

Nr 166.

Ankom till riksdagens kansli den 20 maj 1938 kl. 6 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om järnvägsförbindelsen
mellan Sverige och Tyskland.*

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 123, har herr G. De Geer hemställt, att riksdagen i skrivelse till regeringen anhåller om utredning av följande frågor:

- a) om förutsättningarna för införande av s. k. snabbtåg i första hand på våra kontinentala linjer;
- b) om nyanskaffningar på färjförbindelsen Sassnitz—Trelleborg, avseende bl. a. snabbare personbefordran;
- c) om möjligheterna att med de tyska järnvägsmyndigheterna träffa sådan uppgörelse, att de dels ikläda sig sin andel av nyanskaffningarna enligt b) här ovan, dels gå in för snabbtågsförbindelse å sträckan Sassnitz—Berlin resp. Hamburg.

I en av utskottet från järnvägsstyrelsen införskaffad, den 30 april 1938 dagtecknad promemoria anföres bland annat följande:

Det i motionen direkt angivna målet — att bereda möjlighet till resa Stockholm—Berlin och vice versa utan uppföring av affärstid — stode i bästa överensstämmelse med järnvägsstyrelsens allmänna strävanden för och önskemål om höjd stambanestandard.

Små utsikter syntes emellertid finnas att med rimliga kostnader kunna nå praktiska resultat av värde utöver dem, som kunna väntas ernåddas redan genom pågående, i det följande berörda undersökningar med mera begränsade arbetsuppgifter.

Vad särskilt gällde den strömlinjeformade lättviktsmotorvagnen, måste först och främst bemärkas, att fordonstypen i fråga ännu ej passerat försoöksdriftens stadium. Det torde vara avgjort mer ekonomiskt och även i övrigt lämpligare att, vad ifrågavarande vagnkonstruktioner angår, vänta och se tiden an, d. v. s. låta länder med i alla hänseenden större resurser och med bansträckor av högsta standard utföra de nödiga försöken under åtminstone ännu några år. Erfarenheterna från vissa enskilda järnvägar i vårt land, vilka alltför tidigt anskaffat motorvagnar, kunde tjäna som ett varnande exempel.

»Vad beträffar frågan om anskaffning av nya tågfärjor för leden Trelleborg—Sassnitz må» — anför järnvägsstyrelsen vidare — »blott nämnas, att densamma sedan länge diskuterats, och att vissa utredningsarbeten — vilkas syfte i första hand dock icke är någon avsevärd minskning av gångtiden —

äro igångsatta. Omedelbara ytterligare åtgärder torde därför icke vara motiverade. Det ligger för övrigt i sakens natur, att vad härvidlag kan bliva möjligt att genomföra på det allra närmaste har sammanhang med den andra partens, tyska riksbansans, inställning till frågan om nyanskaffning av färjemateriel. Järnvägsstyrelsen kommer givetvis att söka på bästa sätt gemensamt med de tyska myndigheterna behandla denna angelägenhet.

I fråga om snabbtågen kan man särskilja tvenne grupper av problem, som kräva sin lösning, nämligen dels de som avse fordonen, dels de som gälla banan. — Vad motionären åsyftar är uppenbarligen befördran i *sovvagnar*. Häremot är emellertid att erinra, att i föregångslandet på området, Tyskland, snabbvagnar ännu så länge begagnas endast som dagvagnar. — Det utmärkande för alla snabbvagnar är den låga vikten per plats, och hela ekonomin vilar på detta fundament. Inmonteringen av en sovvagnsutrustning, vilken ger det utrymme och den bekvämlighet, som man är van vid, måste emellertid väsentligen öka vagnvikten, samtidigt som platsantalet betydligt minskas. Här föreligger alltså en motsättning, som det gäller att söka bemästra.

— — — — —

Något för svenska förhållanden lämpat elektriskt lokomotiv, vilket för-
enar lågt axeltryck och hög fart, finnes ännu ej konstruerat. Meddelas må
emellertid, att järnvägsstyrelsen genom beslut den 26 mars 1938 tillsatt en
kommission med uppgift att ingående studera frågan om lämpliga dra-
gande fordon å våra elektrifierade statsbanelinjer med hänsyn bl. a. till
önskemålet om ökad tågastighet. Det torde få anses lämpligt att, innan
eventuella ytterligare åtgärder vidtagas, avvakta resultatet av denna kom-
missions arbete, allra helst som detsamma bör kunna föreligga inom jäm-
förelsevis kort tid.

