

### Nr 33.

Av herr **Sävström**, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen upptagna förslag om anslag till en spårväxelverkstad samt till därmed sammanhängande spår-anordningar vid Örebro.

I innevarande års statsverksproposition hemställer Kungl. Maj:t om ett anslag å 290,000 kronor till uppförande av en verkstad för tillverkning av spårväxlar i Örebro samt 110,000 för anläggning av spår-anordningar vid Örebro centralverkstad, det senare anslaget huvudsakligen men ej uteslutande en följd av den nya verkstadens tillkomst.

Järnvägsstyrelsens motivering för anslagskravet är följande:

»För tillverkning av spårväxlar och korsningar finnes i Bollnäs en särskild verkstadsavdelning, som emellertid numera är för liten för att kunna tillgodose det växande behovet av dylika effekter. På grund härav har styrelsen redan förflyttat en del av växeltillverkningen till centralverkstaden, varest den inrymts i plåtslagareverkstaden. Denna verkstad är nu behöflig för plåtslageriarbeten, vartill den egentligen är avsedd, varför annan lokal måste beredas för växeltillverkningen. Att utvidga den befintliga verkstaden i Bollnäs och fortfara med växeltillverkningen därstädes anser styrelsen icke lämpligt, emedan specialtillverkningar såsom regel böra förläggas till centralverkstaden, vartill kommer, att växelverkstaden i Bollnäs är behöflig för utvidgning av de där befintliga reparationsverkstäderna för lokomotiv och vagnar.»

I samband med omläggningen av spårväxelverkstaden föreslår styrelsen utläggande av spårssystem utanför densamma. Kostnaden för samtliga spår-anordningar beräknas till 110,000 kronor. I denna summa äro jämväl inberäknade kostnaderna för ytterligare spår-anordningar, vilka icke direkt förorsakas av spårväxelverkstaden.

Från håll, där man närmare känner till förhållandena vid den nuvarande verkstaden i Bollnäs, har man allvarligt ifrågasatt lämpligheten av de åtgärder järnvägsstyrelsen här föreslagit. Faktum är, att den egentliga växeltillverkningen sker i Bollnäs, och vad som på senaste tiden börjat göras i den vägen i Örebro är av mindre omfattning. Verkstaden i Bollnäs har under flera år fyllt statsbanornas hela behov och kan fortfarande fylla mer än hälften av kommande års behov. Det är möjligt, att tillverkningen kunde uppdrivas ännu mera, om den material från de olika järnbruken, som behöves, rekvirerades och ankomme i rätt tid. Nu kan arbetet i verkstaden icke komma i gång förrän cirka två månader efter årsbeställningarnes ankomst. För att kunna garantera en tillverkningsförmåga, som svarar mot hela behovet, behövs endast en tillbyggnad av verkstaden samt några nya maskiner. Den nuvarande verkstadens läge är i alla avseenden utmärkt och statens järnvägar äga en stor markareal runt omkring densamma. En sådan utvidgning har också varit påtänkt, ty så sent som sistlidne sommar ha schaktningsarbeten verkställts på båda sidor om den förutvarande verkstadsbyggnaden, så att en utvidgning blir relativt billig. Och enligt uppgift har nyligen insatts en del nya, dyrbara arbetsmaskiner och flera väntas, för vilka man lagt grund.

En annan omständighet är, att den arbetarstam, som nu genom flera års träning i speciellt detta arbete vunnit en avsevärd färdighet, till följd av en eventuell förflyttning av driften nödgas finna sig i en tvångsförflyttning, vilket blir svårt, då icke mindre än 19 stycken hava egna hem på platsen. Skola de slitas från dessa hem, som de kanske få överlåta för betydligt mindre än vad de själva ha lagt ner? Eller skall deras förvärvade skicklighet på detta arbetsområde icke av järnvägen kunna utnyttjas? Är det då icke förnuftigare att fortsätta, där man började, och bygga tillverkningen på en redan utbildad arbetarstam?

Den i och för sig riktiga tanken på en centralisation av verkstadsarbetet bör äga rum i alla de fall, då en dylik åtgärd kan medföra större enhetlighet i driften, men i detta fall gäller det en specialtillverkning, för vars utövande det ju kräves en särskild verkstad, även om tillverkningen flyttas till Örebro. Under sådana förhållanden kan det verkligen på allvar ifrågasättas, huruvida några sådana praktiska fördelar vinnas genom de av styrelsen förordade åtgärderna, att dessa i nämnvärd mån uppväga de olägenheter och större kostnader, som ovedersägligen därmed äro förknippade.

Då det, som ovan framhållits, här gäller en särskild specialtillverk-

ning kunna icke de skäl, som annars åberopas för en centralisering av verkstadsdriften, äga giltighet i detta fall. Det synes därför, som om den ur alla synpunkter riktigaste lösningen av denna fråga vore, att en utvidgning av den nuvarande verkstaden i Bollnäs vidtages i den omfattning, som visar sig nödvändig för utförande av allt arbete med tillverkning av spårväxlar för den närmaste tiden. En sådan utvidgning måste ovillkorligen draga betydligt mindre kostnader än den lösning Kungl. Maj:t här föreslagit. I varje fall synes det nödvändigt, att denna möjlighet för frågans ordnande på allvar undersökes, innan beslut i ärendet fattas.

På grund av vad sålunda anförts hemställes:

1) att Riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts framställning om ett anslag av 290,000 kronor till uppförande av en verkstad i Örebro för tillverkning av järnvägsväxlar, hos Kungl. Maj:t anhåller om undersökning, huruvida icke den nuvarande verkstaden för detta ändamål i Bollnäs kan med mindre kostnader utvidgas, så att den fyller förefintligt behov i detta avseende;

2) att den summa av 110,000 kronor, som äskats för spåranordningar vid Örebro centralverkstad, minskas med det belopp, som motsvarar kostnaderna för den del av dessa spåranordningar, som beräknats såsom en följd av den begärda spårväxelverkstadens uppförande.

Stockholm den 23 januari 1914.

*Aug. Sävström.*

---

