

**N:o 164.**

Af herr **Crafoord**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t rörande användande vid reparation af statens järnvägars materiel utaf systemet med reservdelar m. m.

Behovvet af en ny reparationsverkstad för V distriktet vid statens järnvägar med förläggningsort å Notvikens militärmötesplats vid Luleå synes mig af Riksdagen ej böra bifallas förr än närmare utredningar därom blifvit gjorda.

Enligt maskinafdelningens berättelse för år 1907, sid. 41, framgår, att »lokomotivens medeltal dagar å reparation i verkstad för olika reparationsklasser» är vid de olika större verkstäderna enligt nedanstående tabell:

Klass	Lilje- holmen	Malmö	Göteborg	Östersund	Bollnäs	Boden	Central V
Klass Bb .....	37	30	50	53	56	80	66
Klass II Bb.....	64	92	99	—	—	—	162
Klass III Bb...	51	64	79	83	64	93	115
Klass IV B .....	53	45	—	59	51	89	89

Enligt k. järnvägsstyrelsens underdåniga berättelse för år 1906 — den senast hittills utkomna — framgår af tabell 11 b sid. 72, att den tid, lokomotivparken behöft för reparation och revision, är en och en half gång så lång som tiden för den nyttiga tågtjänsten.

Enligt historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning 1856—1906, del III sid. 502 framgår att för närvarande finnas följande antal uppställnings-spår för lokomotiv tillgängliga, nämligen

å verkstaden i Liljeholmen .....	9
» Göteborg .....	26
» Malmö .....	20
» Östersund .....	10
» Bollnäs .....	8
» Boden .....	10
å centralverkstäderna i Örebro.....	20
	Summa 103

Drages härifrån cirka 20 procent för tenderreparation eller cirka 23 uppställningsplatser, återstå 80 uppställningsplatser.

*Anm.* Klassificeringen återfinnes i maskinafdelningens berättelse sid. 36.

Enligt maskinafdelningens berättelse 1907, sid. 38—40, reparerades 461 lokomotiv, hvilket gör per uppställningsspår per år cirka 6 lokomotiv. Häraf framgår, att reparationstiden för hvarje lokomotiv varit i medeltal *två månader* per år, en tid, som förefaller onaturligt lång.

Med anledning af hvad jag sålunda anfört, har osökt tanken på underhållets utförande genom reservdelar framkommit. Detta system låter sig så mycket lättare genomföras för den ifrågavarande malmtrafiken, som den materiel, hvilken blifvit afsedd för detta arbete och som kan komma att anskaffas, är och fortfarande bör blifva en standardtyp. Då dessutom reservsystemet ur såväl ekonomisk som militär synpunkt utan tvifvel vore att föredraga framför byggandet af ett nytt millionverkstadsetablissemment med därtill hörande dyrbara verktygsmaskiner, arbetarebostäder, direktörer och kallortstillägg, synes mig den nu befintliga reparationsverkstaden i Boden med sina 10 uppställningsplatser kunna väl fylla reparationsbehofvet på basis af reservdelar. En följd häraf blir, att sådana delar, såsom pannor, cylindrar, hjul med tillbehör etc., som äro i behof af reparation, komme efter skedt utbyte att sändas till centralverkstaden i Örebro, som sålunda kan bli i tillfälle att fylla det ändamål, hvartill den af Riksdagen blifvit afsedd. Reparationstiden förändras till monteringstid och de nuvarande reparationsverkstädernas arbetsförmåga höjes i afsevärd grad.

En genomgående utrangering af föråldrade lokomotivtyper, hvaraf finnas inemot 200 stycken, torde inom kort blifva nödvändig, så mycket mer som en dylik utrangering kan betalas genom minskad kol- och reparationskostnad. En sådan anordning kommer att högst väsentligt minska behofvet af reparationsverkstäder och underlätta införandet af systemet med reservdelar.

Systemet reservdelar medför dessutom från nationalekonomisk sida sedt en annan afsevärd fördel, då behovet af dessa delar icke nödvändigt behöfver fyllas uteslutande från statens reparationsverkstäder eller specialverkstäderna utan med fördel kan fördelas på landets verkstadsindustri i allmänhet. Gjordes så dessa beställningar inom t. ex. fem års perioder, skulle det kunna verka reglerande på de privata verkstädernas arbetstillgång.

På grund af hvad jag sålunda anført, får jag härmed hemställa,

att Riksdagen måtte besluta om en skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning i hvad mån systemet med reservdelar för den rullande materielens reparation bör kunna komma till användning särskildt med hänsyn till malmtrafiken och att sålunda med byggandet af reparationsverkstaden i Notviken tills vidare måtte anstå.

Anhålles om remiss till vederbörligt utskott.

Stockholm den 26 januari 1909.

*J. G:son Crafoord.*

---