— — — — —

Vad bekvämligheten beträffar, är att märka, att de tyska snabbvagnarna
ej innehålla särskild restaurangavdelning, en omständighet, vilken väl ej
spelar någon större roll vid nuvarande användning uteslutande för resor av
relativt kort varaktighet, men som dock synes böra bemärkas, samt att de-
samma endast i mycket begränsad utsträckning medtaga inskrivet resgods.
Vad åter angår biljettpriset, bör nämnas, att dessa vagnar föra endast andra
klass och att en efter svenska förhållanden hög tilläggsavgift får betalas vid
färd å längre sträckor. I den offentliga diskussionen om här förevarande
fråga synes ha allmänt förutsatts, att en liknande begränsning skulle ske
även i här behandlade förbindelse, och åtgärden skulle måhända icke kunna
undvikas med hänsyn till nu förefintliga vagnars relativt ringa kapacitet. —
I och för sig kan det väl heller icke vara något orätt, att en hög avgift sättes
som villkor för extra snabb befördran; på kontinenten föra ju inga av de
snabbaste tågen 3:e klass. — Man kommer emellertid på denna punkt i
konflikt med svensk praxis sedan åtskilliga årtionden, och ett brott däremot
bör tydligen icke ske utan mycket starka skäl. — Mot en direkt efterbildning
av mönstret från kontinenten synes alltså åtskilligt vara att erinra.

Ej heller från Danmark synas några erfarenheter av större värde vara att
hämta. Väl äro de danska »lyntågen» särdeles populära, men de ha icke
att, som här skulle bli fallet, direkt tävla med snälltåg av hög klass och lig-
gande på relativt kort tidsavstånd.

Då utvecklingen i sinom tid kommer därhän, att frågan om insättning av
lättningsvagnar i fjärrtrafik kan för vårt lands del anses mogen för lösning,

synes därför icke osannolikt, att Sveriges statsbanor kunna komma att i viss mån gå egna vägar; beträffande dessa är dock icke möjligt ställa någon prognos.

Förenämnda uppgifter om körtider m. m. förutsätta, att snabbtågen skola framföras å nuvarande huvudlinjer utan större förändringar i dessas ban-tekniska förhållanden. Om nödig trafiksäkerhet skall ernås, måste dock i allt fall åtskilliga arbeten i dessa avseenden först utföras. Sålunda kräves utlyftning av försignaler och motsvarande förändringar beträffande signal-anordningarna vid vägkorsningar m. m., en avsevärd förbättring av den fria sikten o. s. v. Ofrånkomlig är också uträtning av kurvorna i större utsträckning än vad hittills planerats, om man vill undvika så stark förhöjning av ytterrälsen, att densamma blir oläglig för övrig, långsammare trafik. Från tysk sida har framhållits, att kurvradier om minst 800 m äro nödvändiga för snabbtrafiken.

— — — — —

Väl är det möjligt att, som åtskilliga skribenter gjort, vid skrivbordet in-lägga snabbtågen i nuvarande tidtabell utan större förändringar av denna. Förfares på detta sätt, kommer emellertid snart sagt varje försening av öv-riga tåg, som ligga i kontakt med snabbtågen, att påverka även dessa. Er-farenheterna från de sträckor, där snabbtåg nu framföras, visa otvetydigt, att de i viss mån största vanskligheterna för en sådan trafik ligga på ett område, som vid frågans diskussion här i landet föga uppmärksamrats, nämligen i svårigheten att på tillfredsställande sätt i tågplanen *bereda plats* för snabbtrafiken. För att ett snabbtåg skall kunna framföras med avsedd regularitet, är det nämligen nödvändigt, att vederbörande spårsträcka under relativt lång tid hålles fri från andra tåg. Detta låter sig utan svårighet göra på de sträckor, där man som på en del håll i utlandet har att tillgå *minst tre* spår, enär i sådant fall den långsammare trafiken kan alltfört flyta fram i båda riktningarna. Vid ett vanligt dubbelspår kräves däremot, att den med snabbtåget likriktade tågströmmen stoppas så länge, som erfordras för att snabbtåget skall hinna passera, och det kan alltså icke undvikas, att en hel del i och för sig viktiga tåg få sina tider ej oväsentligt förlängda.

