

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1910.

Andra Kammaren.

Nr 48.

Onsdagen den 18 maj.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 9, den 10 och den 11 innevarande maj.

§ 2.

Upplästes ett till kammaren inkommet sjukbetyg, så lydande:

Att medlemmen af Riksdagens Andra kammare, baron Edvard Fleetwood från Odensviholm är i behof af tvenne veckors ledighet för hälsans vårdande, intygas härmed.

Stockholm den 16 maj 1910.

Poul Bjerre.

Leg. läkare.

§ 3.

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord hvilande proposition angående tillstånd för delägarne i Gullbergs häradsallmänning att sälja viss del däraf.

§ 4.

Vidare föredrogs, men blefvo ånyo bordlagda bevillningsutskottets betänkande nr 23 samt jordbruksutskottets utlåtanden nr 91 och 92.

§ 5.

Till afgörande förelåg statsutskottets utlåtande, nr 74, i anledning af vissa af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.

*Angående
nya byggnader och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

Punkten 1, angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

I öfverensstämmelse med hvad Kungl. Maj:t i propositionen angående statsverkets tillstånd och behof under sjätte hufvud-

Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.
(Forts.)

titeln i punkten 40 föreslagit Riksdagen, hemställde utskottet, att Riksdagen måtte till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 1,537,100 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis redan under år 1910 af tillgängliga medel utordna 350,000 kronor.

Vid punkten voro emellertid fogade reservationer:

af herr *Thorsson*, som ansett, att det af Kungl. Maj:t föreslagna uppförandet af boställshus jämte uthus och källare vid Anneberg icke bort af utskottet tillstyrkas; samt

af herrar *Olsson* i Fläbro och *Sjö*, som yrkat afslag på Kungl. Maj:ts framställning angående uppförande af skolhus vid Abisko.

Efter det utskottets hemställan blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve *Hamilton*, som anförde: Herr talman, mina herrar! Under den nu föredragna punkten har statsutskottet, om ock icke enhälligt, tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag. Det är emellertid icke endast för att tacksamt konstatera detta, som jag begärt ordet, utan skall jag tillåta mig att försöka att för en stund taga kammarens uppmärksamhet i anspråk för ett ämne, som visserligen icke direkt berör den föredragna punkten, men som dock står i så nära sammanhang med såväl denna punkt som hela detta betänkande för öfrigt, att jag hoppas, att herr talmannen icke skall anse mig tala vid sidan af ämnet.

Under de senaste åren hafva, såsom kammaren väl känner, såväl inom Riksdagens Andra kammare som inom pressen förekommit många och skarpa anmärkningar mot den nuvarande förvaltningen af statens järnvägar. Visserligen skulle man ju kunna säga, att det är ganska förklarligt, att sådana anmärkningar, både befogade och obefogade, icke så sällan förekomma, när det gäller en förvaltning af den omfattning, som förvaltningen af statens järnvägar, en förvaltning, som därjämte står i en så oafbruten påfrestande kontakt med den stora allmänheten. Visserligen skulle man också kunna säga, att det är ganska förklarligt, om dylika anmärkningar förekomma just under en öfvergångstid som de två år, hvilka järnvägsstyrelsen senast haft att genomleva, då järnvägsstyrelsen haft att tillämpa åtskilliga nya principer, som fastslagits af Kungl. Maj:t och Riksdagen och hvilka korrekta tillämpning i många fall varit anledning att hos vissa personer framkalla missnöje.

Med fullkomligt aktgifvande på dessa omständigheter måste man dock känna bekymmer, då man finner, att dylika anmärkningar oemotsagda och ovederlagda framkommit i sådan mängd, att de visa en tydlig tendens att vilja sammanflyta i en allmän opinion därom, att det system, efter hvilket våra järnvägar förvaltas, är förvändt, och

att den personliga ledningen af denna förvaltning är underhållig. Det är också just från denna synpunkt, som dessa anmärkningar tilldragit sig min synnerliga uppmärksamhet, och jag har därför också under den senare tiden icke låtit någon anmärkning, den må vara huru obetydlig som helst, passera, utan att jag lagt mig synnerligen vinn om att om densamma inhämta nödiga upplysningar. Ja, jag tror, att jag i det hänseendet kan sägas vara en ganska besvärlig civilminister för järnvägsstyrelsen. De utredningar, jag sålunda hopsamlat, hafva så småningom vuxit till en omfattande dossier, hvars innehåll i dess helhet utan tvifvel skulle erbjuda denna kammare ganska mycket af intresse. Det kan naturligtvis icke falla mig in att nu föredraga alla dessa aktstycken, men däremot har jag ansett det vara min plikt att upptaga åtminstone några af de mest graverande anmärkningarna och samtidigt framhålla några synpunkter, som jag tror böra tagas i betraktande vid deras bedömande.

Det har emot förvaltningen af våra statsjärnvägar anmärkts, att där skulle florera ett rent af abderitiskt mångskrifveri och i allmänhet en tyngd och en omständighet i formen, som oafsedt att statsverket därigenom åsamkades onödiga kostnader, på många sätt skulle inverka ogynnsamt på denna förvaltnings funktioner. Helt nyligen har man här i kammaren ansett sig kunna påpeka ett fall af dylikt onödigt mångskrifveri i fråga om bokföringen vid järnvägarne. Utom detta fall, till hvilket jag sedermera skall återkomma, har jag för min del icke lyckats påträffa något exempel på det mycket omtalade mångskrifveriet, om jag icke dit skall räkna en skildring, som gått genom pressen, huru det tillgår vid statens järnvägar, då ett vagnshjul skall erhålla sitt nummer. Enligt denna skildring erfordras för en så enkel sak samverkan af minst ett halft dussin personer, däribland både öfverdirektören och generaldirektören för statens järnvägar. Denna skildring är emellertid helt enkelt hvad man brukar kalla en tidningsanka. Till en början vill jag nämna — det kan ju sägas vara en bisak — att järnvägshjulen icke hafva något nummer, men däremot hafva hjulaxlarne nummer, och dessa åsättas i trafiksäkerhetens intresse, på grund hvaraf de måste utgifvas från ett centralställe, för att icke två axlar skola få samma nummer. Proceduren är därvid den enklast tänkbara. Från vederbörande maskindirektörsexpedition insändes en af verkmästaren upprättad promemoria till maskindirektören i Stockholm, där hela saken expedieras af en kontorsskrifvare medelst påskrift på promemorian, som därefter återgår till afsändaren. Jag har icke kunnat utfundera, huru vid denna procedur någon förenkling skulle kunna åstadkommas.

Om icke såsom ett direkt bevis på att mångskrifveri förekommer så dock såsom ett indicium på att sådant skulle förekomma, har man här i kammaren framfört det påståendet, att det skulle finnas för talrik personal vid statens järnvägar, och för att rätt tydligt illustrera hvad järnvägsstyrelsen ansett sig kunna tillåta sig, när det gäller att öka denna personal, framhöll en talare här i denna kammare under

