

Nr 16.

Ankom till riksdagens kansli den 12 mars 1920 kl. 4 e. m

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 16, i anledning av väckt motion angående skrivelse till Koningen med begäran om utredning och förslag i fråga om åstadkommande av praktisk och erfaren ledning och kontroll över statens järnvägars husbyggnadsarbeten.

I en inom första kammaren väckt och till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 201, har herr *Rosén* hemställt, 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.

Motionen.

I anledning av denna motion har utskottet infortrat uppgift från Kungl. Järnvägsstyrelsen om hur ledningen och kontrollen över statens järnvägars husbyggnadsarbeten för närvarande är ordnad. Järnvägsstyrelsens meddelanden i frågan bifogas såsom bilaga detta utlåtande.

De uppgifter, rörande beräknade och verkliga kostnader för vissa av statens järnvägars husbyggnadsarbeten, som motionären åberopat till stöd för sin hemställan, hänföra sig samtliga till de gångna krisåren. Den erfarenhet, som under nämnda år vunnits uti ifrågavarande hänseende, kan enligt utskottets mening icke på ett avgörande sätt bevisa, att ledningen och kontrollen av statens järnvägars husbyggnadsarbeten äro anordnade på mindre ändamålsenligt sätt. Att i vissa fall fel blivit begångna,

Utskottet.

vilket järnvägsstyrelsen även medgiver, torde ej heller böra tillmätas alltför stor betydelse vid bedömande av den föreliggande frågan. Härmed vill utskottet dock icke hava uttalat, att den nuvarande anordningen av nämnda ledning och kontroll är den mest lämpliga, men för närvarande torde möjlighet ej föreligga att på ett avgörande sätt bedöma hur ifrågavarande förhållanden för framtiden böra ordnas. En anledning att intaga en tills vidare avvaktande hållning synes utskottet ligga i det av järnvägsstyrelsen påpekade ikraftträdandet av de nya avlöningsbestämmelserna för statens järnvägars tjänstemän, vilka bestämmelsers tillämpning möjligen kan medföra viss inverkan på statens järnvägars husbyggnadsverksamhet. I sin uppfattning att en utredning i det av motionären påkallade syftet näppeligen under nu rådande förhållanden skulle vara ägnad att åvägabringa full klarhet i frågan, styrkes utskottet ytterligare vid ett beaktande av den svåra och fullkomligt oberäkneliga ekonomiska situation, som f. n. råder på byggnadsmarknaden.

Utskottet anser sig emellertid böra framhålla den synnerliga vikten därav, att i motionen avsedda byggnadsarbeten anordnas på ändamålsenligt sätt. Ett övervakande av att så sker torde man även kunna räkna med från statsrevisorernas sida. Utskottet vågar jämväl uttala den förmodan, att Kungl. Maj:t, med hänsyn till frågans stora betydelse, ägnar densamma all tillbörlig uppmärksamhet.

Då utskottet på grund av vad ovan anförts, icke kunnat finna, att tillräcklig grund föreligger för att nu motivera någon åtgärd från riksdagens sida i ärendet, får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 12 mars 1920.

På utskottets vägnar:

OSKAR NYLANDER.

Närvarande: herrar Nylander, Larsson*, Norling, Johansson i Lövholmen, von Hovsten*, Westman och Malmberg.

* Ej närvarande vid justeringen.

Bilaga.

Till andra tillfälliga utskottet, riksdagens första kammare.

Med anledning av anmodan i skrivelse den 13 sistlidne februari från statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet får järnvägsstyrelsen till första kammarens tillfälliga utskott meddela följande beträffande ledningen och kontrollen över statens järnvägars husbyggnadsarbeten.

Sedan statsmakterna anvisat medel för ett husbyggnadsarbete, lämnar järnvägsstyrelsen byggnadsbesked härför till vederbörande distriktsförvaltning, inom vilken myndighet bandirektören avgör, huruvida arbetet skall utlämnas på entreprenad eller bedrivs i egen regi. Före kristiden torde man kunna säga, att i regel husbyggnader uppfördes på generalentreprenad med undantag dock beträffande sådana platser, exempelvis i övre Norrland, där tillgång på för ändamålet fullt vederhäftiga entreprenörer ej alltid funnits.

