

Nr 14.

Ankom till riksdagens kansli den 21 april 1932 kl. 11 f. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 14, i anledning av väckt motion om nedsättning av järnvägsfrakterna för bränsle och träkol m. m.

I en inom första kammaren väckt och till dess första tillfälliga utskott för behandling hänvisad motion, nr 265, har herr C. I. Asplund m. fl. under åberopande av motiveringen i en samtidigt av herr Asplund m. fl. väckt motion, I: 264, hemställt,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, att för underlättande utav avsättningen av vedbränsle och träkol till minskning av den stora importen av utländska bränslen och förbättrande av landets handelsbalans järnvägsfrakterna måtte nedsättas till lägsta möjliga för dessa varor;

att å statens järnvägars mera trafiksvaga banor försök måtte anställas med trafikens uppehållande medels tråkölsdrivna motorvagnar, därest användande av med träbränsle eldade lokomotiv å sådana banor ej kan genomföras.

I avseende å motiveringen får utskottet hänvisa till nyssnämnda motion I: 264.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från järnvägsstyrelsen; och är nämnda yttrande såsom bilaga fogat härvid.

I förra delen av motionens yrkande ifrågasättes, att järnvägsfrakterna för vedbränsle och träkol måtte nedsättas till det lägsta möjliga. Såsom järnvägsstyrelsen erinrat utgör nedsättningen för bränsleved från övre Norrland till Stockholm c:a 40 % och för träkol upp till 25 % vid transport från stationer i övre Norrland till Bergslagen. Några ytterligare nedsättningar av fraktavgifterna för ifrågavarande produkter torde knappast kunna ifrågasättas. Enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst äro nämligen redan de ordinarie fraktavgifterna för ved och träkol så lågt satta som det för närvarande torde vara järnvägsekonomiskt lämpligt. En längre gående nedsättning än den ovan angivna vore således icke järnvägsekonomiskt försvarbar. Ytterligare nedsatta fraktavgifter synas alltså icke kunna genomföras utan subvention från statsmakternas sida. Frågan härom har emellertid icke av motionärerna berörts, varför utskottet icke ansett sig böra närmare ingå härpå. På grund av nu anförda omständigheter och särskilt med hänsyn till att de i motionen angivna synpunkterna av järnvägsstyrelsen redan beaktats kan utskottet för sin del icke biträda vad motionärerna i förra delen av motionens yrkande hemställt.

Utskottet.

Vad angår det andra i motionen berörda spørsmålet, nämligen anställandet av försök med uppehållande av trafiken å statens järnvägars trafiksvaga bandelar medelst tråkolsdrivna motorvagnar, har järnvägsstyrelsen framhållit, att styrelsen ansåge det vara av synnerligen stor betydelse för landet, särskilt vid tillfällen då oljeimporten till följd av yttre omständigheter kunde komma att bli stängd eller vid alltför höga pris å importerade oljor, att motortrafiken kunde upprätthållas med inhemskt bränsle. Styrelsen följde därför med största intresse av generalpoststyrelsen i samråd med ingenjörsvetenskapsakademien för närvarande anordnade provningar med användandet av tråkolsgas för drift av automobiler. Av nämnda provningar syntes redan nu kunna utläsas, att det icke kunde bli ekonomiskt lönande att vid nu rådande låga oljepriser driva förbränningsmotorer med tråkolsgas. Emellertid säger sig järnvägsstyrelsen skola, så snart mera säkra, i gynnsam riktning pekande slutsatser kunna dragas, taga under övervägande frågan om anskaffande av motorvagnar, lämpade för dylika försök vid statens järnvägar.

Med hänsyn till att ifrågavarande prov ännu icke avslutats, kan utskottet ej heller biträda vad motionärerna i senare delen av motionens yrkande hemställt.

Vad sålunda anförts innebär givetvis intet undervärderande av de i motionen angivna synpunkterna. Särskilt under nu rådande depressionstid synes det tvärtom vara av yttersta vikt, att den för vårt lands ekonomi så betydelsefulla frågan om nyttiggörandet av våra skogsprodukter allvarligare än någonsin beaktas. Det torde emellertid kunna förväntas, att denna fråga av järnvägsstyrelsen, i vad på detta ämbetsverk ankommer, ägnas tillbörlig uppmärksamhet och att åtgärder från styrelsens sida, som kunna befrämja denna frågas lösning, utan onödigt dröjsmål bli vidtagna.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 21 april 1932.

På utskottets vägnar:

RUBEN WAGNSSON.

Närvarande vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet: se utskottets utlåtande nr 13.

Bilaga.

Kungl.
Järnvägsstyrelsen
Ekonomibyrån

Till riksdagens första kammarens första tillfälliga utskott.