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

remissdebatten i år angående statsverkspropositionen, att, enligt hvad tidningarne meddelat, järnvägsstyrelsen för år 1908 öfverskridit arvodesstaten med icke mindre än 1,240,751 kronor. Vore denna här i kammaren lämnade uppgift öfverensstämmande med sanningen, vore det utan tvifvel högst betänkligt, och detta isynnerhet som järnvägsstyrelsen naturligtvis icke kan öfverskrida den af Kungl. Maj:t fastställda staten med ett enda öre, utan att begå ämbetsfel. Hvarken jag eller järnvägsstyrelsen har emellertid trots mycket sökande lyckats ens uppsåra, hvarifrån denna så noggrannt specificerade summa kan vara hämtad; 1,240,751 kronor, det låter ju synnerligen exakt och trovärdigt. Rätta förhållandet är emellertid, att arvodesstaten, långt ifrån att hafva öfverskridits, tvärtom undantagslöst, tror jag mig kunna säga, underskridits, detta af det lätt insedda skälet, att icke alla af de i staten upptagna befattningarna äro under hela året tillsatta. När man vill bilda sig ett omdöme om, huruvida vid en järnväg eller en järnvägsförvaltning personalen är för talrik eller ej, brukar man ju förfara så, att man jämför personalens antal med en siffra, som angifver det vid järnvägen utförda arbetet eller, med andra ord, med antalet vagnaxelkilometer. Vid öfverrevisorernas senaste berättelse finnes fogad en tabell, som i detta hänseende innehåller en jämförelse mellan de svenska statsbanorna och vissa utländska banor, en tabell, som herrarna väl torde känna till, då den helt nyligen varit publicerad i ett annat utskottsbetänkande. Jag har nu utfört denna jämförelse något längre till tiden samt äfven kompletterat den genom att taga hänsyn jämväl till våra svenska privata banor. Jag har därvid gjort en jämförelse närmaste mellan svenska statens banor och våra svenska privata normalspåriga banor samt danska statsbanorna under åren 1904—08. Denna jämförelse utvisar, att under samtliga år efter 1904 har personalens antal vid våra enskilda normalspåriga järnvägar varit större i förhållande till det vid järnvägen utförda arbetet, än vid statens järnvägar, och först under de två sista åren har personalens antal vid de danska statsbanorna varit lägre än vid de svenska statsbanorna. År 1908 utgjorde antalet personal per 100,000 vagnaxelkilometer vid de svenska enskilda banorna 3,17, vid statens järnvägar 2,91 och vid de danska statsbanorna 2,79. Hvarken dessa siffror eller de siffror, som herrarna känna från öfverrevisorernas tabell, torde på något sätt tyda på, att vid statens järnvägar personalen skulle vara allt för talrik i förhållande till det vid dessa järnvägar utförda arbetet. Den nuvarande statsbaneförvaltningen har emellertid haft den uppfattningen, att särskildt under åren 1906, 1907 och 1908 ökningen af personalen törhända skred fortare fram, än omständigheterna kräfde, hvilket äfven detta lätteligen kan förklaras, då man ju icke kan förutse, huru trafiken kommer att ökas. På grund däraf har järnvägsstyrelsen ansett, att personalen nu skulle kunna successivt något minskas, i den mån sådant är möjligt ur trafiksäkerhetens synpunkt och i den mån sådant kan ske utan orättvisa mot dem, som icke fått anställning. Från den 1 december 1908 till den 1 decem-

ber 1909 har också i följd häraf linje- och verkstadspersonalen vid statens järnvägar minskats med icke mindre än 459 man, och hela personalkostnaden vid statens järnvägar har för år 1909 underskridit samma kostnad för år 1908 med öfver en half million kronor.

Näväl — kanske någon af herrarna säger — detta är ju godt och väl, men det är icke alls detta, som man klagat öfver, utan hvad man klagat öfver, är den orimliga ökningen af personalen i de högre graderna, det är den som är betingad af mångskrifveri och byråkratism. Med anledning däraf ber jag att få meddela, att under åren 1906—1908 ökades den vid järnvägsstyrelsen anställda personalen i högre grad än bokhållare med summa 16 personer, däraf 2 järnvägsfullmäktige och 3 öfverrevisorer. Under samma tid ökades vid distrikten, antalet personal i samma grad, men med frånräknande af stationsföreståndare och deras underlydande, var det blott en ökning af 15 personer, af hvilka 5 voro de nya distriktscheferna. Hela denna ökning har uteslutande tillkommit på grund af 1907 års omorganisation och samtliga de nya platserna ha tillsatts på grund af Kungl. Maj:ts och Riksdagens sammanstående beslut.

Hvad återigen beträffar den frågan, huruvida det öfver hufvud taget finnes för stor personal i de högre graderna vid statens järnvägar och huru densamma skulle kunna minskas, ber jag att till en början få erinra om, att så nyligen som år 1907 frågan därom varit föremål för undersökning af en särskild kommission och sedan framlagd för Riksdagen. I öfrigt ber jag att få åberopa den nuvarande statsbanechefens, generaldirektören Pegelows omdöme. Han skrifver till mig i en af de många promemorior, som han på senare tid på grund af det ämne, jag nu behandlar, nödgats afgifva till mig, bland annat följande: »Någon minskning af antalet tjänstemän i högre ställning kan icke ställas i utsikt. Att järnvägsförvaltningen hittills i vissa afseenden icke alltid funktionerat fullt tillfredsställande har till stor del berott därpå, att tillgången på tjänstemän, kvalificerade för mera maktpåliggande arbete, varit otillräcklig. Erfarenheten under åren 1908—1909 har visat, att den skedda ökningen icke varit för stor.

Hvad jag nu anfört innebär naturligtvis icke något ovedersägligt bevis för, att icke i alla händelser mångskrifveri och omständlighet i formerna och långsamhet skulle kunna förekomma vid statens järnvägar. I själfva verket skall, enligt mitt förmenande, vid en sådan förvaltning som statens järnvägars, med dess kolossala medeluppbörd, stora materialpark och det däraf betingade stora behovet af kontroll, alltid finnas en mycket stark tendens för dylikt mångskrifveri; det är bekvämt både för den kontrollerande och dem, som skola kontrolleras. Generaldirektör Pegelow bestrider icke, att en sådan tendens förefinnes och han säger, att det är möjligt, att man ännu kan påvisa fall, där man kan klaga öfver mångskrifveri vid statens järnvägar, men han framhåller på samma gång, att både han och järnvägsstyrelsen oafbrutet söka ha ögonen öppna därför, för att kunna

Angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.
(Forts.)

motarbeta denna tendens. Såsom herrarna veta afsåg den omorganisation, som skedde år 1907, icke ringa mån att få till stånd en sådan omläggning af järnvägsförvaltningen att densamma kunde skötas på ett mera affärsmessigt sätt; järnvägsstyrelsen skulle ha friare händer, icke blifva så nagelfaren och klandrad i detalj, som förut varit fallet, och i sammanhang därmed skulle man förenkla arbetssättet och framför allt bortarbeta gammal slentrian, mångskrifveri och dylikt. Med anledning däraf har jag ansett det särskildt angeläget att söka komma till någon klarhet om, på hvad sätt den nuvarande järnvägsförvaltningen sökt förverkliga dessa reformtankar.

