

Nr 310.

Av herr **Ossbahr**, om anslag till försök med tung krigsjärnvägsbromateriel.

Vid flera tillfällen hava riskerna för att järnvägstrafiken vid ett framtida krig kan avbrytas genom skadegörelse å de större järnvägsbroarna framhållits. Verkställda utredningar hava visat, att återställandet av en grundligt förstörd järnvägsbro är ett tidskrävande arbete, vilket måste räknas i månader, och som, särskilt vid högvatten, möter stora svårigheter. Under tider, då militära operationer i övre Norrland kunna beräknas nå största intensitet med åtföljande ökad påfrestning på järnvägstransportväsendet, kan en förstörd bro enligt av kungl. järnvägsstyrelsen verkställda beräkningar medföra en rubbning av till- och undanförseln med en varaktighet av ända upp till 5 månader, innan broförbindelsen kan beräknas återställd. Detta innebär ett ogynnsamt fall, men därför ingalunda det minst sannolika — snarare tvärtom. Det är uppenbart, att icke blott den militära till- och undanförseltjänsten utan även för civilbefolkningen erforderliga transporter för såväl livsmedelsförsörjningen som merkantila behov härvid lida allvarligt avbräck.

Utredning av hithörande förhållanden ävensom ritningar till provisorisk krigsjärnvägsbromateriel föreligga sedan flera år tillbaka. En framställning från kungl. järnvägsstyrelsen år 1922 angående anskaffandet av dylik bromateriel blev avslagen av Kungl. Maj:t. Frågan har sedermera upptagits till förnyad undersökning under samråd mellan chefen för generalstaben, kungl. järnvägsstyrelsen och rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap, varvid konstaterats, att tillverkning av denna krigsjärnvägsbromateriel icke utan praktiska försök kan igångsättas, emedan dels ritningarna förutsätta tillgång till järn av utländsk tillverkning, dels erfarenhet saknas inom landet rörande erforderlig precision vid tillverkning av ifrågavarande materiel. De föreliggande utredningarnas värde kan således icke bedömas med mindre praktiska försök komma till stånd. Att igångsätta tillverkning av krigsjärnvägsbromateriel, när behovet uppstår, är för sent. Materielen måste vara prövad i såväl tillverknings- som byggnadsavseende samt vara i viss utsträckning befintlig i fredstid.

År 1931 beräknades för försök med dylik materiel 50,000 kronor. Då emellertid i samband med försöken bör åstadkommas en modifiering av materielen, så att den i sin helhet kan tillverkas inom landet och då järnpriserna under senare år stigit, måste kostnaderna för här ifrågavarande försök beräknas till ett högre belopp än det tidigare begärda. Chefen för generalstaben har i sin skrivelse till kungl. arméförvaltningen den 5 juli 1935, nr

714, angående anslagsäskanden för budgetåret 1935/1936 framhållit angelägenheten av att försöken under nästkommande budgetår komma till stånd.

Försvarskommissionen har under kostnader för materielanskaffning upptagit ett belopp av 800,000 kronor för krigsjärnvägsmateriel, men innan en dylik anskaffning kommer till stånd, måste här berörda försök utföras. Erforderligt anslag bör alltså ofördröjligen beviljas, och kungl. arméförvaltningen har jämväl i sin skrivelse den 31 augusti 1935 angående lantförsvarets medelsbehov för budgetåret 1936/1937 hemställt om ett reservationsanslag av 70,000 kronor till försök med tung krigsjärnvägsbromateriel, enär försöken av förvaltningen ansetts »vara av vital betydelse icke blott för de militära operationernas genomförande utan även för stora delar av landets befolkning och industri i krig».

Då intet anslag för här ifrågavarande ändamål upptagits i statsverkspropositionen, får jag, under hänvisning till det anförda, vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte till försök med tung krigsjärnvägsbromateriel för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 70,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1936.

Carl Patric Ossbahr.