Då arbetet sålunda varit utlämnat på entreprenad, har baningenjören personligen vid sina inspektionsresor utövat kontrollen, varjämte banmästaren å den avdelning, där arbetet försiggått, vid sina dagliga inspektioner i regel handhaft dagkontrollen. Vid större husbyggnadsarbeten har särskild platskontrollant, i regel en byggnadsingenjör eller en i husbyggnadsarbeten speciellt praktiskt erfaren tjänsteman, varit anställd.

Under krigsåren och allt fortfarande har det emellertid varit svårt att er hålla entreprenörer, som för rimlig kostnad velat åtaga sig husbyggnadsarbeten, åtminstone större sådana, på generalentreprenad, varför arbetena vanligen uppdelats i mindre entreprenader. I stor utsträckning har det ofta ordnats så, att statens järnvägar tillsläppt all materiell, medan entreprenören tillhandahållit arbetare och s. k. småmaterial, exempelvis papp, spik o. d. Då arbetet varit ordnat på detta sätt, har givetvis arbetsbefälet vid statens järnvägar tagits mer i anspråk än då generalentreprenad varit för handen, varför till baningenjörens biträde för arbetets planläggning, ledning och ordnande i detalj erfordrats särskild kvalificerad medhjälpare. Detta har ock järnvägsstyrelsen eller distriktsförvaltningarna insett, med anledning varav vid bansektioner, där på sista åren större husbyggnadsarbeten pågått, särskild byggnadsingenjör eller byggmästare varit anställd. Detta har exempelvis varit förhållandet år 1919 för arbeten å 24 bansektionen för verkstadsanläggning vid Notviken, å 17 bansektionen för boställshus vid Bollnäs, Kilafors, Ockelbo med flera stationer, å 3 bansektionen för lokomotivstationsanläggning i Krylbo, å 4/5 bansektionen för liknande anläggning i Örebro, å 1 bansektionen för husbyggnader omkring Stockholm m. m.

Det har emellertid visat sig, att husbyggnadsarbeten pågått i synnerligen ojämn omfattning de olika åren på olika distrikt, varför det ej ansetts vara med statens järnvägars fördel förenligt att hava sådan byggnadsingenjör eller byggmästare anställd vid respektive distrikt på ordinarie stat. Undantag härifrån

utgör dock Stockholm, där en byggnadsingenjör på grund av de här ständigt förekommande husbyggnadsarbetena finnes anställd som ordinarie underingenjör. Å andra platser åter anställas dessa arbetskrafter endast tillfälligt och allt efter behov.

Som redan här ovan nämnts, handhar baningenjören närmaste ledningen av husbyggnadsarbetena. Beträffande nya husbyggnadsarbeten gäller detta för samtliga avdelningar, maskinavdelningen inberäknad. Beträffande underhållsarbeten däremot har det tidigare varit så ordnat, att dessa arbeten vid sistnämnda avdelning delvis utförts genom maskinavdelningens egen försorg. Då emellertid en viss godtycklighet uppkommit i fråga om dessa arbetens utförande genom den ena eller andra avdelningens försorg, har under år 1919 bestämts, att, där särskilt sakkunskap är erforderlig, det ifrågasatta arbetet skall utföras av banavdelningen. Det har nämligen ansetts vara av stor betydelse för den fortsatta byggnadsverksamheten, att samma arbetsledning, som handhar nybyggnaderna, även sköter underhållsarbetena å samma byggnader för att därigenom bliva satt i stånd att bedöma olika konstruktioners lämplighet ur underhållssynpunkt o. s. v. Vid huvudverkstäderna handhavas dock alla underhållsarbeten och å vissa platser även nybyggnadsarbetena av vederbörande verkstadsföreståndare.