Emellertid äro av naturliga skäl förbifarterna relativt fåtaliga i jämfö-relse med mötena, och det har därför veterligen icke fallit någon förvaltning in att söka inlägga snabbtåg å längre sträckor av *enkelspårig* bana.

Om man i vårt land skall söka komma fram till en trafikstandard någor-lunda motsvarande kontinentens, blir alltså den närmast föreliggande stora uppgiften att utbygga ett andra spår å de delar av linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg som ännu äro enkelspåriga. — Skall, så-som i motionen antydes, Oslo och Göteborg beredas en högklassig kontinen-talförbindelse, erfordras för övrigt dubbelspår jämväl å Väst kustbanan.

Till förekommande av missförstånd må emellertid framhållas, att, om dubbelspårsförbindelsen alltså är en ofrånkomlig förutsättning för snabb-trafik med tillfredsställande regularitet, så är därför icke behovet av dub-belspår knutet vid snabbtrafikens vara eller icke vara. Även med nuvarande tågtyper m. m. framstår nämligen för de först angivna två linjerna behovet av dubbelspår såsom mer och mer ofrånkomligt. Skall, som avsett varit, utbyggnaden av ett andra spår bedrivas nära nog uteslutande under tider av lågkonjunktur, kommer densamma givetvis att draga långt ut på tiden. Det är emellertid järnvägsstyrelsens förhoppning, att det, med bibehållande av en från konjunktursynpunkt gynnsam förläggning av arbetena, skall

bliva möjligt för statsmakterna att åstadkomma en hastigare takt för dubbelspårsbyggandet än den hittills planerade, främst å nyssnämnda sträckor och sedermera även å andra, där behovet med hänsyn till den täta tågtrörelsen redan nu är stort. — Å en bana för snabbtrafik anses vidare högst önskvärt med makadamballast, vars inläggande kräver lång tid och stora kostnader.

Det är alls icke a priori givet, att järnvägarna böra söka konkurrera med flyget vad gäller *hastighetsprestationer* eller över huvud taget genom förbättringar på *detta* område draga till sig trafik från vårt nyaste transportmedel. Fastmer kan det mycket väl hända, att en sådan, närmast av prestigehänsyn dikterad konkurrens mellan två *statsägda* företag kommer att synas skäligen meningslös.

Från samlad statssynpunkt betraktat blir den fråga, som uppställer sig, tydligen, icke om snabbtågen i och för sig bli bäriga, utan om den vinst, som kan erhållas därå, är tillräcklig för att uppväga inkomstminskningen för övriga tåg och å flyget.

Då en flygförbindelse mellan Stockholm och Berlin i allt fall skall uppehållas, kan, från angivna högre synpunkt betraktat, det rationella vara att låta denna förbindelse taga hand om de resande, för vilka tiden har ett särdeles högt värde, och vilka äro beredda att betala för tidsvinsterna så mycket, att kostnadstäckning kan erhållas. Efter allt att döma, komma dessa nämligen inom överskådlig tid ej att bli flera, än att flyget lämpligen kan besörja trafiken i fråga.

Det får i detta sammanhang icke förbises, att, vad det stora flertalet resande angår, biljettkostnaden spelar en mycket större roll än den använda restiden. Det kan då icke vara rimligt *påtvinga* dessa högre kostnader än nödigt, såsom skulle ske, om ett snabbtåg efter tyskt mönster finge helt ersätta en vanlig snälltågsförbindelse. — Ett från trafikanternas synpunkt idealiskt tillstånd synes däremot råda, om valfrihet finnes mellan å ena sidan ett snabbt men relativt dyrbart och å andra sidan ett långsammare, men med låga enhetskostnader arbetande befordringsmedel. — Detta gäller icke minst den mellanfolkliga samfärdseln. Med undantag för en mycket fåtalig grupp medborgare är en resa till kontinenten ännu en tämligen sällsynt händelse, vilken planeras under veckor eller månader, och där ingen nämnvärd avsikt fästes vid om avresa sker exempelvis kl. 13.50 eller kl. 16. Särskilt i fråga om vad gäller färjetrafiken, där varje minskning av gångtiden måste köpas med dryga kostnader, är denna omständighet av betydelse.