Genom ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 12 nästlidne februari har järnvägsstyrelsen anbefallts avgiva och till utskottet överlämna yttrande över en inom riksdagens första kammare väckt motion, nr 265, och får styrelsen med anledning härav i ärendet anföra följande.

I förevarande motion, vilken beträffande motiveringen ansluter sig till en samtidigt avgiven motion, nr 264, om vissa åtgärders vidtagande för möjliggörande av minskad import av utländska bränslen m. m. hemställes, *dels* att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, att för underlättande av avsättningen av vedbränsle och träkol till minskning av den stora importen av utländska bränslen och förbättrande av landets handelsbalans järnvägsfrakterna måtte nedsättas till lägsta möjliga för dessa varor, *dels* ock att å statens järnvägars mera trafiksvaga banor försök måtte anställas med trafikens uppehållande medelst träkolsdrivna motorvagnar, därest användande av med träbränsle eldade lok å sådana banor ej kan genomföras.

Vad angår det förstnämnda spörsmålet, må till en början framhållas, att redan de ordinarie fraktavgifterna för ved och träkol äro så lågt satta som. därest ej särskilda förhållanden föreligga, torde vara järnvägsekonomiskt möjligt. Dessutom ha under de senare åren mycket betydande fraktnedsättningar medgivits för sändningar av nämnda varuslag från stationer i Norrland till vissa orter och områden i mellersta Sverige. Sålunda utgör nedsättningen för bränsleved från övre Norrland till Stockholm c:a 40 % och för träkol upp till 25 % vid transport från stationer i övre Norrland till Bergslagen. Genom berörda mycket betydande nedsättningar, vilka möjliggjorts av speciellt gynnsamma transportförhållanden i dessa fall och direkt syfta till nyttiggörande av det inhemska överskottsbränslet, torde med fog kunna göras gällande, att järnvägsstyrelsen redan beaktat de av motionärerna framhållna synpunkterna.

Under senare tid ha till Kungl. Maj:t ingivits ett flertal framställningar om åtgärders vidtagande för att bereda arbetstillfällen inom de norrländska länen. I detta sammanhang ha bl. a. även föreslagits ytterligare nedsättningar av järnvägsfrakterna för ved och träkol för att därigenom möjliggöra ökad avsättning av dessa produkter. Järnvägsstyrelsen har i avgivna utlåtanden över dessa framställningar utförligt redogjort för de skäl, som enligt styrelsens mening förhindra ett tillmötesgående av dessa önskemål, hur behjärtansvärda de än i och för sig kunna synas vara. I stället för att nu ånyo utveckla dessa synpunkter, vilka givetvis gälla i lika mån beträffande i motionen gjord hemställan, får järnvägsstyrelsen hänvisa till här i avskrift närslutna utlåtanden.

Det ena av dessa, dagtecknat den 24 december 1931, är föranlett av en framställning från länsstyrelsen i Västerbottens län och avser fraktsatserna för ved. Järnvägsstyrelsen har däri hävdad, att en längre gående nedsättning än den redan medgivna icke är järnvägsekonomiskt försvarbar och dessutom skulle medföra nackdelar för flertalet av de sydligare länen, vilkas befolkning därigenom skulle berövas arbetstillfällen och utkomstmöjligheter. Detta sista uttalande grundas på de utlåtanden i ärendet, som på styrelsens begäran avgivits av flertalet berörda länsstyrelser.

Vid utarbetandet av det andra den 11 dennes avgivna utlåtandet, som är föranlett av en liknande framställning från landstingens norrlandskommitté, har styrelsen, med hänvisning beträffande frågan om ytterligare nedsättning av frakterna för bränsleved till ovan berörda utlåtande, huvudsakligen uppehållit sig vid fraktsatserna för träkol och möjligheten att ytterligare nedsätta dessa. Av driftsekonomiska skäl, vilka i utlåtandet utförligt beröras, anser styrelsen en sådan åtgärd icke försvarlig, varför fraktfyllnad medelst anslag måste beredas järnvägarna för den ytterligare nedsättning, som trots järnvägsstyrelsens utredning eventuellt kan ifrågakomma. För bedömande av möjligheten att på detta sätt bereda ökade produktions- och avsättningsmöjligheter för träkol har styrelsen infordrat vissa uttalanden i frågan, vilka i utlåtandet dels refereras, dels återgivas i avskrift. Av dessa sakkunniguttalanden framgår, att en ytterligare nedsättning utöver den mycket betydande, som redan lämnats för träkol, i varje fall för närvarande, icke skulle leda till ökad träkolstillverkning i Norrland. Det med motionen närmast avsedda syftet skulle sålunda icke främjas, även om statsmakterna nu genom direkt eller indirekt subvention medgäve ytterligare nedsatta fraktavgifter för ifrågavarande varuslag.