I sådant syfte har jag genomgått järnvägsstyrelsens ordersamlingar, och därvid har jag särskildt fäst mig vid de båda arbetsordningar, som järnvägsstyrelsen utfärdat år 1908, den ena för järnvägsstyrelsen och den andra för distriktsförvaltningarna. I de delar, som jag nu afser, äro dessa arbetsordningar i hufvudsak öfverensstämmande, och jag skall därför inskränka mig till att citera ett moment af en paragraf uti arbetsordningen för järnvägsstyrelsen. Paragraf 44 mom. 1 i nämnda arbetsordning lyder på följande sätt: »Med afseende å ärendenas handläggning gäller, att synnerlig uppmärksamhet och omtanke bör ägnas däråt, att det skriftliga förfarandet begränsas till hvad som är oundgängligen nödvändigt, samt att i stället muntlig förhandling må äga rum i all den omfattning, som efter förhållandena kan vara lämplig, hvarvid dock anteckning om förhandlingen bör göras. — För behandling af ärenden, som röra flera byråer, böra vederbörande byrådirektörer lämpligen sammanträda till gemensam öfverläggning. — Är fråga allenast om inhämtande af upplysningar rörande visst sakförhållande, böra vederbörande, utan anlitan af mellanhand, vända sig till den, som är i stånd att i första hand meddela den erforderliga upplysningen. — Utredningar och uppgifter må icke infordras till större omfattning än som för en föreliggande frågas bedömande verkligen erfordras samt må icke från linjeförvaltningen begäras rörande sådana förhållanden, hvarom lika väl kunna erhållas tillräckliga upplysningar från distriktens rapporter eller annat hos kungl. styrelsen inom egen eller annan byrå förefintligt material. Städsse bör iakttagas, att icke genom infordrande af utredningar och uppgifter orsakas mera arbete och större kostnader än som må motsvara det mål, som äsyftas. — Vid anbefallande af utredning eller infordrande af uppgifter bör, såvidt möjligt, ändamålet därmed angifvas, enär därigenom den, som har att lämna utredningen eller uppgifterna, bättre kan blifva i tillfälle att afpassa svaret så, att frågans kärnpunkt blir tillfredsställande behandlad. — Å hvarje byrå och kontor skall vederbörande förman öfvervaka och tillse, att icke några onödiga skrifarbeten må äga rum, och att icke några öfverflödiga liggare, journaler eller dylikt må uppläggas och föras.» Vid slutet af dessa arbetsordningar äro därjämte fogade s. k. allmänna regler afsedda att tjäna till ledning för personalen vid tillämpning af arbetsordningen. Jag skall be att ur dessa regler få uppläsa några

stycken. Det heter där bland annat: »Arbetsordningen skall verka ledande och reglerande för de olika tjänsteorganens verksamhet. I undantagsfall må dock afvikelse från densamma kunna göras, därest på grund af särskilda förhållanden sådant uppenbarligen är till gagn. — Saknas i något fall bestämmelse i arbetsordningen, må brådskande ärende därför icke undanskjutas. Det egna omdömet bör då vara vägledande. — Sak går i främsta rummet, form i det andra. — Målet är en praktisk och ekonomisk skötsel af statens järnvägar. — Alla funktionärer åligger att villigt och kraftigt samverka för detta måls vinnande äfven i de fall, då sådan samverkan icke finnes uttryckligen stadgad i meddelade föreskrifter. — Hvarje åtgärd skall inriktas på vinnandet af ett praktiskt resultat, och skall alltid den mest praktiska vägen väljas för målets uppnående. — Tiden skall städse väl tillvaratagas, så att största möjliga arbetsprodukt ernås. Hvarje onödigt uppskof verkar skadligt inom en praktisk institution. Alldeles särskildt bör i fråga om ärenden, som röra allmänheten, iakttagas, att onödig tidsutdräkt undvikas. — Vid behandling af från allmänheten inkommande framställningar bör, äfven om desamma icke alltid skulle vara formenliga, fullständiga eller tydliga, städse tillses, att ett för såväl framställaren som statsbanan antagligt resultat må kunna vinnas. — Hvar och en bör städse handla under känsla af ansvar. Befogenhet och ansvar måste alltid motsvara hvarandra. — Öfverflyttande af ansvar på underordnad får aldrig ske utan att denne äfven tilldelas den befogenhet, som erfordras för ansvarets uppbärande. Sker öfverflyttning, skall den ske genom klara bestämmelser. — Ingen får öfverflytta ansvar på annan endast för att själf befria sig från detsamma. — Öfverordnad bör låta sig angeläget vara att sätta sin närmaste man in i alla sina göromål samt göra honom förtrogen med sina planer och afsikter, så att han vid förfall för den öfverordnade må kunna inträda och fullgöra dennes åligganden utan något för tjänstens jämna gång menligt afbrott.»

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Jag har ansett mig böra uppläsa dessa stadganden in extenso, då de synas mig vara ganska karaktäristiska för den anda i hvilken den nuvarande järnvägsförvaltningen söker arbeta.

Mot förvaltningen af statens järnvägar har man vidare anmärkt, att järnvägsstyrelsen ofta skulle ha brustit i den omsikt, som borde ha tillkommit densamma, när det gällt anskaffande af materiel för statens järnvägar, särskildt lokomotiv. Under remissdebatten här i kammaren framhöll en ledamot, att, enligt hvad man »från mycket sakkunnigt håll» för honom uppgifvit, skulle särskildt en typ af lokotiv, de s. k. Atlantic-lokomotiven eller, såsom de i dagligt tal kallas, A-loken vara felkonstruerade, och i öfrigt mycket otillfredställande. Jag behöfver icke utförligt ingå på denna fråga, då statsutskottet i detta betänkande framlagt en utredning i ämnet, där utskottet icke tycks ha haft någon erinran härvidlag att göra. Jag ber blott att få ytterligare meddela följande. Atlantic-lokomotiven eller A-loken anskaffades och insattes i statens järnvägars trafik år 1906

*Angående
nya byggnader och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

med anledning af, att starkare lokomotiv behöfdes för snälltågen söder om Stockholm. De ersatte en annan lokomotivtyp, som kallas Cc-lokomotiven och som på sin tid ansågs vara en mycket god typ. A-lokomotiven, ha icke varit felkonstruerade; de öfverträffa vida Cc-lokomotiven i dragkraft och i uthållighet. A-lokomotiven kunna jämförda med Cc-lokomotiven framte en betydligt lägre underhålls- och reparationskostnad i förhållande till det af dem utförda arbetet. De kunna vidare framte en högst betydlig besparing af bränsle i förhållande till arbetet. Den af statsutskottet framlagda utredningen torde ha ådagalagt att järnvägsstyrelsen hade fullkomligt rätt, då den till 1908 års Riksdag yttrade om dessa lokomotiv, att de befunnits ekonomiska och i allo ändamålsenliga.

Vid innevarande års riksdag har man särskildt fäst sig vid den omständigheten, att statens järnvägar icke förmå förränta det i detsamma nedlagda kapitalet, och man har ansett, att detta förhållande, åtminstone delvis, måste vara beroende på dålig förvaltning. Att statens järnvägar icke förränta det i dem nedlagda kapitalet är obestriddt. Afkomstprocenten vid statens järnvägar var år 1899 3,78; den sjönk sedermera till år 1901, då den var nere vid 2,78; den steg därefter successivt till år 1906, då den nådde sitt maximum, eller 4 procent, samt sjönk därpå till år 1908, då den, såsom bekant, icke utgjorde mer än 1,46 procent. Under de sista åren har återigen en stigande tendens tyckts göra sig gällande, i det att afkomstprocenten år 1909 utgjorde 1,79. Det är mycket intressant att bredvid den kurva, som bildas af de nu af mig anförda siffrorna, sätta motsvarande siffror för våra enskilda normalspåriga banor samt för statsbanorna i våra grannland, Finland, Norge, Danmark och Preussen. De sålunda uppkomna kurvorna förete vissa skiljaktigheter, hvilka utan tvifvel, äfven de, skulle kunna gifva anledning till vissa rätt intressanta betraktelser. Jag skall här nöja mig med att visa, huru det ställer sig vid en jämförelse med våra enskilda normalspåriga järnvägar, och jag skall då börja år 1899. Då utgjorde afkomstprocenten vid de enskilda banorna 5,36. Den sjönk sedermera, men sjönk ett år längre, än hvad fallet var vid statens järnvägar, så att den uppnådde sitt minimum år 1902, då den var 4,96; liksom vid statsbanorna steg den sedan åter, men nådde sitt maximum ett år tidigare än dessa, nämligen år 1905, då den var 4,76; år 1908, då statens järnvägar nådde sitt minimum, var afkomstprocenten för de enskilda banorna nere vid 3,42. Oaktadt således vissa skiljaktigheter förefinnas, oaktadt stegringen och sänkningen icke är alldeles likformig, i det att i vissa fall stegringen respektive sänkningen inträffade ett år tidigare respektive senare, förefinnes dock mellan dessa kurvor en så uppenbar öfverensstämmelse, att man har full rättighet att antaga, att bakom dem ligga samma orsaker. På de förfrågningar, som jag på flere håll framställt rörande orsakerna till dessa förändringar, särskildt till den stora nedgången i afkomstprocenten under de senaste åren, har jag öfver-

