

gar i första lönegraden uppgår till 4,500 kronor, i andra (efter 5 års väl vitsordad tjänstgöring, utnämningensåret oräknadt som hittills) till 5,000 kronor och i en tredje (efter 10 års på samma sätt beräknad och vitsordad tjänstgöring) till 5,500 kronor, af hvilka belopp 1,200 kronor anses som tjänstgöringspenningar.

Stockholm den 29 januari 1897.

*Carl Nyström.*

*C. H. Lundström.*

---

N:o 26.

Af herr **Ekströmer**, om *entreprenadsystemets tillämpning vid utförande af jernvägsbyggnader för statens räkning.*

I Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående statsverket upptages bland äskade anslag kronor 1,300,000 till fortsättning af norra stambanan från Boden till Kalix elf, och Kongl. Maj:t förebådar i sitt tal vid riksdagens öppnande förslag till nya stambanebyggnader. — Hvilka stambanebyggnader, som detta yttrande afser, torde framgå af jernvägsstyrelsens till civildepartementet afgifna utlåtande af den 31 december 1896.

I detta utlåtande hemställer jernvägsstyrelsen, att Kongl. Maj:t täcktes till innevarande Riksdag aflåta proposition om anslag, omfattande jemväl kostnader för rullande materiel till

1:o utförande genom statens försorg af en jernväg från Boden till Kalix elf för en beräknad kostnad af 3,998,000 kronor (alternativt 4,371,000);

2:o) åvägabringande af en statsbana från Krylbo till Örebro för en uppskattad kostnad af kronor 9,832,500 (alternativt 9,266,500);

3:o) utförande genom statens försorg af en jernväg från Göteborg till Svinesund för en beräknad kostnad af 16,116,500 kronor.

Derjemte hemställer samma styrelse om aflåtande af proposition om anslag till väganläggning för en beräknad kostnad af 335,000 kronor.

Genom det nådiga uttalandet i samband med detta jernvägsstyrelsens utlåtande ställes i utsigt kongl. propositioner om anslag till nya stambanebyggnader och väganläggning till en beräknad kostnad af sammanlagdt omkring *treddio millioner*.

Under tiden från och med 1855 och intill nuvarande tidpunkt, under hvilken vårt stambanenät blifvit utfördt, har detta utförande alltid skett på statens risk och räkning utan tillämpning af entreprenadsystemet.

Samtidigt med byggnaderna af statens jernvägar har äfven pågått byggnader af enskilda bolags jernvägar. Dessa sistnämnda, som under första åren utfördes för bolagens egen risk och räkning, utföras numera i regel genom entreprenörer, som hafva gjort dylika byggnader till sin speciella uppgift.

Után att vilja klandra det sätt på hvilket statens jernvägsbyggnader blifvit utförda ej heller ingå i undersökning af de med dessa byggnaders utförande förenade kostnader, är det dock gifvet, att med systemet att genom egna tjenstemän verkställa arbeten i ett sådant omfång alltid måste inrymmas möjligheten af att utförandet kommer att anförtros mindre praktiskt anlagda individer, hvarigenom ett förslösande af medel måste blifva en ovilkorlig följd.

Entreprenadsystemet erbjuder åter den fördel, att endast de mest praktiskt och energiskt begåfvade med framgång kunna inlåta sig i täflan, hvarigenom äfven utförandet medelst detta system blifver billigare, på samma gång erfarenheten visat, att det varit af tillfredsställande beskaffenhet.

Då det nu ifrågasättes att å nyo i större skala påbörja jernvägsbyggnader för statens räkning, så synes äfven tidpunkten vara inne att vid utförandet af dessa tillämpa entreprenadsystemet.

Tidpunkten är så mycket lämpligare, som förutvarande förvaltning och tjenstemän upphört med sin verksamhet, dels blifvit pensionerade, dels erhållit annan anställning, och staten således ej kan hafva någon förbindelse att å nyo uppsätta en dylik tjenstemannacorps, hvilken, med de många former, som vid handhafvande af statens angelägenheter

måste iakttagas, blefve både talrik och kostsam och i väsentlig mån komme att bidra till ökande af kostnaden för anläggningarna i fråga.

Någon svårighet att erhålla fullt kompetente och vederhäftige entreprenörer läser ej heller numera förefinnas. Öfriga statens arbeten såsom allmänna byggnader m. m. utföras ju i regel genom entreprenad, och man har svårt att fatta hvarföre statens jernvägsbyggnader derifrån skulle utgöra ett undantag. Att utförandet skulle ega rum först sedan behöfliga ritningar med beskrifningar blifvit uppgjorda och under behöflig kontroll torde falla af sig sjelft.

På grund af hvad som jag ofvan haft äran anföra, får jag härmed vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville vid beviljandet af anslag för utförande af jernvägar genom statens försorg fästa det vilkor, att, efter uppgörande af nödiga ritningar med beskrifningar och under behöflig kontroll, detta utförande, der så utan förlust för staten kan ske, hädanefter må ega rum med tillämpning af entreprenadssystemet.

Stockholm den 29 januari 1897.

*J. M. Ekströmer.*