I anslutning till vad sålunda anförts må här sammanfattningsvis uttalas, att motionärens önskemål torde få anses tillgodosedda, så långt rimligen ske kan, genom de åtgärder, som järnvägsstyrelsen redan vidtagit eller planerat till resehastighetens höjande. Det är också helt naturligt en självklar plikt för järnvägsstyrelsen att med uppmärksamhet följa utvecklingen av det moderna järnvägsväsendet och besluta om de åtgärder resp. — till Kungl. Maj:t — avgiva de förslag som förhållandena må i varje särskilt fall kunna kräva. Anledning igångsätta och därmed ikläda staten kostnader för den i motionen begärda särskilda utredningen synes alltså — åtminstone för närvarande — icke föreligga.»

Under förutsättning av specialbyggda snabbtåg på svenska och tyska järnvägsnäten samt nya, mera snabbgående färjor på Sassnitzleden har motionären angett som praktiskt möjligt att nå Berlin respektive Hamburg på morgonen med så sena avgångstider som kl. 18 från Stockholm (för närvarande omkring kl. 13.30), kl. 20 från Göteborg och kl. 16 från Oslo. Det säger sig självt — framhålles i motionen — att en dylik tidsbesparing vore av ofantlig betydelse i vår tid. Statens järnvägar skulle kunna effektivt konkurrera med flyget, ja, järnvägsförbindelsen vore att föredraga för dem, som önska spara arbetstid. Förbindelsen över Sverige skulle definitivt vinna i den begynnande konkurrenskampen från Danmark—Norge, som söker leda den västliga trafiken antingen via Kristiansand eller Fredrikshavn för vidarebefordran med de nya danska snabbtågen över Jylland till Hamburg.

Det skall ej förnekas, att en dylik uppläggning av spörsmålet om de svenska förbindelserna med kontinenten ytligt betraktat kan verka rätt tilltalande. Vid närmare granskning lär dock planen för närvarande icke visa sig vara möjlig att praktiskt genomföra.

Vid bedömandet av riktlinjerna för statsbanepolitiken bör visserligen ej förbises den synnerligen kraftiga utveckling, som järnvägarna under konkurrens med biltrafik och flyg de senaste åren undergått. Denna utveckling — som ej kunnat äga rum utan stark påfrestning på ekonomin — har varit särskilt stark inom Amerikas förenta stater, men också sträckt sig till England och Europas kontinent. Den tidigare som synnerligen hög betraktade maximihastigheten av 160 km (100 engelska mil) per timme har redan för flera år sedan nåtts, och siffran 200 km per timme får redan anses ligga inom det möjligas gräns. Bakom dessa resultat, som omfatta även de elektrifierade järnvägslinjerna, ligger ett omfattande experiment- och ombyggnadsarbete, sträckande sig till både bana, lok och vagnar. De nya passagerarvagnarna äro av lättviktsmetall med hjulunderredet (boggierna) mellan dem vid deras ändpunkter. De äro helt inbyggda, och luftväxlingen sker på mekanisk väg.

Vad emellertid nu närmast beträffar de snabbtåg, som i motionen åsyftas, bestå dessa för den europeiska kontinentens del mestadels av oljedrivna lättviktståg, som ej ännu kommit över experimentstadiet. De äro dyra i drift och lämpa sig ej för sovvagnstrafik. Utskottet delar järnvägsstyrelsens uppfattning om lämpligheten av att man från svensk sida ställer sig avvaktande i vad gäller ett så tekniskt nytt område som dylika snabbtåg på långa avstånd.