allt fått det svaret, att anledningen varit stigande materialpris, omfattande lönerregleringar och sjunkande konjunkturer, således allt förhållanden, som ingen människa lär med fog kunna lägga järnvägsförvaltningen till last, och jag föreställer mig, att icke heller någon människa vill göra det. Hvad man velat anmärka är väl snarare det, att vare sig järnvägarnes afkastning varit hög eller låg, ha dock alltid statens järnvägar framvisat ett ganska otillfredställede resultat, när man jämför dem med andra järnvägar och särskildt med våra enskilda järnvägar. Detta är nog också sant, och anledningen därtill är — och det föreställer jag mig att de flesta skola vara med om — ganska komplicerad. För min del skall jag visst icke bestrida, att icke en anledning kan vara den, att vi såväl vid byggande af våra statsbanor som vid deras trafikutrustning kanhända alltför mycket skattat åt ett visst begär att, så fort det gäller statens egendomar, skall allt vara af prima slag. Jag undrar dock, om någon vill bestrida, att den väsentliga anledningen är att söka på helt annat håll. Vi ha byggt våra svenska statsjärnvägar, icke för att skaffa statsverket inkomster, utan för att skaffa landet kommunikationer — vi ha satt högre värde på det än på afkomstprocenten. Hade vi icke det gjort, skulle vidsträckt landsändar i denna stund sakna de förbindelseleder, som under de senaste åren varit så viktiga häfstänger för deras utveckling. Man får en synnerligen klar inblick i detta, om man något närmare undersöker, huru de olika statsbanelinjerna förhålla sig med afseende å afkastningen. Jag har indelat statens järnvägar i tvänne grupper. Till den ena gruppen har jag fört alla statsbanor norr om Stockholm, utom malmbanan i Norrbotten, och till denna grupp har jag äfven fört linjen Krylbo—Örebro och Bohusbanan. Jag kallar för korthetens skull denna grupp för den norra. Till den andra gruppen, som jag kallar för den södra, har jag hänfört alla öfriga statsbanor. Ser man nu på afkomstprocenten för den så kallade södra gruppen, så finner man att för 1906, det år, då statens järnvägars afkomst gick upp till sitt maximum, steg afkomstprocenten för södra gruppen öfver 6 procent, således betydligt mera än de enskilda järnvägarna hade kommit till, när de år 1905 nådde sitt maximum, hvilket, som jag nyss sade, utgjorde 4,76 procent. År 1908 däremot, då statens järnvägar i allmänhet nått minimum i afseende å afkomstprocent, hade södra gruppen icke sjunkit mer än att dess afkomstprocent nästan alldeles precis sammanfaller med de enskilda järnvägarnas afkomstprocent, hvilken för det året utgjorde 3,42 procent.

Vänder man sig vidare till den norra gruppen, så finner man, att år 1906, året för maximum af afkomstprocent vid statens järnvägar, kommer denna grupp icke högre än till +1 procent, och år 1908 var den nere på — 1 procent. Ingen lär väl dock vilja påstå, att detta var beroende därpå, att förvaltningen af de till södra gruppen hörande järnvägarna var god, medan däremot förvaltningen af de till den norra gruppen hörande järnvägarna var dålig. Kan-

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

hända är det icke heller detta man åsyftar, utan hvad man vill anmärka är väl snarare det, att då nu faktiskt afkastningen af våra statsjärnvägar är så dålig och då vi för närvarande under de senaste åren befunnit oss i en depression, borde man väl ändå hos järnvägsförvaltningen förmärka någon sträfvan att söka motarbeta denna nedåtgående tendens. Ingen kan väl nämligen påstå, att icke någonting skulle kunna vinnas genom sparsamhet; och formulerar man sin anmärkning på det sättet, då har man gifvit densamma riktig adress, då har man riktat den mot den järnvägsförvaltning, som fungerat sedan 1907 års omorganisation, alltså under de senaste två åren, 1908 och 1909.

Hvad säga de statistiska siffrorna om vår järnvägsförvaltningsarbete under dessa två år? Jag har redan omnämnt, att afkomstprocenten år 1908 var 1,46 och år 1909 steg till 1,79; vid sidan af dessa siffror ber jag nu att få ställa ett par andra. Utgiftsprocenten för statens järnvägar, som genom 1907 års lönerreglering i ett slag sprang upp från 79,97 till 89,11, sjönk år 1909 till 86,13. Dessa siffror få dock sin rätta belysning först då man ihågkommer, att år 1909 var för statens järnvägar ett sämre år än 1908. Bruttoinkomsten för 1909 understeg nämligen bruttoinkomsten för 1908 med mer än 345,000 kronor, men icke desto mindre öfversteg nettoinkomsten för år 1909 samma inkomst för år 1908 med mer än 1,867,000 kronor, detta till följd af att 1909 års utgifter understego 1908 års utgifter med mer än 2,213,000 kronor. Jag undrar, mina herrar, om man icke skulle kunna våga påstå, att den förvaltning inom den privata industrien, som under likartade förhållanden kunnat framvisa ett dylikt resultat, skulle ha fått ett helt annat vitsord än det, som nu kommer järnvägsstyrelsen till del.

Mot järnvägsstyrelsen har man sedermera både vid förra och vid detta års riksdag riktat åtskilliga anmärkningar med anledning af det bokföringssystem, som där tillämpades, ett bokföringssystem, om hvilket man anser, att äfven det tyder på dålig förvaltning. Jag skall icke i detta sammanhang yttra mig om den frågan, och detta af två skäl. Dels har ju denna kammare helt nyligen tagit sin position i frågan, åtminstone tills vidare, genom sitt beslut om en skrifvelse till Kungl. Maj:t i ämnet, dels har öfverrevisorernas hemställan i frågan ännu icke slutligen afgjorts af Kungl. Maj:t. Däremot skall jag tillåta mig att för kammaren uppläsa det slutomdöme, hvartill öfverrevisorerna kommit vid sin granskning af 1908 års räkenskaper och förvaltning. Jag gör detta så mycket hellre som vid det återgifvande af öfverrevisorernas anmärkningar, som här förekommer, detta omdöme, som ju är den viktigaste delen af hela berättelsen, icke medtagits. Efter att ha framställt de anmärkningar mot räkenskaperna, som kammaren väl känner till, yttra öfverrevisorerna följande:

»Förvaltningen af ett företag af statens järnvägars vidsträckt omfattning och mångsidiga beskaffenhet måste gifvetvis lämna tal-

rika tillfällen till anmärkningar. Genom tusentals funktionärer af alla grader stå statens järnvägar i oupphörlig förbindelse med den stora allmänheten. Den obetydligaste försummelse eller brist på tillmötesgående från någon järnvägsman eller missnöje från någon trafikant, som med rätt eller orätt anser sig förfördelad, kan i hvarje ögonblick gifva anledning till mer eller mindre befogade anmärkningar. Sådana hafva ock förekommit under revisionsåret till mycket stort antal. Öfverrevisorerna hafva tagit del af talrika mot järnvägsförvaltningen offentligt framställda anmärkningar af de mest skilda slag. Mången gång hafva anmärkningarna haft fog för sig. Men ofta hafva anmärkningarna så till form som innehåll synts öfverrevisorerna bära vittne, mindre om önskan att åvaga-bringta rättelse i befintliga missförhållanden, än om begär att komma järnvägsstyrelsen eller dess underordnade till lifs. Öfverrevisorerna hafva äfven tagit del af utlåtanden och utredningar, som utarbetats inom järnvägsstyrelsen med anledning af gjorda anmärkningar mot och angrepp på järnvägsförvaltningen. Enligt öfverrevisorernas uppfattning har det i ifrågavarande fall i allmänhet lyckats järnvägsstyrelsen att på ett tillfredsställande sätt förklara de anmärkta förhållandena.

