

Nr 177.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående inköp
för statens järnvägars räkning av godsvagnar;
given Stockholms slott den 15 mars 1940.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet
inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stock-
holms slott den 15 mars 1940.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och folkhushållningsdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

På därom av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 11 mars 1940 gjord framställning, vilken statens transportkommission i utlåtande den 14 i samma månad tillstyrkt, har jag tidigare i dag hemställt, att järnvägsstyrelsen måtte bemyndigas att för en kostnad av högst 2,750,000 kronor inköpa i skrivelsen angivna 150 godsvagnar och att detta belopp måtte bestridas av det å förskottsstat för försvarsväsendet under kapitalbudgeten, fonden för förslag till statsverket, uppförda förskottsanslaget till kommunikationsverken.

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 177.

I sin skrivelse har *järnvägsstyrelsen* till en början anfört, att aktiebolaget Chr. Olsson erbjudit styrelsen inköpa intill 400 nytillverkade 4-axliga öppna godsvagnar av belgiskt fabrikat. Vagnarna, som för närvarande vore nedmonterade och emballerade i Antwerpen för sjötransport, hade ursprungligen beställts för export till Kina, men på grund av mellankommande svårigheter hade leveransen icke kunnat ske. Vagnarna vore byggda enligt centralbuffertsystem och lämpade sig sålunda icke för våra förhållanden, förrän de undergått vissa ändrings- och kompletteringsarbeten. Leverantören vore emellertid villig att mot angiven skälig ersättning i Belgien uppmontera dem och utrusta dem med normalbuffertanordning m. m., efter vilka åtgärder de kunde levereras å spår för vidare transport på järnväg. Om vagnarna skulle levereras i befintligt skick, kunde leverans, *fob* Antwerpen, ske successivt inom en månad. Skulle däremot de nyss angivna uppmonterings- och ändringsåtgärderna vidtagas, kunde leverans ske först inom 2—4 månader. Skillnaden mellan leveranstiderna i de olika fallen vore emellertid, fortsätter järnvägsstyrelsen, icke av någon större betydelse, enär uppmontering och ändring av vagnarna i Sverige helt säkert skulle taga en tid av ett par månader i anspråk, men den sammanlagda kostnaden per vagn ställde sig däremot väsentligt olika. Om vagnarna i befintligt skick transporterades sjövägen till Sverige och därefter uppmonterades och ändrades här, skulle priset per vagn bli omkring 22,300 kronor. Om vagnarna däremot uppmonterades och ändrades i Belgien och sedan järnvägsledes forslades till Sverige, skulle priset per vagn belöpa sig till omkring 18,200 kronor, eller cirka 4,000 kronor lägre än enligt det första alternativet.

Efter överbägande av det sålunda föreliggande erbjudandet hade, anför järnvägsstyrelsen vidare, styrelsen ansett sig böra förorda en upphandling av 150 vagnar — samma totala lastkapacitet som de från statens järnvägar till Tyskland utlånade 300 öppna godsvagnar — till ett pris av 18,200 kronor per styck. Svårigheten att tillhandahålla för trafiktjänsten erforderligt antal godsvagnar vore nämligen och syntes — såvida nu rådande politiska förhållanden ej komme att snart undergå förändring — under avsevärd tid framåt förbliva kännbar, och detta fastän ett antal av ej mindre än inemot 1,500 godsvagnar, som beställts för av statsmakterna för ändamålet anslagna medel, komme att under innevarande år tillföras godsvagnparken. Styrelsen ansåge därför, att ett tillskott av 150 stycken av de nu ifrågavarande belgiska vagnarna utan tvivel skulle bli till gagn för avvecklande av transportarbetet, trots det att vagntypen — ehuru väl användbar — icke kunde sägas vara för våra trafikförhållanden särskilt lämplig. För upphandlingen och hittransporten av vagnarna erfordrades sålunda ett belopp av omkring 2,750,000 kronor.

*Departements-
chefen.*

Under de senaste åren ha 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 förslag 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 sedermera anvisat medel för täckning av beloppet (riksdagens skrivelse nr 25).

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 lär 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 bli 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.

Efter ett ingående övervägande av olika på frågan inverkan faktorer, därvid jag icke bortsåg från att de nu ifrågasatta vagnarna — bland annat på grund av sin i förhållande till lastrymden något för stora bärighet, 40 ton — voro i vissa hänseenden för våra trafikförhållanden mindre lämpliga, ansåg jag mig böra tidigare i dag förorda, att vagnarna inköptes. Jag anslöt mig därvid till det av järnvägsstyrelsen förordade andra alternativet, enligt vilket vagnarna skulle undergå de erforderliga ändrings- och kompletteringsarbetena i Belgien. Mot det begärda priset, 18,200 kronor per styck, eller för 150 stycken sammanlagt 2,730,000 kronor, fann jag icke något att erinra.

I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag förordade jag, att för ändamålet anvisades ett till 2,750,000 kronor avrundat belopp, vilket med hänsyn till ärendets brådskanie natur skulle bestridas av det å förskottsstat för försvarsväsendet under kapitalbudgeten, fonden för förslag till statsverket, uppförda förskottsanslaget till kommunikationsverken.

I enlighet med principerna för förskottsstatens reglering bör anslag för här ifrågavarande anskaffning äskas å tilläggsstat för täckande av det sålunda anvisade beloppet.

Under åberopande av vad jag sålunda anført och med framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen torde kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tiden gått till ända hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Godsvagnar* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 å kapitalbudgeten, under rubrik Statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 2,750,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.