Med avseende å vad som redan åtgjorts för kontinentalförbindelsernas förbättring är först och främst att märka elektrifieringen av de svenska järnvägslinjerna, vilken elektrifiering inom en nära framtid är avsedd att fortsättas ända upp till Oslo. För att trygga trafikens orubbade fortgång har på senaste tiden anskaffats en tredje isbrytande färja. Som ett ytterligare bevis på de svenska och tyska järnvägsförvaltningarnas strävan att ytter-

ligare förbättra Sassnitzförbindelsen må erinras om bron emellan Rügen och tyska fastlandet, varöver trafiken öppnades 1936 och varigenom restiden nedbringats 45 minuter. Sedan den ursprungliga planen om svensk ekonomisk medverkan frångåtts, hava kostnaderna för anläggningen — cirka 15 miljoner riksmark ensamt för den å järnvägstrafiken belöpande delen — helt bestritts av Tyskland. Så sent som år 1936 nedbringades restiden Stockholm—Berlin från 22—23 timmar till 19—20 timmar, och år 1937 har den ytterligare minskats till 18—19 timmar. På den fortsatta sträckan mot Belgien och Frankrike äro förbättringarna än mer påfallande.

Såsom belysande för att färjleden Trelleborg—Sassnitz alltjämt tekniskt sett uppfyller rätt högt ställda anspråk må anföras, att den torde hava varit i viss mån förebildlig för den med stora förväntningar motsedda, år 1936 öppnade första tågfärjeförbindelsen över engelska kanalen. Då av motionären påtalas Sassnitzfärjornas låga fart kan också erinras om att dessa dock hava en så tillfredsställande hastighet som 16 knop vid vanlig gång mot 15 på de nya engelsk-franska färjorna. Det är allmänt känt hur avsevärt en även rätt ringa fartstegring kan inverka ofördelaktigt på driftekonomin, och det lärer väl vara tämligen uppenbart att hithörande konstruktiva vanskligheter måste bli särskilt framträdande för tågfärjors del. En mera praktiskt framkomlig utväg att nedpressa restiderna torde möjligen erbjuda sig på ett helt annat område, nämligen beträffande de nu i all synnerhet på tyska sidan rätt tidsödande pass- och tullformaliteter. I stället för att inrikta sig på den vittutseende och efter allt att döma också kostnadsförädlade specialutbyggnad av transportapparaten som antydes i förevarande motion torde det för övrigt vara minst lika mycket i överensstämmelse med tidens krav att undersöka möjligheterna för att nedbringa transportavgifterna på leden.

Med vad sålunda anförts har utskottet ej velat underkänna behovet av en fortsatt kraftig förbättring av statens järnvägars tekniska utrustning. Detta är ju dock en synpunkt som ej heller tidigare varit för statsmakterna främmande. I detta avseende märkas — såsom för övrigt redan antytts — de synnerligen kapitalkrävande järnvägselektrifieringarna, varvid nu på allra sista tiden särskilt tagits sikte på Norrland, som med sina stora naturtillgångar, ofantliga avstånd samt avspärrning vintertid bjuder viktiga transportproblem. Tack vare de elektriska lokens större kapacitet, vilken i all synnerhet gör sig gällande i den backiga norrlandsterrängen, har man kunnat uppnå sådana kontinentaltrafiken speciellt berörande resultat som direkta dagtåg Trelleborg—Örebro—Östersund och vice versa. Det därutöver föreliggande arbetsprogrammet berör alldeles särskilt kontinentalförbindelserna och har som mål att kunna öka maximihastigheten för snälltågen från nuvarande 90 (95) till 120—125 km i timmen. Härför erfordras ej endast en kraftigare elektrisk loktyp utan även ett omfattande bantekniskt arbete med rätning av kurvor, fortsatta dubbel-

spårsarbeten och annan förstärkning av banan, utbyggnad av signal-systemet o. s. v. Uppenbarligen kan man emellertid vid detta nydanings-arbete ej endast taga sikte på snabbheten eller vad som i övrigt kan anses som tidsenligt och tekniskt eftersträfvansvärt, utan måste också tillse att besluten ligga inom det ekonomiskt rimligas gränser.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att motionen II: 123 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 20 maj 1938.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Nilsson* i Gränebo, *Johansson* i Fredrikslund, *Svensson* i Kompersmåla, *Oscar Olsson*, *Asplund*, *Nilsson* i Landeryd, *Gustafsson* i Benestad, *Carlström*, *Lindström*, *Magnusson* i Kalmar, *Bäcklund* och *Bäckström*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock*, *Magnusson* i Skövde, *Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson*, *Jonsson* i Eskilstuna, *Ward*, *Andersson* i Södergård, *Olsson* i Staxäng, *Persson* i Tidaholm, *Erlander*, *Andersson* i Malmö och *Hansson* i Rubbestad.