Vad därefter angår det andra i motionen berörda spörsmålet, nämligen anställandet av försök med uppehållande av trafiken å statens järnvägars trafiksvaga bandelar medelst tråkolstridna motorvagnar, därest med träbränsle eldade lok å sådana bandelar icke kunna komma till användning, må först erinras om att även frågan om vedeldning å statens järnvägar nyligen avhandlats i av järnvägsstyrelsen avgivna utlåtanden över framställningar i detta syfte. Sålunda har styrelsen den 22 december 1931 till Kungl. Maj:t avgivit utlåtande med anledning av från Adalsliden framställt förslag om vedeldning å statens järnvägar och den 12 januari 1932 avgivit yttrande till 1931 års skogssakkunnige över av Norrbottens läns hushållningssällskap gjord framställning i samma ärende. Till dessa utlåtanden ävensom en i samband med det senare av dessa av vederbörande fackbyrå inom styrelsen utarbetad P. M. i ämnet, vilka här i avskrift bifogas, ber styrelsen få hänvisa. Utöver vad i dessa handlingar framhålles, synes för närvarande intet vara att tillägga i vedeldningsfrågan. De synpunkter och förhållanden, som redan utvecklats, torde nämligen giva stöd för den åsikten att ved icke lämpar sig som lokomotivbränsle ens vid mera trafiksvaga bandelar.

Beträffande därefter frågan om anställande av försök å dylika bandelar med trafikens uppehållande medelst motorvagnar, drivna med tråkolsgas, får järnvägsstyrelsen framhålla, att styrelsen anser det vara av synnerligen stor betydelse för landet, framför allt vid tillfällen, då oljeimporten till följd av yttre omständigheter, exempelvis krig o. d., kan komma att bli stängd eller priset på importerade oljor i alltför hög grad stegras, att motortrafiken kan upprätthållas med inhemskt bränsle. Styrelsen följer därför med största intresse av generalpoststyrelsen i samråd med ingenjörsvetenskapsakademien för närva-

rande anordnade provningar med användandet av träkolsgas för drift av automobiler, försedda med gasgeneratorer av olika typer. Dessa provningar, vilka beräknas avslutade nästkommande höst, ha emellertid hittills ej fortskridit så långt, att något säkrare omdöme därom ännu kunnat bildas. Så mycket lär man emellertid redan på provens nuvarande ståndpunkt kunna utläsa av desamma, att det icke kan bliva ekonomiskt lönande att vid nu rådande låga oljepriser driva förbränningsmotorer med träkolsgas, och detta bl. a. därför att sådana måste byggas väsentligen större och därmed till högre kostnad än dylika för oljedrift. Det är därjämte högst sannolikt, att träkolsgasmotorerna komma att kräva dyrbarare skötsel, större kostnad för förbränningsmaterialets handhavande o. s. v. i jämförelse med det förhållandevis billiga arbetet med oljedriftsmotorerna.

Innan de nämnda proven med träkolsdrivna automobiler avslutats och ett åtminstone i tekniskt avseende gynnsamt resultat vunnits, anser järnvägsstyrelsen i vart fall, att just ingenting kan ernås i klarläggande syfte genom att samtidigt försök anställas jämväl med träkolsdrivna järnvägsfordon. De nu pågående proven äro nämligen i stort sett att anse såsom analoga med de av motionärerna avsedda. Härtill kommer dessutom, att statens järnvägar icke disponera några motorvagnar, lämpade för dylika provningar. För drift å enskilda järnvägar hava vissa försök med träkolsdrivna vagnar företagits, i det att, såvitt järnvägsstyrelsen är bekant, inalles 6 st. sådana vagnar blivit anskaffade, och lära 3 st. av lägre kapacitet ännu vara i drift, under det att de övriga efter mindre lyckliga erfarenheter avmonterats.

Att på sätt motionärerna föreslagit redan nu anställa försök med träkolsdrivna motorvagnar i deras ännu föga utvecklade teknik å statens järnvägar anser styrelsen, med stöd av vad ovan anförts, olämpligt. Så snart mera säkra, i gynnsam riktning pekande slutsatser kunna dragas ur pågående prov, skall styrelsen emellertid taga under vidare övervägande frågan om anskaffande av för försök även vid statens järnvägar lämpade motorvagnar.

Stockholm den 29 mars 1932.

Kungl. järnvägsstyrelsen:

AXEL GRANHOLM.

ERIK MALMQVIST.