

## Nr 100.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående nyan-  
skaffning av ånglok; given Stockholms slott den 23  
februari 1945.*

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.

*Fritiof Domö.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet  
inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms  
slott den 23 februari 1945.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

I skrivelse den 3 januari 1944 hemställde järnvägsstyrelsen om anslag för budgetåret 1944/45 till försvarsberedskap vid statens järnvägar med tillhoppa 14 125 000 kronor. I denna summa ingick ett belopp av 3 750 000 kronor för anskaffning av ånglok.

Vid anmälan av järnvägsstyrelsens framställning uttalade min företrädare i ämbetet (proposition 1944: 79), att den ifrågasatta anskaffningen av ånglok icke syntes vara av den angelägenhetsgrad, att medelsanvisning för ändamålet å kapitalbudgeten för det dåvarande borde ske. Framställningen i denna del

*Bihang till riksdagens protokoll 1945. 1 saml. Nr 100.*

borde överlämnas till investeringsutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningens uppdrag.

Inom riksdagen väcktes i ämnet en motion (I: 271), vari på anförda skäl yrkades, att riksdagen ville besluta att utöver de i propositionen 1944: 79 föreslagna anslagen till försvarsberedskap vid statens järnvägar anvisa ytterligare 3 750 000 kronor för anskaffning av ånglok.

Statsutskottet fann vid ärendets behandling (utl. nr 63), att goda skäl kunde anföras för denna lokbeställning ej endast av militära skäl utan också ur allmänna förnyelse- och sysselsättningssynpunkter. Härom anförde statsutskottet närmare följande.

Ifrågavarande lokbeställning är av särskild betydelse, emedan arbetstillgången vid de verkstäder, som beröras av beställningarna, börjar vara så knapp, att avskedanden redan måst företagas. Nya sådana äro också att befara. Sedan nu arbetsstyrkan under en lång tid varit sysselsatt med tillverkningar för försvarets räkning, skulle denna beställning från statens järnvägar öppna möjlighet att återupptaga fabrikationen av ånglok, vilket ej minst ur utbildningssynpunkt vore av stor vikt även med tanke på framtida utländska lokbeställningar för ersättning för vad som under kriget förstörts. Arbetet med ifrågavarande ånglok skulle enligt uppgift innebära sysselsättning för cirka 200 man under omkring ett års tid.

Att märka är också att statens järnvägars nuvarande ångloksbestånd är synnerligen föråldrat. Dess förnyelse har ansetts vara av värde ej endast ur militära beredskapssynpunkter utan även för tillgodoseende av lokbehovet vid kvarvarande ånglinjer liksom ock för upprätthållande av reservlokorganisationen överhuvudtaget.

Statsutskottet ansåg sig emellertid icke kunna på enskild motion förorda, att det erforderliga beloppet anvisades bland övriga anslag till försvarsberedskapen vid statens järnvägar, varför utskottet förutsatte, att frågan av Kungl. Maj:t upptoges till förnyat övervägande med hänsynstagande till de synpunkter av skilda slag, som borde läggas på densamma.

Riksdagen anslöt sig (skrivelse nr 186) till utskottets uppfattning, och någon medelsanvisning å riksstaten kom följaktligen icke till stånd.

Investeringsutredningen föreslog i sitt betänkande (SOU 1944: 12), att ett belopp av 3 750 000 kronor till anskaffning av ånglok måtte upptagas i investeringsreserven för statens järnvägar för budgetåret 1944/45. I överensstämmelse härmed äskade Kungl. Maj:t i proposition 1944: 281 (bil. 12, punkten 15) ett anslag för ändamålet med sagda belopp å allmän beredskapsstat III för budgetåret 1944/45 under rubriken Försvarsberedskap vid statens järnvägar. Förslaget vann riksdagens bifall (skrivelse nr 454).

I samband med avgivandet av petita för budgetåret 1945/46 hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 12 oktober 1944, att till försvarsberedskap vid statens järnvägar måtte för budgetåret 1945/46 anvisas sammanlagt 14 135 000 kronor, varav 7 500 000 kronor till lokanskaffning. I sistnämnda summa ingick ett belopp motsvarande berörda, å beredskapsstat uppförda anslag av 3 750 000 kronor för anskaffning av ånglok.

