

N:o 17.

Af herr **Fosser**, om anslag till uppförande af en vagnreparationsverkstad vid Motala.

I årets statsverksproposition föreslår Kungl. Maj:t, på järnvägsstyrelsens hemställan, uppförandet af en vagnreparationsverkstad vid Örebro, då gjorda undersökningar hade ådagalagt, att underhållsarbetena, särskildt å personvagnar, blifvit i betänklig grad eftersatta, hvilket hade sin väsentliga orsak i bristande verkstadsresurser. »För att råda bot på detta missförhållande ansåge sig styrelsen pliktig föreslå anläggandet af en ny verkstad, afsedd hufvudsakligen för större reparationer å personvagnar och därmed likartade vagnar. Styrelsen hade därvid först pröfvat, huruvida denna verkstad skulle med fördel kunna utföras såsom en utvidgning af redan befintliga verkstäder för vagnreparationer. Därvid hade styrelsen funnit, att sådant icke kunde ske vid de gamla hufvudverkstäderna vid Liljeholmen, i Göteborg och i Malmö, enär å dessa platser hvarje möjlighet till utvidgning saknades på grund af de lokala förhållandena, och hvad särskildt platserna Göteborg och Malmö beträffade af det ytterligare skäl, att där befintliga verkstäder snart måste lämna rum för nödvändiga bangårdsutvidgningar.»

Beträffande vagnverkstaden vid Tomtebodas yttrar järnvägsstyrelsen: »En omständighet, som numera talade emot anläggningen vid Tomteboda af en verkstad, där i stor utsträckning dyrbara reparationer af personvagnar skulle verkställas, vore den stegring i arbetslöner, som inträffat i Stockholm och som alldeles särskildt kännetecknade de yrken, som fordrade arbetsskicklighet, såsom snickare, tapetserare, målare med flera. I jämförelse med de kostnader, som härigenom skulle drabba vagnsunderhållet,

vore kostnaderna för transport af en personvagn från det tåg, i hvilket densamma tjänstgjorde till en centralt belägen reparationsverkstad af ringa betydelse och likaså den kostnad, som representerades af de dagar, transporten toge i anspråk.»

Häraf framgår, att järnvägsstyrelsen funnit, att utvidgning af någon af de äldre verkstäderna endast vore tänkbar vid Tomteboda, men att styrelsen på anförda skäl icke ansett detta ekonomiskt, utan föranlåtits föreslå förläggandet af den nya verkstaden till Örebro för att blifva en del af den centralverkstad, till hvilken början redan vore gjord genom lokomotivreparationsverkstaden därstädes.

De skäl, järnvägsstyrelsen sålunda anført för verkstadens förläggning till Örebro, äro icke synnerligen tungt vägande. Sedan en del platser, där reparationsverkstäder redan finnas, såsom Liljeholmen, Göteborg och Malmö, af markutrymmesskäl icke ansetts kunna komma i fråga samt Tomteboda, på grund af alltför dyr arbetskraft, lämnats ur räkningen, förklarar styrelsen, att Örebro är platsen, ty då kan vagnreparationsverkstaden blifva en del af den förut redan befintliga centralverkstaden. Hade detta sist anförda skäl varit af afgörande betydelse, borde ju styrelsen redan från början icke tänkt på någon annan plats än Örebro. Detta har dock, som ofvan anförts, ej varit förhållandet.

Då frågan om centralverkstad för reparation af lokomotiv skulle afgöras, voro tvenne platser för dess förläggande allvarligt på tal, nämligen Örebro och Motala. Enligt hvad då verkställda undersökningar gäfvos vid handen, ägde staten stora jordområden med god byggnadsgrund, riklig vattentillgång och vattentransportväg i närheten såväl vid Örebro som Motala, och ansågos bägge platserna i detta afseende likställda. Hvad som emellertid afgjorde förlägningsfrågan till förmån för Örebro var dels saknaden af färdig elektrisk kraft i Motala, hvilken redan fanns tillgänglig i Örebro, dels att militära skäl talade för Örebro. Då emellertid järnvägsstyrelsen icke ansett sig denna gång behöfva taga hänsyn till sistnämnda skäl, och då numera färdig elektrisk kraft till billigt pris finnes att tillgå i Motala, då dessutom, såsom en utredning, bifogad handlingarne rörande centralverkstadsfrågan vid 1899 års riksdag visar, staten äger tillräckliga vattenfall vid Motala för egen kraftstations anläggande, finnas alltså inga skäl, som denna gång kunna gifva Örebro företräde. Vidare får jag framhålla, att äfven vid Motala statens järnvägar äga en mindre reparationsverkstad, att afkastningen af statens jordar vid Motala är synnerligen ringa, endast 5 kronor för tunnland, att lefnads- och arbetskostna-

derna äro billigare i Motala än Örebro, och att hyrorna i Motala äro synnerligen låga.

Några billigare förvaltningskostnader blifva ej följden af verkstadens förläggande till Örebro, då vagnreparationsverkstaden kommer att sortera under *trafikafdelningen*, men lokomotivreparationsverkstaden däremot sorterar under *maskinafdelningen*.