Det ekonomiska resultatet af statens järnvägars drift under år 1908 måste betecknas såsom synnerligen otillfredsställande. Att resultatet blifvit sådant, har, såsom allmänt bekant är, sin hufvudsakliga orsak däri, att den af Riksdagen fastställda nya lönestaten, innefattande betydande aflöningsförbättringar för järnvägspersonalen i dess helhet, trädt i kraft från och med början af år 1908. De bemödanden, som, enligt hvad öfverrevisorerna kunna vitsorda, gjorts från järnvägsstyrelsens sida att åstadkomma besparingar i olika riktningar, hafva, såsom naturligt är, icke kunnat i nämnvärd mån uppväga det ofördelaktiga inflytandet af den nya aflöningsstaten.

När öfverrevisorerna nu gå att afgifva ett allmänt omdöme om förvaltningen i stort sedt af statens järnvägar, åligger det öfverrevisorerna att, bortseende från detaljer af jämförelsevis underordnad betydelse, taga sikte på det väsentliga, på förvaltningen i dess stora allmänna drag. Då de anmärkningar, som öfverrevisorerna här ofvan funnit anledning att på enstaka punkter framställa, icke varit af beskaffenhet att i afevärd mån förringa värdet af ledningen i dess helhet, anse sig öfverrevisorerna bära uttala detslutomdömet, att järnvägsstyrelsen under år 1908 på ett synnerligen förtjänstfullt sätt förvaltat statens järnvägar.»

Vidare yttrade:

Herr Nilson i Örebro: Herr talman! Jag ämnar ingalunda ingå på någon principdebatt rörande statsbaneförvaltningen. Jag har i stället begärt ordet för att göra några uttalanden i anledning

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.

(Forts.)

af de jämförelsevis obetydliga byggnadsfrågor, som förekomma under den nu föredragna punkten, och för att i det hänseendet jämväl framkomma med ett yrkande.

En klagan förspörjes rätt ofta, att staten bygger för dyrt. Denna klagan torde nog i en hel del fall vara obefogad, men dock långt ifrån alltid. Orsakerna till de jämförelsevis höga byggnadskostnaderna äro flera. En af dessa orsaker är, att staten, då det är fråga om att uppföra boställsbyggnader, tillhandahåller vederbörande boställsinnehafvare alldeles för stora våningar, med rum, som måhända äro onödigtvis stora. Så upptog exempelvis den ifrågasatta direktörsbostaden för barnbördshuset ett antal rum af ej mindre än 13 jämte badrum och 2 kök. Det byggnadsanslaget afslög Riksdagen desto bättre. En annan orsak är bristande framsynthet och planmässighet vid byggnadernas uppförande.

Under den nu föredragna punkten finns det två reservationer, afgifna mot det slut, hvartill utskottet har kommit. Hade jag för min del deltagit i statsutskottets behandling af de ärenden, som afhandlas i det föreliggande utlåtandet, skulle under denna punkt ha funnits ytterligare en reservation. Denna hade i så fall afsett boställshuset vid Värtan.

Då jag läste statsverkspropositionen och kom till sjätte hufvudtiteln, var det med en viss tillfredsställelse jag konstaterade, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet funnit byggnadskostnaderna för de begärda boställshusen vid statsbanorna vara anmärkningsvärdt högt beräknade, särskildt var detta händelsen med boställshuset vid Värtan. Detta hus, för hvilket kostnaden är beräknad till 45,000 kronor, skulle komma att innehålla 16 rum med eldstäder, eller närmare bestämt 9 rum och 7 kök. Det gör en kostnad per eldstad af 2,812:50 eller nära 3,000 kronor. Huset skall byggas af trä och uppföras i två våningar.

Jag sade, att det var med en viss tillfredsställelse jag fann, att herr civilministern ansett denna byggnadskostnad alldeles för hög, men denna min tillfredsställelse utbyttes emellertid snart nog i en ganska stor förvåning öfver, hur lätt det gick för järnvägsstyrelsen att omvända herr civilministern. Järnvägsstyrelsen meddelar, att af de 45,000 kronorna äro 5,000 afsedda för planering af tomten, hvarpå huset skall uppföras, samt att grundläggningskostnaderna äro osedvanligt höga. De gå till ej mindre än 562 kronor per eldstad, och det gör för hela byggnaden 8,992 kronor. Om man nu summerar grundläggningskostnaden med planeringskostnaden, så får man en summa af 13,992 kronor, och drages den summan från totalsumman, 45,000 kronor, så återstå 31,008 kronor, och då kommer man till en *beräknad kostnad* af 1,938 kronor per eldstad i stället för den *verkliga kostnaden* af 2,812:30. Jag ber att få fästa kammarens uppmärksamhet därpå, att planerings- och grundläggningskostnaderna för detta bostadshus drager nära en tredjedel af kostnaden för byggnaden i dess helhet.

Det synes mig, som om en kostnad af 900 kronor per eldstad för grunden och planeringen bort göra herr statsrådet en smula betänksam om lämpligheten att på *denna plats* uppföra en *trähusbyggnad af två våningars höjd*. Det kan icke, enligt min mening, vara med omtänksam hushållning förenligt att vid en byggnads uppförande alldeles bortse från grundläggnings- och planeringskostnaderna. Hvad skulle herrarna säga om den byggmästare, som vid en byggnadskalkyl alldeles bortsåge från dessa två faktorer? Jag tror, att omdömet om en sådan byggmästare icke skulle bli alltför smickrande. Men det är just på detta sätt järnvägsstyrelsen kalkylerar, då den i förevarande fall vill bevisa, att byggnadskostnaderna icke äro så ogynnsamma — och denna bevisning godtar herr civilministern.

Järnvägsstyrelsen har icke tagit hänsyn till, att de andra hus, med hvilka järnvägsstyrelsen gjort vissa jämförelser äro uppförda af tegel. Järnvägsstyrelsen anser, att merkostnaderna för tegelhus äro skäligen obetydliga. Då emellertid icke järnvägsstyrelsen velat bestrida, att ett hus af tegel erbjuder större varaktighet och till följd däraf mindre underhållskostnad, så måste den söka ett annat skäl för att vid Värtan bygga hus af trä. Det skälet kunna herrarne finna här i betänkandet på sidan 15. Där säges, att detta byggnadssätt af tegel »lämpar sig mindre väl för de fritt liggande boställshus i en till två våningar, som statens järnvägar låter uppföra. Sålunda har det visat sig synnerligen svårt att få dylika hus af sten varma och fruktfria på grund af de stora ytor ytterväggar, som finnas i de flesta af lägenheterna.» Denna järnvägsstyrelsens bevisföring synes dock icke ha någon större bärighet ens för järnvägsstyrelsen själf, ty längre ned på samma sida 15 föreslås att vid Anneberg, en liten station på västkustbanan, skall det byggas ett hälften så stort boställshus, dock af tegel. Alltså: *i en stad* — jag betraktar nämligen Värtan såsom hörande till Stockholms stad — *skall man bygga hus af trä*, men *på landet hus af tegel*, oaktadt byggnaderna äro mindre i Anneberg och följaktligen ytorna af ytterväggarna, relativt sedt, större. Är det lättare att hålla husen i Anneberg fuktfria och varma än vid Värtan? Jag betvivlar, att så är. För denna lilla byggnad vid Anneberg måste också en dyrbar grundläggning med pålning tillgripas, och detta blefve måhända öfverflödigt, om huset uppfördes af trä.

