

Nr 291.

Av herr **Lovén m. fl.**, om avslag å Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen om anslag till ny förrådsbyggnad för statens järnvägar i Örebro.

I statsverkspropositionen, bilaga 3 utgifter för kapitalökning, föreslår Kungl. Maj:t riksdagen bland annat att till huvudförrådsbyggnad m. m. i Örebro för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av kronor 425 000. Till byggnaden vars hela kostnad beräknas till 700 000 kronor skulle dessutom användas 275 000 kronor av statens järnvägars förnyelsefond.

Enligt den förslaget föregående motiveringen utgör den föreslagna nya förrådsbyggnaden i Örebro en fortsättning av den rationalisering av förrådsverksamheten vid statens järnvägar, som tog sin början med omorganisationen 1932, då förrådsorganisationen utbröts ur distrikten och underställdes direkt den i järnvägsstyrelsen placerade förrådsdirektören, en samtidigt nyinrättad befattning. I och med uppförandet av den nya förrådsbyggnaden i Örebro skulle förrådsrörelsen i Stockholm nedläggas, dess lokaler uthyras, och dess verksamhet överflyttas till förrådet i Örebro, som skulle bli ett för hela statens järnvägar verksamt centralförråd. Genom denna centralisering av förrådsrörelsen skulle vissa ekonomiska fördelar vinnas. Dels skulle statens järnvägars egen lagerhållning kunna nedbringas, bl. a. därigenom att upphandlingen skedde för successiv leverans direkt till de smärre förråden eller förbrukningsplatserna, dels skulle genom själva centraliseringen och den nya förrådsbyggnadens moderna inredning väsentliga personalbesparingar kunna göras. I propositionen uppskattas den genom centralförrådets inrättande vunna besparingen till netto 119 000 kronor.

I propositionen anföres i förbigående »att den för några år sedan för en kostnad av 720 000 kronor utförda om- och påbyggnaden av stockholmsförrådet icke representerade någon nyinvestering av statskapital, enär enligt beslut vid 1926 års riksdag medel för ändamålet anvisades ur förnyelsefonden». I själva verket var den ifrågavarande förrådsbyggnaden ingen »om- och påbyggnad» utan en nybyggnad. Man hade nämligen vid tillfället att välja mellan en förbättring av de gamla förrådsbyggnaderna till en beräknad kostnad av 324 000 kronor och en nybyggnad till 720 000 kronor. Järnvägsstyrelsen rekommenderade för sin del det senare under motivering att det vore bättre att verkställa förändringen »på ett för lång tid bestående och för driften rationellt sätt». Den nya byggnaden som för närvarande varit i bruk c:a 7 år är också belägen ungefär 150 meter avlägset från den gamla. I och för sig kan måhända denna sak vara för de ekonomiska beräkningarna rörande behållningen av förrådsförflyttningen irrelevant; det måste dock betraktas såsom anmärkningsvärt att när saken trots

detta i propositionen omnämnes, informationerna äro missvisande. Att förnyelsefondsmedel och icke lånemedel användes för den ifrågavarande förrådsbyggnadens uppförande är givetvis utan betydelse.

Den vinst på 119 000 kronor som sålunda skulle uppkomma är emellertid mycket osäker. Den är avhängig två omständigheter om vilka man endast gissningsvis eller med största osäkerhet kan uttala sig, nämligen dels att man verkligen erhåller 56 000 kr. i hyra för förrådslokalerna i Stockholm dels att man verkligen lyckas indraga 24 man. I och för sig synes den antagna hyran av 56 000 kronor högt beräknad. Byggnaden angives i den promemoria till järnvägsstyrelsen vari utredningsresultatet framlägges såsom med avseende på transportförhållandena mindre gynnsamt belägen. Till såväl frakt- som ilstykkegodsmagasinen äro avstånden dryga. Kajspår med lastplan äro icke av den omfattning, att de många förrådsvagnarna kunna obehindrat lastas och lossas. Det förefaller inte övertygande att denna utsökt illa belägna och utrustade förrådsanläggning, då det blir fråga om uthyrning får alldeles motsatta egenskaper med goda spårförbindelser och direkt anslutning till en livligt trafikerad gata, vilket anses giva möjlighet till en årlig hyresinkomst av c:a 56 000 kronor. Det måste ligga i sakens egen natur, att en byggnad, som uppförts för statens järnvägars speciella förrådsverksamhet, är lämplig främst för detta ändamål, och lika påtagligt är, att byggnaden icke med samma fördel kan utan kostsamma förändringsarbeten uthyras såsom magasins- eller lagerlokaler till enskilda. Skulle hyran bli mindre än 56 000 kronor eller skulle man för att erhålla denna hyra nödgas göra mer eller mindre kostsamma förändringar sjunker vinsten under de angivna 119 000 kronor. På samma sätt kommer vinsten att reduceras om personalindragningarna skulle bli mindre än 24 man.