Det sätt, varpå ledningen och kontrollen av statens järnvägars husbyggnadsarbeten hittills varit ordnat, har järnvägsstyrelsen funnit i stort sett vara tillfyllest, om ock under krigsåren med deras stora svårigheter såväl i fråga om materialanskaffning som i fråga om arbetarförhållanden vissa beklagliga missöden äro tillfinnandes.

Järnvägsstyrelsen anser icke sådana förhållanden föreligga, som motivera vidtagandet av ändringar i det sätt, varpå denna ledning och kontroll för närvarande är organiserad, detta även med anledning av det förändrade läget av bostadsfrågan för statens järnvägars tjänstemän i och med tillämpandet av de efter den 1 juli i år inträdande nya avlöningsbestämmelserna, som *kan* komma att medföra en avsevärd inskränkning i statens järnvägars husbyggnadsverksamhet.

I sammanhang med det av utskottet begärda yttrande, som styrelsen nu avgivit, vill järnvägsstyrelsen ock med några ord bemöta vad som i motionen berörts beträffande de nya lokomotivstallarna i Bollnäs, uppförande av stationsstuga vid Yttersjön och uppförande av överliggningshus i Mellansel. I fråga om det av motionären berörda boställshuset i Åkarp får järnvägsstyrelsen hänvisa till vad styrelsen anfört i sitt underdåniga yttrande angående statsrevisorerens berättelse för år 1919,

Angående uppförande av 6 lokomotivstallar i Bollnäs har den anförda felkalkyleringen av järnvägsstyrelsen i dess underdåniga framställning den 29 september 1919 påpekats och är ju att beklaga. Det är dock att märka, att arbetet ej på långt när var färdigställt sommaren år 1918, då de kostnadsberäkningar verkställdes, som lågo till grund för järnvägsstyrelsens begäran om tilläggsanslag till 1919 års riksdag.

Beträffande uppförande av en stationsstuga vid Yttersjön beviljade 1917 års riksdag för ändamålet ett anslag å 21,500 kronor. 1918 års riksdag beviljade härå ett tilläggsanslag å 10,800 kronor och 1919 års riksdag ytterligare ett

Bollnäs,
uppförande
av 6 lokomo-
tivistallar.

Yttersjön,
uppförande
av 1 stations-
stuga.

tilläggsanslag å 19,200 kronor, och har järnvägsstyrelsen av 1920 års riksdag begärt ytterligare ett tilläggsanslag å 14,500 kronor, vilket gör en sammanlagd kostnad av 66,000 kronor för byggnaden i fråga.

Det av 1917 års riksdag beviljade anslaget, för vilket år 1916 utförda kostnadsberäkningar ligga till grund, var ej disponibelt förrän år 1918, och lämnades byggnadsbesked, sedan vissa förnyade utredningar slutförts angående läget för stationsstugan m. m. och därmed förenade förhandlingar angående marköverlåtelse ägt rum, först den 31 augusti 1918. Tilläggsanslaget, som beviljats av 1918 års riksdag, grundade sig på kostnadsberäkningar, utförda år 1917, vid vilken tidpunkt emellertid ej något som helst arbete var påbörjat eller några upphandlingar för ändamålet verkställda. Likaledes grundar sig det av 1919 års riksdag ytterligare beviljade tilläggsanslaget på under sommaren 1918 utförda kostnadsberäkningar, vid vilken tidpunkt icke heller något arbete för stationsstugans uppförande var påbörjat. Härjämte bör beaktas, att såväl sommaren 1917 som 1918 byggnadskostnaderna voro i ständig stegring, vilket gjorde, att det var hart när omöjligt att utföra tillförlitliga kostnadsberäkningar även för ett pågående arbete, än mindre för ett arbete, som ej skulle igångsättas förrän ett följande år. Först under sommaren 1919, då arbetet var igångsatt eller till större delen utfört, kunde något så när tillförlitliga kostnadsberäkningar utföras, vilket, såsom anfördes, resulterade i att ett ytterligare tilläggsanslag å 14,500 kronor erfordrades. Totalkostnaden för stationsstugan, 66,000 kronor, överstiger sålunda den ursprungligen år 1916 beräknade kostnaden, 21,500 kronor, med cirka 200 % och står denna ökning i ungefärlig överensstämmelse med den allmänna prisstegringen inom byggnadsfacket under denna tidsperiod.