Statens jordegendomar vid Motala åskådliggöras genom bifogade karta.

Af hvad sålunda anförts framgår, att tungt vägande ekonomiska skäl tala för vagnreparationsverkstadens förläggande till Motala, och vågar jag alltså vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville besluta att, på sätt i kungl. propositionen i öfrigt framhålles, anslå 700,000 kronor för uppförandet af en vagnreparationsverkstad vid *Motala*,

eller, om ytterligare utredning rörande förläggningsorten skulle anses vara af behovet påkallad,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan utredning.

Stockholm den 25 januari 1906.

N. Fosser.

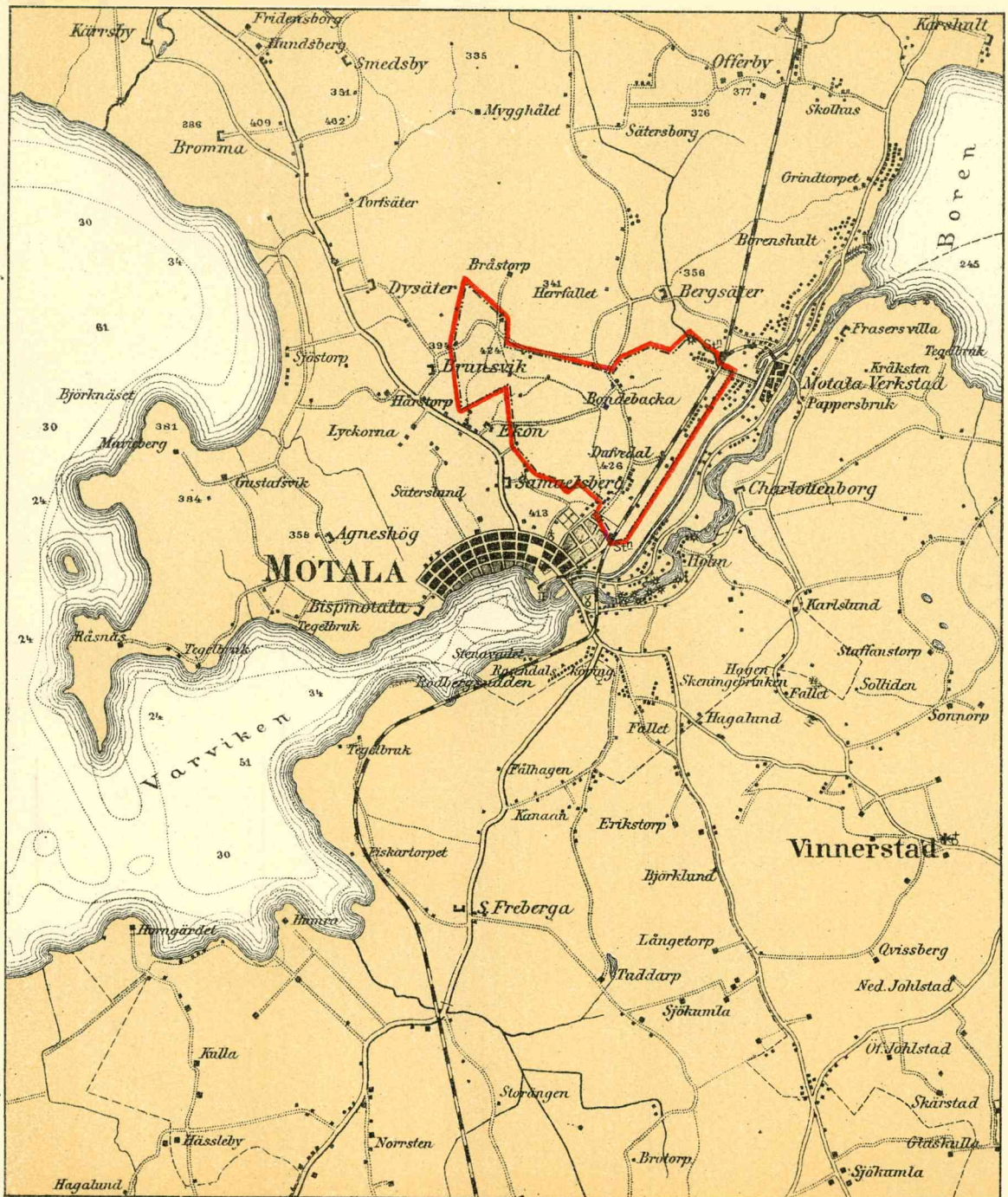
Häruti instämma:

G. Andersson.

Johan Beck-Friis.

Hugo Hedenstierna.

Carl Rydberg.



I statens ego: Dufvedal, hospitalshemman, 114 tunnland;
 Bondebacka, indraget sergeantboställe, 172 tunnland;
 3:ne vattenfall i Motala ström, mellan staden och Holms gård;
 2:ne " " " " " N. O. om Motala verkstad;

I statens järnvägars ego: 10 tunnland S. O. om Motala stads järnvägsstation, samt en mindre reparations-
 verkstad invid Motala verkstads bangård.

Statsdomänernas gräns ————