Även i övrigt synes kalkylerna väl optimistiskt gjorda. I den av järnvägsstyrelsen förebragta utredningen angives den stora personalbesparingen delvis skola uppkomma därigenom, att modernare arbetsredskap införas, såsom truckkranar, containers o. s. v. I kostnadskalkylen är emellertid intet belopp upptaget till inköp av dessa arbetsredskap, vilka man dock självfallet inte får för ingenting. Mot generalstabens påpekande, att åtgärder redan i fred måste vidtagas för att vid krigsutbrott möjliggöra en snabb fördelning av den för järnvägarnas underhåll erforderliga materielen på ett flertal mindre sårbara lokaler, invänder järnvägsstyrelsen, att å linjen befintlig reserv av materiel syntes bliva för knapp vid krigstillfälle, varför det centralt upplagda förrådet kommer att snabbt minskas. För att detta skall vara möjligt måste emellertid också lokaler å linjen finnas. Dels med hänsyn till detta men även för fredsbehovet får det icke anses uteslutet att stockholmsförrådets förflyttning nödvändiggör en tillbyggnad av förråden i Tomtebodas och Hagalunds, när där befintliga stora förbrukningsplatser icke längre kunna förses direkt från huvudförråd, såsom nu är fallet.

Vidare förtjänar framhållas, att ett nedläggande av huvudförrådet i Stock-

holm kommer att medföra ökad transportväg för en stor del effekter, som måste inköpas i Stockholm med omnejd, då dessa först skola lagras i Örebro för att sedermera återgå till rekvirenter i Stockholm eller dess omedelbara närhet.

Det starkast betonade skälet för förrådsförflyttningen är den nedgång i lagerhållningen som en centralisering av förrådsrörelsen skulle möjliggöra. I och för sig förefaller visserligen inte det orimligt, att lagerhållningen skulle kunna nedbringas genom en centralisering av förrådsrörelsen. Att den minskning av lagerhållningen, som i utredningen angives skola uppnås därigenom, att upphandlingen sker för successiv leverans till de smärre förråden eller direkt till förbrukningsplatserna, skulle kunna påverkas av centralförrådets upprättande synes däremot ofattbart. Vad som kan motivera ett centralförråd, inte kan det vara de successiva leveranserna. Om någon besparing på en ytterligare nedgång i lagerhållningen vid statens järnvägar är möjlig låter sig måhända inte utan vidare avgöra. Av vissa omständigheter att döma synes emellertid lagerhållningen vid S. J. redan ha nedpressats till en gräns, under vilken det svårigen går att komma utan väsentliga olägenheter. I propositionen anföres att banavdelningens lager nedgått från 9,7 milj. 1931 till 4,9 milj. 1933. Naturligtvis äro icke föraktliga besparingar att göra på en nedgång i lagerhållningen, om man måste räkna med sådana tal. Det är dock inte säkert att alltsamman är en vinst. Man har viss anledning att tvivla därpå, då man vet, att man vid den nyligen timade Älvsjöolyckan, då spår och växlar ramponerades i viss utsträckning, måste ge sig in på en annan bansektion och riva upp en redan utlagd växel och flytta den till Älvsjö, därför att förrådet ingen hade att leverera.