I betraktande af hvad jag sålunda haft äran anföra, är det för mig alldeles omöjligt att, på grundvalen af den utredning, som i den kungl. propositionen förebragts, kunna vara med om anslag vare sig till boställshus vid Värtan eller vid Anneberg; och jag ber för den skull att få yrka afslag såväl å Kungl. Maj:ts proposition som å statsutskottets hemställan, i hvad fråga är om dessa byggnader, samt hemställa, att anslagssumman till följd häraf nedsattes med 61,000 kronor, eller från 1,537,100 kronor till 1,476,100 kronor.

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

Angående
nya byggna-
der och an-
läggningar
vid statens
järnvägar.
(Forts.)

Herr Thorsson: Herr talman! Jag kan icke taga åt mig den tacksamhet, hvarmed civilministern började sitt anförande i anledning af statsutskottets »enhälliga» tillstyrkande af ifrågasvarande punkt. Jag har nämligen tillåtit mig att reservera mig mot en detaljsak i denna punkt; och jag skall be att med anledning däraf få säga några ord, ehuru jag i viss mån är förekommen af den föregående talaren.

Jag skall därvidlag icke inlåta mig i någon större debatt om järnvägsförvaltningens ledning af våra statsjärnvägar. Det är en så stor fråga, att jag för min del icke vågar mig på densamma. Jag endast konstaterar, hvilket rörande samarbete det finnes mellan generaldirektören för statens järnvägar och civilministern; och om två så duktiga karlar samarbeta med samma hänförelse, som civilministern talar, så skall väl järnvägsförvaltningen snart vara befriad från följderna af sina »föregångares» synder, ty det framgår ju tydligt af civilministerns tal, att det är den föregående järnvägsförvaltningens synder, som gå igen på den nu sittande järnvägsstyrelsen.

Emellertid var det ledsamt, att civilministern här konstaterar, att järnvägsstyrelsen icke kunde inskränka något på järnvägspersonalen i *de högre graderna*, då herr ministern strax därefter konstaterade, att vederbörande år 1907 liksom på en slump hade rekryterat järnvägstjänstemännen, och att det sedan hade inträffat litet felslagna förhoppningar. Det är väl antagligen för att litet jämna ut dessa felslagna förhoppningar, som järnvägsstyrelsen utskickat tjänstemän af högre grad för att vara kontrollörer på tjänstemännen af lägre grad, ett nytt sätt att skapa befattningar, som, såvidt jag förstår, icke på något som helst vis ökar statens inkomster, utan tvärtom är ägnadt att fortfarande minska dem.

Emellertid skall jag icke — som förut antyddes — ingå i någon närmare granskning af det mycket långa tal, herr civilministern här höll, och hvilket afsåg att vara en förklaring af och en redogörelse för det sätt, hvarpå järnvägsförvaltningen skötes.

I den nu föredragna punkten hafva vi ju ett litet område, till hvilket vi kunna hålla oss, och hvilket jag tycker är ganska rikt på material för att äfven i det lilla bilda sig en uppfattning om huru Kungl. Maj:t och järnvägsförvaltningen alldeles utomordentligt arbeta tillsammans.

Här har nu chefen för civildepartementet använt flera sidor för att räkna ut, hurusom järnvägarna, trots allt, ändock bygga billigare än hvad privata byggherrar göra; och för att få ut denna billiga byggnadskostnad, bryr sig herr ministern icke om att räkna med grundläggningskostnader och sådant. — Först sedan grunden lagts, börjar järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t räkna, huru mycket det blir per eldstad; med detta som utgångspunkt jämföres järnvägsförvaltningens byggnadspriser med byggnadspriserna i det civila lifvet. Här hafva vi t. ex. i första afdelningen af denna punkt, en

byggnad i Anneberg, afsedd för tre mindre lägenheter, till en byggnadskostnad af 17,000 kronor; men efter en massa räkningar hit och dit har vederbörande kommit till det resultatet, att, 7,500 kronor skola frånräknas, återstående 9,600 kronor läggas sedan till grund för beräknat pris per eldstad. Hvar järnvägsstyrelsen skall få de 7,400 kronorna ifrån, det behöfver antagligen Riksdagen icke bry sig om. För Riksdagen bör det vara nog, att den här har en utredning framför sig, att järnvägsstyrelsen bygger så billigt.

Herr Nilson i Örebro gjorde en erinran mot förslaget att i Stockholm bygga trähus, men nere på västkusten stenhus. Det är detta märkvärdiga förhållande som också tilldragit sig min uppmärksamhet, men, då jag funnit förslaget som upprättats för huset i Anneberg vara mest anmärkningsvärdt, har jag reserverat mig mot detta, men då Värtabyggnaden förts på tal kan jag icke neka mig göra några jämförelser. Vid Värtan skall byggas ett hus med 16 rum; och det föreslås uppföras af trä. Och hvarför detta? Jo, järnvägsstyrelsen och civilministern, som representera sakkunskapen i den här frågan, de säga, att ett stenhus vid Värtan är så kallt och otrefligt, att stenväggar äro mera ohälsosamma än väggar af timmer; och därför skall det byggas med timmer vid Värtan. Ute på Västkusten, där det gäller att bygga till tre familjer, där säger järnvägsförvaltningen: här är så dålig grund, vi måste påla och betala 4,400 kronor för att få upp en grund; här skola vi bygga af sten — antagligen för att stenhus äro hälsosammare än trähus på västkusten.

Det är ju bara exempel i smått; men om det skall karaktärisera den nuvarande klokheten hos ledningen af det hela, ja, då tillåter jag mig, trots det stora tal, som civilministern höll, att fortfarande hålla mig på tviflarnas sida.

För min del kan jag mycket väl biträda herr Nilsons i Örebro framställning om afslag såväl å huset vid Värtan som vid Anneberg; ty jag har den uppfattningen, att om järnvägsstyrelsen får tillfälle att öfverväga dessa saker, den kanske skall komma till det resultatet, att den åtminstone kan bygga trähus på båda ställena, och då har man i viss mån att räkna på att grundläggningskostnaderna vid Anneberg blir något billigare.

Det är för öfrigt märkvärdigt, hur man i järnvägsstyrelsen räknar, när man motiverar fram sina förslag. Här hafva vi fem stycken småförslag. Vid Boden, där hittillsdags alla beräknat, att det skulle vara så dyrt att bygga därför att det är så långt uppåt, och de klimatiska förhållandena inverka på byggnadspriset, där anser sig järnvägsstyrelsen kunna bygga exempelvis uthus för sex stationskarlsfamiljer för en kostnad af 1,000 kronor; men i Linghem, nere i Östergötland, anser styrelsen sig behöfva 1,600 kronor för åstadkammande af ett uthus till tre stationskarlsfamiljer. Detta är ju något konstigt; och man kan ju nästan säga, att icke endast

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

timmerstockarna stå upp och ner, utan äfven alla beräkningar synes mig i detta fall stå upp och ner.

Vidare föreligga här utredningar utvisande, att på somliga platser skall kallare byggas särskildt för sig, på andra platser däremot, såsom t. ex. Boden, under bostadshuset. Det förefaller mig dock, att i Boden, där klimatet är hårdare och kallare, en kallare under bostaden är mera skadlig för innebyggarna än i Östergötland eller på västkusten; på dessa båda senare platser skall det byggas fristående kallare. Jag kan icke förklara denna olikhet på annat sätt, än att järnvägsstyrelsen icke ägnar någon ingående granskning åt de kostnadsberäkningar och framställningar, som inkomma till densamma; utan de olika ingenjörerna, ute på de skilda distrikten göra upp sina förslag, sända in dem till styrelsen som sanktionerar desamma och så skickas framställningarna vidare. Skulle det till äfventyrs vara på det viset, att det ser allt för märkvärdigt ut, så låter statsrådet utföra en massa uträkningar, — som äro ägnade att förvillla det sunda bondförståndet.