Vid anmälan av årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 4, punkten 70) meddelade jag att, enligt vad järnvägsstyrelsen under hand upplyst,

det äskade anslaget av 7 500 000 kronor avsåge att möjliggöra anskaffning av ett tiotal ånglok och ett tiotal elektrolok samt att anskaffningen av dessa lok, oberoende av det militära intresset, numera av järnvägsstyrelsen bedömdes såsom så angelägen, att det vore motiverat att anskaffa dem för att kunna fullgöra de civila trafikuppgifterna.

Beträffande elektroloken biträdde jag denna uppfattning. I enlighet med min hemställan föreslog Kungl. Maj:t (bil. 4, punkten 73) riksdagen att till Nyanskaffning av elektrolok för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 4 275 000 kronor, i vilken summa ingick ett belopp av 1 875 000 kronor avsett till förskottslikvid för ett tiotal elektrolok, vilka beräknats draga en anskaffningskostnad av 3 750 000 kronor.

Till det ifrågasatta anvisandet av anslag å riksstaten för nyanskaffning av ånglok förklarade jag mig, i avsaknad av utredning om behovet ur statens järnvägars affärssynpunkt av sådana lok, vid tidpunkten för statsverkspropositionens framläggande icke vara beredd att taga ställning. Jag förordade emellertid, att medel för ändamålet skulle preliminärt beräknas i riksstatsförslaget.

Med bifall härtill föreslog Kungl. Maj:t (punkten 21) riksdagen att för Nyanskaffning av ånglok beräkna ett investeringsanslag av 3 750 000 kronor.

Sedan närmare utredning om statens järnvägars behov av nya ånglok nu förebragts, anhåller jag att få återkomma till frågan om medelsanvisning för ändamålet.

Utredningen har av *järnvägsstyrelsen* framlagts i skrivelse den 27 januari 1945. Till en början framhåller styrelsen såsom sin mening, att den begärda anskaffningen av ånglok vore av behovet påkallad icke endast av militära utan även av järnvägstekniska och driftsekonomiska skäl.

Under de senaste 20 åren — eller alltsedan elektrifieringen tog sin början vid statens järnvägars linjer utom malmbanan — hade sålunda, anför styrelsen, någon nyanskaffning av ånglok för normal spårvidd icke ägt rum. Medelåldern för statens järnvägars nuvarande ånglok — uppgående till ett antal av inemot 700 normalspåriga och 88 smalspåriga — hade numera stigit till 33 år, vilken ålder vid beräkning av den årliga avskrivningen av statens järnvägars tillgångar ansåges som normal »livslängd» för ånglok. Ej mindre än 240 av dessa lok hade överskridit nämnda ålder, och över 100 vore till och med mer än 40 år gamla. Någon förbättring i åldersfördelningen kunde ej heller påräknas genom det fortsatta förstataligandet av enskilda järnvägar, enär även medelåldern för de nu återstående enskilda banornas ånglok vore 33 år. Genom den under senaste decennierna relativt snabbt fortgående elektrifieringen hade ett stort antal ånglok frigjorts för användning å övriga linjer. På grund härav hade någon ersättningsanskaffning för slojade äldre lok ej varit erforderlig. Allt eftersom elektrifieringen utsträcktes till nya linjer komme behovet av ånglok att ytterligare minska.

Det vore emellertid, framhåller styrelsen, icke avsett, att alla landets järnvägslinjer skulle elektrifieras. En stor del av statens järnvägars nuvarande linjer ävensom åtskilliga av de ännu privatägda järnvägar, som staten beräknades framdeles övertaga, kunde tvärtom med all säkerhet förutsättas för-

bliva ångdrivna. Även bortsett från den reserv av ånglok, som ansåges be-  
tingad av militära skäl, komme därför alltså att föreligga behov av en icke  
ringa ånglokpark och följaktligen även av en successiv förnyelse av densamma.

Genom övertagandet av lok från enskilda järnvägar hade ånglokparken  
kommit att uppvisa ett mycket stort antal olika typer, nämligen 82 mot tidi-  
gare 26. Denna typsplittring vore ur många synpunkter synnerligen ofördel-  
aktig. Sålunda beräknades underhålls- och amorteringskostnaderna för så-  
dana lok, som förekomme endast i enstaka exemplar — för närvarande funnes  
ej mindre än 46 olika typer, som var och en omfattade endast 1 à 2 lok —  
uppgå till 20—25 % högre belopp per enhet än lok, som förekomme i stora  
serier. En viss standardisering av ånglokparken framstode därför såsom  
önskvärd.

Med beaktande av nu nämnda synpunkter hade järnvägsstyrelsen år 1943  
låtitt verkställa en allsidig utredning rörande framtida behov, typval och för-  
nyelse av ånglok. Härom anför styrelsen.