Det är rätt anmärkningsvärt att, såsom det i inledningen till propositionen antydes, planerna på den nu föreslagna förrådsbyggnaden uppkommo redan omkring 1932. Redan fyra år efter ibrukttagandet av den nya förrådsbyggnaden i Stockholm skulle man sålunda ha spekulerat på att kassera den. Under sådana förhållanden är det så mycket egendomligare att järnvägsstyrelsen så sent som i mars 1934 i skrivelse till Kungl. Maj:t rörande förställigandet av vissa enskilda järnvägar kunde beträffande förrådsrörelsen yttra: »Det må framhållas att det är de tre huvudförråden i Stockholm, Göteborg och Malmö, som bliva berörda av inkorporeringen och dessa förråd hava under senare tid erhållit nya, rymliga och ändamålsenligt inrättade lokaler. Samtidigt har järnvägsstyrelsen låtit sig angeläget vara att i den omfattning, som i varje fall befunnits lämpligt och möjligt begränsa lagerhållningen av förrådseffekter och materialier. Även av denna anledning hava förrådslokalernas möjligheter att betjäna ett utvidgat järnvägsnät blivit ökade.» De här ovan gjorda invändningarna mot den nuvarande förrådsanläggningens slopande i Stockholm och verksamhetens överförande till Örebro utesluta givetvis icke att i centraliseringstanken ligga fördelar värda att tillvarataga. Främst torde väl härvid böra undersökas, huruvida förutsättningar och möjligheter förefinnas att inrätta ett centralförråd för linje-

tjänsten i Stockholm. Det synes oss också som om järnvägsstyrelsen i den förut av oss åberopade skrivelsen till Kungl. Maj:t den 10 mars 1934 givit motiv härför. Stockholm tillsammans med huvudverkstaden i Tomtebodå är en av de största förbrukningsorterna inom statsbanenätet. I dess egenskap av stort affärscentrum och hamnstad utgör Stockholm huvudort för upphandlingar, som det säkerligen kommer att förbli även efter en eventuellt gjord förflyttning av förrådet. Dess centrala läge i landet torde kunna tävla med Örebro med hänsyn till dess täta och snabba tågförbindelser i olika riktningar.

Äro vinsterna av förrådsförflyttningen sålunda mycket ovissa uppkommer med säkerhet väsentliga obehag för den berörda personalen. I propositionen angives visserligen att 34 man av den anställda personalen skola få stanna i Stockholm, och det förutsättes för övrigt, att nödig hänsyn tages till dem, som ha egna hem eller bostadslägenheter. I verkligheten är det dock många flera omständigheter än egna hem och bostadslägenheter som härvidlag öva inflytande. Även för dem som hyra bostad, kan flyttningen ur många synpunkter vara oläglig.

Givetvis kan personalens intressen inte få vara avgörande för frågans bedömande. De äro endast en av de faktorer, till vilka hänsyn bör tagas. Skulle vinsten av flyttningen i övrigt vara betydande, torde personalen få finna sig i obehagen. Men om vinsten är oviss, torde det knappast vara försvarligt att för de osäkra utsikternas skull påföra personalen obehag och ekonomiska förluster, vilka trots alla hänsyn för många torde bli den oundvikliga följden av förflyttningen.

Om man sammanfattningsvis erinrar om att det 1928 togs i bruk en ny förrådsbyggnad för 720 000 kronor, som ansågs skola vara för lång tid beståndande, att järnvägsstyrelsen redan 1932 välvde planer på dess kasserande, att den i mars 1934 fann förrådsbyggnaden och dess anordningar så goda, att de fullt tillfredsställande kunde motsvara de ökade anspråk som förstatligande av de enskilda järnvägarna kunde ställa därpå, för att på hösten samma år föreslå förrådsbyggnadens utmönstring och uppförande av en ny förrådsbyggnad i Örebro, på grund av beräknade vinster som dock äro skäligen osäkra, så synes starka skäl föreligga att underkasta detta förslag en närmare undersökning.

På grund av vad sålunda anförts tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen avslår Kungl. Maj:ts förslag att anslå 425 000 kronor till en ny förrådsbyggnad för statens järnvägar i Örebro.

Stockholm den 23 januari 1935.

Carl Lovén.

Sigvard Cruse.

Frans Severin.

Carl Lindberg.

Gustav Johanson.

Ruth Gustafson.

G. Arnemark.

Erik Hagberg.

Carl Patric Ossbahr.