnvägsstyrelsen, som har ansvar för trafiksäkerheten, måste ställa sig reserverad mot införandet av ett nytt bromssystem, synes oss helt naturligt, och den kritiska inställningen från början torde nog också varit berättigad. De påpekanden, som av dess

expert gjorts ifråga om vissa brister, som vidlått den nya bromsen, synas även ansetts av tillverkaren berättigade, i det att förändringar vidtagits för felens avhjälpande. Å andra sidan synes den nya bromsen icke heller vara utan förtjänster. Om dessa förtjänster äro av den art, att de erbjuda de stora exploateringsmöjligheter, som bromskonstruktörerna förmena, är dock svårt att avgöra. Ett avgörande av denna frågas tekniska sida lär icke kunna vinnas på annat sätt än att bromsen inlämnas till Union Internationale des Chemins de fer för godkännande. Endast på så sätt kan enligt vårt förmenande den opartiska granskning erhållas, som måste bli va avgörande för bromsens framtida exploateringsmöjligheter.

I sitt uttalande hava revisorerna vänt sig mot att 'järnvägsstyrelsen i uppgivet syfte att ernå teknisk enhet i landets järnvägsväsen vidtagit vissa åtgärder, vilka torde hava varit ägnade att försvåra utvecklandet och exploaterandet av en svensk uppfinning, som av åtskilliga andra experter än statens järnvägars dock ansetts innebära möjligheter till avvägbringandet av en inhemsk bromsindustri'.

Det synes oss uppenbart, att teknisk enhetlighet är ett viktigt önskemål, men å andra sidan torde man ej för dess ernående vara berättigad att så fastlåsa sig vid det en gång antagna systemet, att varje utveckling — särskilt i riktningen att göra vårt land oberoende av utländska intressen — omöjliggöres.

Införandet av genomgående tryckluftsbroms av systemet Kunze-Knorr vid statens järnvägar var en åtgärd, mot vilken inga anmärkningar torde kunna riktas. Någon anledning för järnvägsstyrelsen att frångå den enhetlighet i bromssystemet, som därigenom vanns, har enligt vår åsikt hittills ej heller funnits. Så länge icke någon annan broms framkommit, som enligt järnvägsstyrelsens åsikt erbjuder påtagliga fördelar gentemot denna broms, är järnvägsstyrelsens inställning till frågan om införandet av ett nytt bromssystem vid statens järnvägar lätt förståelig.

Ingen torde väl heller begära att statens järnvägar skall gå in för ett annat bromssystem eller medverka till utexperimenterande av ett sådant endast därför att det är svensk uppfinning, i all synnerhet om järnvägsstyrelsen icke tror på uppfinningens möjligheter. Järnvägsstyrelsen har naturligtvis icke blott rätt till fri prövning utan även skyldighet att se till att den icke genom sin medverkan tager på sig ansvar för kapitalutlägg, som den från början anser bortkastade. Varje direkt medverkan från järnvägsstyrelsen i utexperimenterandet av en ny broms, den må heta Transitzbroms eller något annat, för givetvis med sig ett sådant ansvar.

I sin säkerligen välgrundade strävan efter enhet synes emellertid järnvägsstyrelsen åtminstone att döma av överdirektör Virgins skrivelser gått längre än vad som kan anses motiverat. Så länge järnvägsstyrelsen strävar efter en funktionsstandardisering, synes icke mycket vara att anmärka, men då standardiseringssträvandena sträcka sig över till den mekaniska konstruktionen, när den icke inverkar på de olika bromssystemens samarbete, synes man ha gått för långt. Och då styrelsen rent av söker förhindra införandet av ett annat bromssystem vid de enskilda banorna, är man inne på en väg, som kan leda till monopolisering av det bestående och undertryckandet av nya initiativ. Enhetssträvandena få icke bli sitt eget mål, utan de måste givetvis uppbäras av sakliga motiv tillräckligt starka att uppväga de nackdelar, som en monopolisering av leverans av bromsar ekonomiskt alltid måste föra med sig. Vi anse därför att om ett svenskt bromssystem vinner internationellt godkännande, vilket torde innebära,

att det funktionellt är sådant, att ett samarbete med övriga bromssystem är säkerställt, det icke bör hindras i sin utveckling utan snarare bör stödjas från svenskt håll och få tillfälle visa, om det ur såväl tekniskt som ekonomisk synpunkt är livskraftigt. Beträffande de utredningar om kostnaden för olika bromssystem, som framlagts av Holmbergs mekaniska verkstad, anse vi oss icke härom böra göra något uttalande, då priset i hög grad blir beroende av det sätt och den omfattning, vari tillverkningen skulle komma att bedrivas.

