

Nr 201.

Av herr **Rosén**, *angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning och förslag i fråga om åstadkommande av praktisk och erfaren ledning och kontroll över statens järnvägars husbyggnadsarbeten.*

För uppförande av stations- och boställshus, lokomotivstallar m. fl. byggnader vid statens järnvägar anvisar riksdagen årligen betydande belopp. Dessa byggnadsarbeten utföras i vissa fall på entreprenad men eljest under vederbörande baningenjörs ledning. En mångfald exempel skulle kunna anföras, som visa att de av järnvägens eget folk uppförda byggnaderna dragit sådana kostnader, att de stegrade arbets- och materialpriserna icke rimligen kunna utgöra tillräcklig förklaring till de överskridna anslagsbeloppen.

I sin motivering för av årets riksdag begärda »konjunktur-tillägg» anför kungl. järnvägsstyrelsen beträffande ett av de överskridna anslagen följande: »År 1918 begärdes på grund av felkalkylering av vederbörande platsbefäl för detta arbete ett tilläggsanslag av endast 55,000 kronor, ehuru redan då ett betydligt högre tilläggsanslag borde visat sig vara erforderligt för arbetets utförande. Dels på grund härav, dels ock på grund av sedan hösten 1918 stegrade byggnadskostnader, erfordras nu ett tilläggsanslag av 171,700 kronor.» Sådana »felkalkyleringar» synas icke vara ovanliga. 1917 års riksdag beviljade 21,500 kronor för uppförande av stationsstuga vid Yttersjön. 1918 års riksdag beviljade ett tilläggsanslag av 10,800 kronor. 1919 års riksdag beviljade ett ytterligare tilläggsanslag av 19,200 kronor. Tillsammans 51,500 kronor. Men likväl förefinnes nu en beräknad brist av 14,500 kronor. Totalkostnaden för denna lilla stuga, uppförd vid en hållplats mitt i en stor skogstrakt, uppgår alltså till 66,000 kronor. Det är möjligt att i detta fall icke

föreligger någon misshushållning. Men det vittnar om bristande förutseende och bristande förmåga att göra beräkningar, då ett så obetydligt arbete, som utförts under loppet av några månader, skall bliva föremål för framställningar om anslag av ej mindre än fyra riksdagar.

Genom pressen ha under senaste tiden gått åtskilliga meddelanden om statens järnvägars dyrbara boställsbyggen. Jag erinrar om uppgifterna rörande ett boställshus för stationsföreståndaren i Åkarp. 1918 års riksdag beviljade för denna byggnad 36,000 kronor eller 6,000 kronor för eldstad, men verkliga byggnadskostnaden uppgives uppgå till omkring dubbla beloppet. I det av 1918 års riksdag anvisade anslaget för manskaps- och överliggeringshus ingick bl. a. ett belopp av 29,000 kronor för uppförande av överliggeringshus för järnvägspersonal vid Mellansel. Den personal, som är hänvisad att övernatta i denna byggnad, har meddelat mig, att densamma är så gott som obeboelig vid stark köld. Byggnaden har visat sig vara mycket slarvigt uppförd och vissa förstärkningsarbeten hava utförts för förebyggande av att huset skulle brytas av på mitten. Särskilt torkrum finnes inrättat, och detta bör naturligtvis vara varmt. Då vid sistlidne julhelg temperaturen sjönk till 30 grader, kunde personalen icke vistas i överliggeringsrummen. Man sökte sin tillflykt i torkrummet, men här var det så kallt, att innehållit i de medförda matsäckarna frös. Icke förty lärer denna enkla och i sitt nuvarande skick tidtals oanvändbara byggnad kosta omkring 90,000 kronor i stället för de år 1918 anvisade 29,000 kronor. Andra påstå, att kostnaden överskrider 100,000 kronor.

Den enda möjliga förklaringen till detta synnerligen nedslående resultat av statens järnvägars byggnadsverksamhet torde vara, att arbetsledningen icke varit vuxen sin uppgift. Vare sig järnvägen själv uppfört byggnaderna eller arbetet utförts på entreprenad, med påföljd att vissa efterarbeten kommit på järnvägens lott, måste åtskilligt hava brustit i ledning eller kontroll.

Det torde böra anmärkas, att då nybyggnadsarbeten skola utföras vid maskinavdelningen, ledningen handhaves av banavdelningens befäl, men om ändrings- eller underhållsarbeten skola utföras å maskinavdelningens byggnader, skall vederbörande maskinsektions eller lokomotivstations befäl, maskiningenjör eller lokomotivmästare, handhava ledningen. Dessa senare lära väl ännu mindre än baningenjören besitta härför nödig erfarenhet och kunskap.

Uppenbarligen måste det vara i hög grad oekonomiskt och för ett ändamålsenligt bedrivande av dylika byggnadsarbeten menligt, att järnvägen ej anlitar praktiskt och erfaret folk som arbetsledare. Utan tvivel skulle det vara välbetänkt att vid varje av statens järnvägars fem distrikt anställa en driftig byggmästare med uppgift att hava överinseendet och ledningen av alla husbyggnadsarbeten vid de olika avdelningarna.

Jag tillåter mig fördenskull hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning om åstadkommande av praktisk och erfaren ledning och kontroll över statens järnvägars husbyggnadsarbeten, samt därefter vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm 1 februari 1920.

Gustav Rosén.