Här förekommer ett annat anslagskraf under denna punkt, som omfattar icke mindre än $\frac{1}{2}$ milljon kronor, hvilka Riksdagen skulle ställa till järnvägsstyrelsens förfogande. Det anslaget är beräknadt att tillfredsställa de byggnadsbehof, hvilka hvar och ett för sig gå under 10,000 kronor. Således, alla kostnadsberäkningar för byggnader under 10,000 kronor behöfver järnvägsstyrelsen icke framlägga till Riksdagens pröfning, utan där begär styrelsen enkelt och ledigt $\frac{1}{2}$ milljon kronor i rundt tal. Om man emellertid på de anslag, som öfverstiga tiotusen-kronors-gränsen, kan finna sådant som jag här tillåtit mig erinra om, så synes det mig, att det kan vara ganska riskabelt att vara med om att bevilja de 500,000 kronor, hvarom förslag här är framlagdt. Men då detta ärende först under den senare delen af Riksdagen kommit in till utskottsledamöternas pröfning, har jag för min del icke haft tillräcklig tid för att kunna ingå uti en pröfning af denna post mer än hvad angår dess så att säga mera lättförståeliga del, mot hvilken jag tillåtit mig att göra en erinran. Jag måste därför, ehuru jag tviflar på det kloka i att utan vidare bevilja 500,000 kronor till järnvägsstyrelsens fria disposition för byggnadsändamål, inskränka mig till att yrka bifall till den af herr Nilson i Örebro gjorda framställningen i ärendet, hvilket yrkande äfven innesluter bifall till min reservation.

Herr Kronlund: Herr talman! Då herr civilministern försökt att prestera ett försvar för järnvägsförvaltningen, så skall jag be att få bjuda litet motgift och att få säga några ord till bemötande af hvad han sade. Jag gör det icke af klandersjuka; men då svenska folket ärligen får betala 12 millioner kronor i skattemedel till järnvägsdriften i vårt land, är det allt skäl i världen att hålla skarp utkik på hvad som händer och sker i vår järnvägsförvaltning.

Herr civilministern talade om mångskrifveriet och sade, att något sådant existerade öfver hufvud taget icke inom järnvägsförvaltningen. Ja, 1907 års omorganisation af järnvägsförvaltningen afsåg ju att decentralisera förvaltningen och att därigenom förenkla densamma och undvika mångskrifveri. Man ersatte de fyra små fylkeskonungarna, de fyra öfverdirektörerna i järnvägsstyrelsen, hos hvilka förut all makt var samlad, med 16 byrådirektörer, som skola bereda och föredraga de stora ledande frågorna till afgörande inför järnvägschefen. Afsikten därmed var mycket god: ledningen skulle ligga hos styrelsen, och skötseln af det öfriga hos distriktsförvaltningen. Men i själfva verket tendera förhållandena att gå åt alldeles motsatt håll. Byrådirektörerna hafva ju enligt instruktionen rätt att begära utredningar och förklaringar, och detta utsträcker mer och mer ända därhän, att inom somliga byrådirektörsexpeditioner det blir ett slags förvaltande expeditioner med order, om icke precis direkta så åtminstone indirekta, och skrifverier i oändlighet, hvarigenom man förrycker och försvårar distriktsförvaltningarnas arbete. Vi ha onekligen en duktig och präktig karl som järnvägschef; men det är af allra största vikt, att han icke låter tömmarna glida sig ur händerna, att han icke blir en skuggkonung — såsom den förutvarande järnvägschefen var — med 16 öfverdirektörer i stället för fyra.

Herr civilministern, som nu kommer in och som jag nu direkt kan vända mig till, talade vidare om att användning af öfverqualificerad och öfvertalig arbetskraft icke heller förekommer inom järnvägsförvaltningen. Ja, jag undrar, om icke många, däribland ganska många sakkunniga, äro af den åsikten, att de 16 byrådirektörerna skulle kunna åtskilligt förminska till antalet. Jag undrar också, om icke många sakkunniga inom järnvägsförvaltningens område äro af den åsikten, att de nytillskapade trafikinspektörsbefattningarna äro af den art, att de skulle kunna indragas och ersättas med billigare arbetskraft. Inom järnvägsförvaltningen hafva vi icke mindre än, jag tror, 200 tekniskt högskolebildade ingenjörer. Ja, järnvägsförvaltningen bygger inga lokomotiv, förfärdigar inga vagnar, bygger inga hus, verkställer inga ombyggnader; man kan då verkligen fråga, hvad dessa nära 200 högskolebildade ingenjörer göra. Jo, de reparera lokomotiv och vagnar, grusa banvallar, undersöka om tak skola tjäras, de utdöma gamla tapeter, utdöma gamla hinderpålar och dylikt, allt saker, som man väl, förefaller det mig, skulle kunna verkställa med skickliga arbetsledare och arbetsförmän och ett mindre antal ingenjörer.

Järnvägsstyrelsen lägger an på att förminska personalen inom järnvägsförvaltningen; men den börjar enligt min mening i galen ända. Den indrager tjänster af lägre grad, men den borde i stället börja med tjänsterna af högre grad. Vi hafva en massa stationsskrifvare på våra järnvägsstationer, som göra alldeles samma tjänst som våra 1,000 à 1,200 kronor billigare kontorsbiträden.

Angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Dessa kontorsbiträden äro praktiskt bildade personer, som allt ifrån barnaåren gått igenom graderna. De hafva sitt folkskolebetyg; men stationsskrifvarna hafva realskolebetyg och äro därför bättre skickade, naturligtvis, att göra samma arbete som kontorsbiträdena.

Järnvägsstyrelsen har, med ett ord sagdt, en kolossalt stor uppgift att fylla, nämligen att tillse, att arbetet utföres af därför kvalificerade personer, men icke af öfverkvalificerade personer, att tillse att tjänstemän af högre grad i betydlig mån indragas och ersättes med tjänstemän af lägre grad, samt slutligen att tillse, att tjänstemännen af lägre grad tillgodoses så, att de icke, såsom på många håll äfven af järnvägläkare konstaterats, öfveranstängas. Detta är ett önskemål, som jag tror delas af många, många i vårt land.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Jag skall icke tillåta mig att ingå i något svaromål på alla de upplysningar, vi erhöilo från statsrådsbänken, utan ber endast att få säga det, att upplysningar i en och annan fråga såväl i Riksdagen som annorstädes ju alltid kunna vara bra att få; och det kan man säga äfven i detta fall.

Hvad sedan angår herr Nilsons i Örebro anförande och klander af att utskottet tillstyrkt ett anslag af 45,000 kronor för uppförande af ett boställshus vid Värtan, så se ju herrarna litet hvar, som läst detta betänkande och Kungl. Maj:ts förslag, att här är en så i detalj gående utredning och jämförande beräkningar icke allenast rörande kostnaden för denna byggnad, utan äfven rörande kostnaderna för andra byggnader, som äro något så när likställda med densamma, att vi icke inom utskottet kunnat afstyrka detta anslag, utan funnit, att man måste tillstyrka det. Skulle nu kammaren fatta en annan ståndpunkt i frågan, à la bonne heure, det har ju kammaren rätt att göra och att granska hvarje fråga för sig, men jag har sagt min mening, då jag deltagit i den förberedande behandlingen i utskottet och äfven sedermera vid slutbehandlingen af denna fråga.