Ur ren affärssynpunkt kan det emellertid icke vara riktigt att på förhand avsäga sig de ekonomiska möjligheter en konkurrens mellan olika system alltid kan giva. Även om järnvägsstyrelsen ur kontroll-, säkerhets-, reparations- och andra synpunkter vill fasthålla vid det bromssystem, som för närvarande kommer till användning vid statens järnvägar och de tyska järnvägarna, med vilka samtrafiken är störst och vilket system erfarenheten visat uppfylla de anspråk, som ur trafiksynpunkt måste ställas på detsamma, böra enligt vårt förmenande konkurrensmöjligheterna icke vara borteliminerade. Låt vara att de skäl, som anförts för det enhetliga bromssystemet ur reparationssynpunkt och även vissa andra synpunkter är giltigt för statens järnvägar, så torde särskilt reparationssynpunkten enligt vårt förmenande icke gälla som skäl för att hindra användningen av annat i enlighet med de internationellt överenskomna bestämmelserna godkänt system vid de enskilda järnvägarna, om dessa anse ett sådant systems införande vara ekonomiskt fördelaktigt för dem. I sådant fall böra dessa bromsvagnar få gå i samtrafik på statens järnvägar, vilket också av järnvägsstyrelsen erkänts som riktigt och i överensstämmelse med gällande bestämmelser.

Vi förmena slutligen att, därest icke särskilda skäl lägga hinder i vägen, även bromsvagnar försedda med broms, som ännu ej vunnit internationellt godkännande, böra få framföras å statens järnvägar såsom ledningsvagnar och under förutsättning att bromsanordningen sättes ur funktion och på betryggande sätt plomberas.»

*Utskottets
yttrande.*

Såsom framgår av kommitténs yttrande, har kommittén med hänsyn till den begränsade tid, som stått till dess förfogande, icke haft tillfälle till en mera ingående teknisk prövning av ärendet. Givetvis har en sådan ej heller kunnat verkställas av utskottet.

Till vad kommittén i sitt yttrande anför, har utskottet velat uttala sin anslutning. I likhet med kommittén förutsätter alltså utskottet, att, därest det nya bromssystemet vinner internationellt godkännande, vagnar försedda med broms av detta system böra få gå i samtrafik på statens järnvägar, ävensom att, i fall ej särskilda skäl lägga hinder i vägen, även vagnar försedda med broms, som ännu ej vunnit internationellt godkännande, böra få framföras på statens järnvägar såsom ledningsvagnar och under förutsättning, att bromsanordningen sättes ur funktion och på betryggande sätt plomberas.

Därutöver vill utskottet framhålla, att det enligt utskottets mening icke lärer vara uteslutet, att det ifrågavarande bromssystemet kan såväl föranleda en ej obetydlig svensk export som ock medföra kostnadsbesparing för de enskilda järnvägar, som kunna vilja införa detsamma, och

att systemet med hänsyn härtill synes böra befrämjas från statens sida, i den mån så kan ske utan nämnvärda ekonomiska uppoffringar för statens järnvägar, exempelvis genom att, därest de internationella proven komma att förläggas till vårt land, järnvägsvagnar ställas till förfogande.

Med tillkännagivande av den ståndpunkt i ärendet, som utskottet intager, har utskottet ansett sig böra vad sålunda förekommit för riksdagen

omförmäla.

Stockholm den 27 maj 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius*, *Lindblad*, *Widell*, *Bergqvist*, *Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Johansson* i Fredrikslund, *Asplund*, *Bergström*, *Carlsson* i Gävle, *Björck* och *Alexander Nilsson*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson* i Falun, *Nilsson* i Bonarp, *Törnkvist* i Karlskrona, *Strindlund*, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren*, *Eriksson* i Stockholm, *Olofsson* i Digernäs, *Danielsson*, *Persson* i Falla och *Norsell*.