Visserligen kan man säga, att felkalkylering gjorts, men dock ej av den anledning, som motionären åsyftar, nämligen att de tjänstemän, som handhaft kostnadsberäkningarna respektive år, ej varit sin uppgift vuxna. Järnvägsstyrelsen tvekar ej att påstå, att ingen i detta land med anspråk på vederhäftighet skulle exempelvis år 1917 kunnat säga, vad ett arbete av detta slag skulle komma att kosta år 1918 eller år 1918 kunnat säga vad samma arbete skulle komma att kosta år 1919.

Det kan visserligen framhållas, att under sådana förhållanden ej heller erfordrerligt tilläggsanslag bort specificeras, utan att järnvägsstyrelsen bort förbehålla sig att först då arbetena färdigställts inkomma med anmälan om tilläggsanslag. Mot en sådan anordning skulle ju järnvägsstyrelsen för sin del icke haft något att erinra, tvärtom, skulle därigenom mycket arbete och besvär hava blivit besparat, men håller järnvägsstyrelsen före, att sådant tillvägagångssätt ur budgetsbehandlingsynpunkt skulle för statsmakterna varit mindre önskvärt.

Beträffande uppförande av ett överliggningshus i Mellansel må först bemärkas, att överliggningshuset i fråga är av s. k. baracktyp och således avsett för ett, låt vara längre tids, provisorium. Grunden består sålunda av så kallade stoppstenar och är det med denna grundläggningsmetod alltid att förutse golvdrag o. d., vilket i sin tur gör, att byggnaderna ej kunna bliva så varma som permanenta hus. Enligt vad som av distriktsbefälet framhållits är dock

*Mellansel,
uppförande
av 1 över-
liggningshus*

uppgiften, att överliggningshuset skulle vara så gott som obeboeligt vid stark köld, ej riktig. Det har emellertid vid något tillfälle inträffat, att någon obehörig person omställt spjället för centralvärmeledningsspannan, så att elden slocknade på förnatten, vilket givetvis hade till resultat, att byggnaden var utkyld på morgonen. Det kan ock i detta sammanhang meddelas, att byggnaden är fritt belägen och utsatt för mycket blåst.

Beträffande uppgiften om att vissa förstärkningsarbeten redan utförts till förhindrande av att huset skulle brytas av på mitten, torde motionären avse viss komplettering av undergrunden, som företogs sistliden sommar. Det hade nämligen visat sig, att vid grundläggningen, som på grund av det trängande behovet av huset i fråga forcerades och utfördes under senhösten och vintern, slarv begåtts av en vårdslös entreprenör, medförande vissa sättningar vid tjällossningen påföljande vår.

Kostnaderna för överliggningshuset, vilka år 1917 beräknades uppgå till 29,000 kronor, beräknades i augusti förlidet år uppgå till 74,000 kronor, vilket är den ungefärliga prisstegringen för arbeten av detta slag under nämnda tidsperiod. Kostnaden, 74,000 kronor, för en dylik byggnad är visserligen hög, men bör det bemärkas, att en av orsakerna härtill är anordnande av centralvärmeanläggning, vilken för ett överliggningshus torde vara av stor betydelse, nämligen dels ur brandsäkerhetssynpunkt, dels ock för den överliggande personalens bekvämlighet, därigenom att den ej blir störd vid skötseln av i annat fall nödvändiga kakelugnar och kaminer.

Stockholm den 4 mars 1920.

Kungl. järnvägsstyrelsen
A. M. GRANHOLM.

Hjalmar Åberg.