Enligt denna utredning skulle efter krigets slut och sedan då pågående  
elektrifieringar slutförts behovet av ånglok inklusive för beredskapsändamål  
erforderliga lok uppgå till cirka 640. Då av nuvarande cirka 700 normalspå-  
riga ånglok 240 redan äro överåriga (av dessa hava 40 stycken måst avställas  
såsom fullt förslitna), torde behovet av en viss omedelbar förnyelse av ång-  
lokparken få anses ådagalagt. Även om, enligt uppgjorda planer, ytterligare  
cirka 1 700 km av statens järnvägars nuvarande nät skulle elektrifieras —  
vilket dock kan tänkas genomfört tidigast vid mitten av 1950-talet — skulle  
likväl enligt nämnda utredning behovet av ånglok för normalspåriga linjer  
icke komma att nedgå mer än till cirka 500 lok. Med vederbörlig hänsyn tagen  
till lokparkens nuvarande höga medelålder är det sålunda tydligt, att en fort-  
gående elektrifiering icke kan lämna sådant tillskott till lokparken å icke elek-  
trifierade linjer, att en nyanskaffning av ånglok skulle onödiggöras.

För att minska typsplittringen har i utredningen ifrågasatts, att den kom-  
mande ersättningsanskaffningen skulle bestå av några få standardtyper, näm-  
ligen dels den vid Halmstad—Nässjö järnvägar nu förekommande 3-cylindriga  
loktypen för godståg, dels tanklok. På grund härav har vid utredningen före-  
slagits anskaffandet av ett 10-tal lok av förstnämnda och några 10-tal lok av  
sistnämnda typ. Dessa lok skulle i första hand ersätta de äldre lok, av vilka  
endast enstaka exemplar finnas.

Järnvägsstyrelsen meddelar i sin förevarande skrivelse den 27 januari 1945  
vidare, att styrelsens den 3 januari 1944 framlagda förslag om anskaffning  
av ett tiotal ånglok grundat sig på den behovsutredning, varför redogörelse  
nu lämnats. De i styrelsens sistnämnda skrivelse avsedda loken — som vore  
avsedda att bliva standardlok för lättare godstågstjänst, ersättande lok av nu-  
varande litt. E — hade 12,1 tons dragkraft mot E-lokens 9 tons och ett maxi-  
malt axeltryck, som tillåte deras användande även på linjer med svag över-  
byggnad. I större stigningar beräknades med lok av denna typ kunna fram-  
föras 450 tons vagnvikt mot blott 350 ton av E-lok.

Då styrelsen i första hand föreslagit anskaffning av nämnda godstågslök,  
hade detta delvis berott på angelägenheten av att minska den för närvarande  
till ett 50-tal lok uppgående bristen i beredskapsreserven för elektrifierade  
linjer, vilken reserv vore avsedd att under vissa förhållanden säkerställa de för

folkförsörjningen nödvändigaste transporterna. Därjämte hade förslaget även beaktat önskvärdheten ur ekonomisk synpunkt av att även å svagare linjesträcker med större lutningar kunna med ett lok framföra tågvikter, för vilka med nuvarande materiel erfordrades *tvenne* lok.

I fortsättningen framhåller järnvägsstyrelsen, att styrelsens hemställan om medelsanvisning för ändamålet under rubriken Försvarsberedskap vid statens järnvägar sammanhängt med att anskaffningen i första hand vore betingad av militära skäl, d. v. s. av angelägenheten att minska bristen på beredskapslok. På grund av krisårens intensiva trafik och det därav föranledda stora behovet av dragkraft hade det nämligen icke kunnat undvikas, att ånglokparkens otillräcklighet och tekniska mindervärdighet främst kommit att gå ut över den ur beredskapssynpunkt önskvärda reserven av ånglok.

Enligt vad som framginge av det nu anförda vore en nyanskaffning av ånglok emellertid motiverad icke blott av militära utan även av affärs-mässiga skäl. Det framstode nämligen såsom angeläget att nu låta verkställa en viss förnyelse av de äldsta ångloken och samtidigt därmed i besparingssyfte söka åstadkomma en viss standardisering av ånglokparken. På grund härav hade styrelsen intet att erinra mot att medel för anskaffningen anvisades under rubriken Nyanskaffning av ånglok och att beloppet sålunda komme att öka statens järnvägars räntepliktiga kapital.

