

Nr 92.

Ankom till riksdagens kansli den 9 april 1940 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för statens järnvägars räkning av godsvagnar.

(4:e avd.)

I en den 15 mars 1940 dagtecknad proposition, nr 177, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att till Godsvagnar å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 2,750,000 kronor.

Under de senaste åren hava avsevärda medelsbelopp anvisats för anskaffning av godsvagnar för statens järnvägar. Sålunda anvisade 1939 års lagtima riksdag för tillverkning av 400 godsvagnar å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1938/39 ett anslag av 3,800,000 kronor. Genom denna tillverkning, som skulle ske inom landet, avsågs att tillgodose statens järnvägars dåvarande behov av nya godsvagnar men även att avvärja arbetslöshet vid vissa svenska vagnverkstäder. Vidare har innevarande års riksdag för nästkommande budgetår å riksstaten anvisat ett anslag av 2,500,000 kronor för nyanskaffning av 350 godsvagnar, vilka anses erforderliga för att tillfredsställande kunna avveckla den normala godstrafiken. Med hänsyn till den starka ökning i statens järnvägars godstrafik, som inträtt på grund av nu rådande särskilda förhållanden, har Kungl. Maj:t därjämte genom beslut den 4 januari 1940 bemyndigat järnvägsstyrelsen att av det å förskottsstaten för försvarsväsendet under kapitalbudgeten, fonden för förlag till statsverket, uppförda förskottsanslaget till kommunikationsverken taga i anspråk ett belopp av högst 7,500,000 kronor för omedelbar anskaffning av omkring 700 godsvagnar. Riksdagen har redan anvisat medel för täckning av beloppet (riksdagens skrivelse nr 25).

Kungl. Maj:t har sedermera på därom av järnvägsstyrelsen den 11 mars 1940 gjord framställning, vilken tillstyrkts av statens transportkommission, bemyndigat styrelsen att med medel från nyssnämnda förskottsanslag inköpa ytterligare 150 godsvagnar för en kostnad av högst 2,750,000 kronor. Framställning göres nu om anvisande av medel å tilläggsstat jämväl för täckning av detta belopp.

De inköpta vagnarna utgöras av nytillverkade 4-axliga öppna godsvagnar av belgiskt fabrikat samt hava samma totala lastkapacitet som de 300 öppna gods-

vagnar, som från statens järnvägar utlånats till Tyskland. Vagnarna, som ursprungligen beställts för export till Kina, men på grund av mellankommande svårigheter ej kunnat levereras dit, äro byggda enligt centralbuffertsystem och lämpa sig alltså ej för våra förhållanden, förrän de undergått vissa ändrings- och kompletteringsarbeten. Leverantören har emellertid åtagit sig att i Belgien uppmontera dem och utrusta dem med normalbuffertanordning m. m., efter vilka åtgärder de kunna levereras å spår för vidare transport på järnväg. Leveransen beräknas kunna ske inom 2—4 månader. Priset per vagn belöper sig, inberäknat kostnader för uppmontering, ändrings- och kompletteringsarbeten samt hittransport, till omkring 18,200 kronor.

Departementschefen har i ärendet anfört bland annat följande.

Av vad här anförts framgår alltså, att nya godsvagnar under senare tiden tillförts statens järnvägar och att under innevarande år ytterligare ett betydande antal vagnar kommer att levereras. Det torde kunna antagas, att sedan de redan verkställda vagnbeställningarna effektuerats godstrafiken i dess nuvarande omfattning kan avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt. Det läser emellertid i nu rådande ovissa läge vara synnerligen vanskligt att för den närmaste framtiden med någon grad av säkerhet uppgöra beräkningar rörande vårt blivande behov av godsvagnar. På grund av den labila situationen på transportmarknaden torde få räknas med att nya förhållanden komma att inträffa, som hastigt kunna helt förändra förutsättningarna för ett upprätthållande av landets godstransporter. Sålunda kan exempelvis pekas på den situation som inträder, därest importen till vårt land av flytande bränsle skulle ytterligare försvåras eller helt avskäras. Anspråken på järnvägarnas transportkapacitet komma då att ökas synnerligen starkt, och det torde ligga i sakens natur, att ett ökat antal godsvagnar då kommer att bliva oundgängligen erforderligt. Med hänsyn till bland annat dessa omständigheter synes mig den risk för en överdimensionering av statens järnvägars godsvagnpark, som vagnanskaffningen onekligen innesluter, böra tagas. Denna risk torde emellertid minskas i den mån som enskilda järnvägar införlivas med statsbanenätet. Hos åtskilliga enskilda järnvägar torde nämligen för närvarande föreligga ett avsevärt behov av att ersätta äldre, i det närmaste uttjänta vagnar med nya av modern konstruktion.

Utskottet.

Under återopande av vad departementschefen sålunda anfört får utskottet med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställa,

att riksdagen må till *Ytterligare medel för godsvagnar* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 2,750,000 kronor.

Stockholm den 9 april 1940.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Närvarande: se under utlåtandet nr 89.