Beträffande önskvärdheten av att av arbetsmarknadspolitiska skäl genom en nyanskaffning av ånglok bereda verkstäderna ökat arbete — vilket varit ett av motiven för den vid 1944 års riksdag väckta motionen i ämnet — hänvisar styrelsen till industrikommissionens i 1945 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 4, s. 78) återgivna uttalande om arbetsbeläggningen vid de berörda verkstäderna.

På grund av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att till nyanskaffning av ånglok för budgetåret 1945/46 måtte anvisas ett investeringsanlag av 3 750 000 kronor.

Över järnvägsstyrelsens framställning har *statens industrikommission* avgivit utlåtande den 31 januari 1945.

Enligt av kommissionen från järnvägsstyrelsen inhämtade upplysningar beräknas åtgången av sådant material, varå tillgången är knapp, för ifrågasvarande lok bliva följande:

	Ton
Grovplåt .....	150
Medium- och tunnplåt .....	200
Stålgjutgods och smide .....	500
Koppar och rödmetall .....	25
Vitmetall .....	2

Kommissionen erinrar, hurusom kommissionen i sitt yttrande den 9 november 1944 över järnvägsstyrelsens framställning den 16 september 1944 angående anslag för budgetåret 1945/46 till nya byggnader och anläggningar, vilken framställning icke avsett nu ifrågasvarande ånglok, berört möjligheterna att anskaffa de kvantiteter järn och stål, om vilka då varit fråga. Därvid hade

kommissionen anfört bland annat, att det i det försämrade försörjningsläge, som uppstått genom att bränsle- och järnimporten från Tyska riket nästan upphört, kunde förväntas möta svårigheter i fråga om tillhandahållandet av ett och annat materialslag, särskilt vad beträffade plåt. Sedan dess hade försörjningssvårigheterna på detta område ytterligare ökats, och det kunde således ifrågasättas att tillsvidare låta arbetet med de tio ångloken anstå. Emellertid visade arbetsbeläggningen vid de för tillverkningen ifrågakommande verkstäderna en nedåtgående tendens, och tillverkningen skulle därför bli av stort värde ur sysselsättnings synpunkt. I själva verket skulle detta arbete i förhållande till den materialkvantitet, som åtginge, enligt kommissionens uppfattning kunna anses skapa större sysselsättning än flertalet andra arbeten med samma materialförbrukning.

På grund av vad sålunda anförts samt då det angivna behovet av koppar och rödmetall samt vitmetall vore relativt ringa och därför kunde tillgodoses, ansåge sig kommissionen icke kunna avstyrka bifall till framställningen.

*Statens arbetsmarknadskommission* har i ett den 9 februari 1945 avgivet utlåtande meddelat att, enligt vad kommissionen under hand inhämtat, den föreslagna lokbeställningen, under förutsättning att erforderliga medel komme att beviljas, vore avsedd att uppdragas åt Nydqvist och Holms aktiebolag i Trollhättan, vilket bolag i relativt obetydlig utsträckning komme att anlita underentreprenörer. Bolaget hade, enligt vad länsarbetsnämnden i Älvsborgs län inhämtat, under senaste året minskat sin arbetsstyrka med omkring 250 man, vilka emellertid erhållit annat arbete i Trollhättan eller dess närhet. Antalet kroppsarbetare uppginge för närvarande till cirka 1 200 man. Medan 90 % av bolagets tillverkning år 1941 utgjorts av krigsproduktion, uppginge sagda andel nu till endast 25 % och beräknades i juli 1945 hava nedgått till 10 % för att därefter åter stiga något. För närvarande vore bolaget sysselsatt med tillverkning av lok för annat lands räkning, vilken beställning beräknades vara slutligt effektuerad till sommaren 1945, varvid hänsyn dock icke tagits till att arbetet kunde komma att fördröjas genom den nu inträdda konflikten inom verkstadsindustrien. Även om bolaget skulle erhålla beställning å de lok, vilka avsåges i järnvägsstyrelsens hemställan, och även få vissa andra order, varom underhandlingar påginge, ansåge sig bolaget likväl vara nödsakat att ytterligare minska sin arbetsstyrka med minst 250 man under innevarande år.

Kommissionen framhåller i fortsättningen, att det ur arbetsmarknadssynpunkt vore önskvärt, att bolagets omställning från krigs- till fredsproduktion underlättades. Å andra sidan kunde det icke för närvarande med säkerhet göras gällande att — om beställningen icke skulle komma till stånd — detta skulle medföra friställande av arbetskraft, som icke kunde erhålla annat arbete inom det egna yrket. Vidare syntes det antagligt att, därest konflikten inom verkstadsindustrien bleve långvarig, detta kunde beräknas medföra en anhopning av sysselsättningsmöjligheter inom denna industri.

Kommissionen erinrar slutligen, att anslag för lokanskaffningen funnes uppfört å allmän beredskapsstat III för budgetåret 1944/45 och följaktligen

skulle kunna disponeras redan under detta budgetår, därest arbetsmarknads-läget bleve sådant, att statsmakterna beslöte om ikraftträdande av sagda be-redskapsstat. I årets statsverksproposition hade vidare, anför kommissionen, anmälts, att Kungl. Maj:t längre fram komme att framlägga förslag till all-män beredskapsstat för budgetåret 1945/46. Sagda förslag vore avsett att givas en enhetlig karaktär och icke såsom beredskapsstaten för budgetåret 1944/45 indelas i tre huvudgrupper med olika dispositionsvillkor. Förslaget skulle vidare förutsätta, att Kungl. Maj:t erhöile bemyndigande att utan för-nyad riksdagsprövning disponera å staten uppförda anslag intill ett visst sammanlagt belopp. Därest en beredskapsstat av denna konstruktion be-slutades vore det, anför kommissionen, ur arbetsmarknadssynpunkt tämligen likvärdigt, om anslag för anskaffning av ifrågavarande ånglok uppfördes på riksstaten eller å allmän beredskapsstat.

Vid flera tillfällen under senare år har järnvägsstyrelsen under rubriken Försvarsberedskap begärt anslag till anskaffning av ånglok. Sålunda har äskandena har väsentligen åberopats det militära intresset av att beredskaps-reserven av ånglok, som under kriget starkt förslitits, erhöile en förstärkning. Det har även framhållits att, om en viss föreslagen typ med i förhållande till axeltrycket stor dragkraft anskaffades, framförandet av tunga militärtåg på svagare banor skulle kunna ske med ett i stället för som nu med två lok, vilken omständighet vore ägnad att förstärka effekten av anskaffningen.

I de gjorda framställningarna har sålunda anskaffningens beredskaps-karaktär skjutits i förgrunden, och järnvägsstyrelsen har ansett någon förräntningsskyldighet beträffande de äskade medlen icke böra åläggas statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsens framställningar hava hittills icke föranlett äskande av medel å riksstaten till anskaffning av ånglok. Av arbetsmarknadspolitiska skäl har emellertid å allmän beredskapsstat III för innevarande budgetår uppförts ett anslag för ändamålet. Förutsättningen för detta anslags använd-ning är att en allmän arbetsmarknadskris inträder. Om anslaget icke tages i anspråk före utgången av innevarande budgetår, kommer det att vid nämnda tidpunkt bortfalla.

De arbetsmarknadspolitiska motiv, som år 1944 föranledde beviljande av anslag för att möjliggöra utläggande vid behov av ifrågavarande lokbeställ-ning, torde i stort sett äga oförändrad giltighet. Ur denna synpunkt är det dock, såsom arbetsmarknadscommissionen framhållit, tillräckligt att anslag uppföres å allmän beredskapsstat för nästa budgetår.

Emellertid visar den av järnvägsstyrelsen nu förebragta utredningen, att en anskaffning av ånglok är ur affärssynpunkt motiverad på grund av drifts-ekonomiska skäl och med hänsyn till den möjlighet till rationalisering av bland annat verkstadsdriften, som ett nedbringande av det för närvarande allt-för stora antalet loktyper medför. På denna grund synes det vara önskvärt, att lokanskaffningen kommer till stånd så snart förhållandena å arbetsmark-naden samt materialläget det möjliggöra.

Departements-  
chefen.

I betraktande härav anser jag mig nu böra tillstyrka, att anslag för nyan-skaffning av ånglok uppföres på riksstaten. Beloppet bör därvid icke, såsom tidigare ifrågasatts, omedelbart avskrivas utan anvisas såsom kapitalinveste-ring i statens järnvägars fond. Jag förutsätter, att anslaget disponeras först efter samråd med industrikommissionen med hänsyn till möjligheterna att utan större olägenhet ur försörjningssynpunkt taga i anspråk erforderligt material.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Sta-tens järnvägar, till *Nyanskaffning av ånglok* för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av ..... 3 750 000 kronor.

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 avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*A. C. F. von Krusenstierna.*