Men jag skall icke vidare yttra mig om detta, utan öfvergår nu till en annan sak. Herrarna finna på betänkandets tredje sida bland alla de särskilda anslag, hvarom järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t gjort framställning, att Riksdagen skulle bevilja ett anslag till uppförande af en folkskola vid Abisko. Detta anslag ha vi reservanter ansett, att kommunen, det rika Jukkasjärvi, borde lämna och icke järnvägsstyrelsen eller svenska staten. När denna fråga var före till förberedande behandling, infordrade utskottet upplysningar från järnvägsstyrelsen och äskade att järnvägsstyrelsen skulle från kommunalnämnden i Jukkasjärvi infordra icke allenast uppgift på de inkomster, kommunen har från allt järnvägsfolket däruppe, utan äfven meddelanden om de utgifter, kommunen har i och för skolan

för järnvägsfolkets barn. Vi fingo det svaret, såsom herrarna kunna se af de handlingar, som vi ha låtit intaga, att under år 1909 skatten till skola och kyrka för järnvägstjänstemännen i kommunen utgör tillhoppa 1,130 kr. och att hela kommunalskatten för dessa tjänstemän för samma år utgör 3,080 kronor, samt att för Jukkasjärvi kommun, kostnaderna för lärare och lärarinnor vid skolan i Abisko beräknats uppgå till respektive 1,650 och 1,350 kronor, eller tillsammans 3,000 kronor. Alltså hade kommunens inkomst från järnvägsfolket varit större än dess utgifter för detsamma. När man då vet, att dessa järnvägstjänstemän inom kommunen erlagt 1,130 kronor till skolor hufvudsakligast, och man tillika vet, att Jukkasjärvi kommun af staten får 2,000 kronor eller rättare $\frac{2}{3}$ af hvad den betalar till skolan, skulle denna rika kommun årligen förtjäna mellan 2,000 och 3,000 kronor på det att den får det på det här föreslagna sättet.

Dessutom skall staten bevilja ett anslag på 28,000 kronor för en gång för en skolhusbyggnad. Det är sant, att utskottet sagt, att kommunen skall underhålla den, men detta är dock icke statens och kommunens gemensamma angelägenhet. Herrarna ha kanske sett i utskottets betänkande, att utskottet erkänner, att detta är en kommunens angelägenhet. Utskottet säger nämligen: »Ehuru väl det synts utskottet i viss mån oegentligt, att staten på förslaget sätt åtager sig uppförandet af skolhus, en angelägenhet, som lär tillkomma vederbörande kommun, har utskottet emellertid — — — — — ansett sig böra biträda Kungl. Maj:ts öfvermålade förslag.»

Jag kan icke förstå, att Riksdagen härvidlag bör träda emellan, och jag ber i detta fall få säga, att det icke är fråga om någon fattig kommun däruppe i Norrland, utan det gäller en af våra rikaste kommuner i hela landet, hvilket vi finna, synnerligast då vi taga i betraktande det stora rika Grängesberg—Gellivaara—Kiiruunavaara—Luossavaara-bolaget däruppe, som med sina ofantliga rikedomar väl ha den största utgiften både för skola och kommun. Jukkasjärvi kommun, inbegripet det stora bolagets alla invånare, har ett invånarantal af 9,600, och har ett fyrkant på 442,427 fyrk och man betalar till kommunen icke mer än 32 öre — 32 öre, märk det! — Det är en sådan liten afgift till kommun, skola och kyrka, att det är ej mer än en församling till utom denna inom hela det länet, som har en så liten afgift. Däremot har, som vi se i statistiken för 1907, Pajala kommun, som ligger näst intill Jukkasjärvi 1: 40 kr. per fyrk eller närmare 5 gånger mera, än hvad Jukkasjärvi har. Karesuando, en kommun i närheten, hade 87 öre per fyrk. Då Jukkasjärvi, som skulle ha dessa 28,000 kronor, för 1907 icke hade mer än 32 öre per fyrk i kommunalutskylder, men däremot en inkomst af 204,220 kronor, och kommunens utgifter för samma år utgjorde 143,380 kronor, så hade kommunen för detta år ett öfverskott af ej mindre än 60,840

*Angående
nya byggnader och
anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.

(Forts.)

kronor. Den hade dessutom, enligt de statistiska uppgifterna, fordringar och kontant 121,916 kronor, och skulder, som jag antar den betalade, 81,387 kronor, men på detta hade kommunen alltså här ett öfverskott af 40,529 kronor.

Af detta framgår ju tydligt och oförtydligt, att icke Riksdagen här bör träda emellan för denna rika kommun. Det sadas mig af en af de personer ifrån järnvägsstyrelsen, som lämnade oss upplysningar, att förnämsta skälet, hvarför denna framställning nu göres till Riksdagen, skulle vara det — det står för resten i handlingarna — att man fick 10,000 kronor af 1900 års Riksdag för att vid Koskivaara bygga ett bostadshus, men af detta bostadshus skulle användas ett rum för det då närvarande till en skola. Nu kommer man och åberopar det som skäl för att man ytterligare skall för denna församling bevilja ett anslag af 28,000 kronor för ett skolhus. Jag hoppas, att herrarna fått reda på, hur det verkligen hänger ihop med denna framställning, och hur det i förvarande afseende ställer sig i ekonomiskt hänseende för staten, järnvägsstyrelsen och kommunen.

Alla invånare böra väl ha gemensamma rättigheter och skyldigheter; så äfven i detta fall. Af hvad jag sålunda anfört, kan jag icke komma till annat resultat i detta hänseende än yrkande om afslag å utskottets och Kungl. Maj:ts framställning, och jag vågar mig för den skull också på att göra det yrkandet, att det anslag, som utskottet här gjort framställning om, att Riksdagen skulle bifalla, måtte minskas med dessa 28,000 kronor, och att därefter utskottets kläm måtte erhålla följande ändrade lydelse: Att Riksdagen med afslag å Kungl. Maj:ts och utskottets hemställan hvad angår anslag till skolhus vid Abisko 28,000 kronor må till utförande af *nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar* på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 1,509,100 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis redan under år 1910 af tillgängliga medel utanordna 350,000 kronor.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet grefve Hamilton: Herr talman! Här ha framställts anmärkningar mot vissa byggnader, som äro föreslagna att utföras. Man har sagt, att de äro för kostbara och anslagen för rundhändt tilltagna. Man har med allt skäl påpekat, att jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet i själfva verket medgifvit detta. Ja, det är sant, och det medger jag fortfarande. Emellertid torde herrarna erinra sig, att statsutskottet i fjol framställde en liten anmärkning mot att dessa bostäder voro för dyrbara. Jag lät därför till denna Riksdag göra en mycket noggrann undersökning för att utröna, om dessa kostnader kunde bringas ned. Jag kom också till det resultatet, att de kanske vore väl rundhändt tilltagna, men för min del ville jag icke förorda någon ändring härutinnan, ty därigenom

skulle uppkomma den olägenheten, att tjänstemän vid järnvägen i alldeles samma ställning och kanske på samma ort skulla få det olika bekvämt i bostadshänseende, och detta ansåg jag vara ett skäl, som verkligen skulle kunna framkalla ett berättigadt missnöje. Därför menade jag, att hade man sagt a, så finge man också säga b; vi ha nu en gång slagit in på den vägen att gifva tjänstemännen mycket rymliga och dyrbara bostäder, och då få vi också hålla på med det. Det var min uppfattning. Skulle nu Riksdagen ha en annan uppfattning, få väl tjänstemännen finna sig i detta.

Hvad sedan beträffar de i ett par reservationer gjorda yrkandena, att staten icke skulle bygga skolhus i Abisko, så är det betraktelsesätt, som dessa reservanter använda, ganska märkvärdigt, och jag undrar, hvad kammaren eller hvad man i allmänhet skulle säga, om det icke vore staten det gällde utan en enskild arbetsgivare, ett rikt bolag t. ex., som uteslutande genom sina åtgärder framkallat nödvändigheten af att bygga ett skolhus, och som sedan kom och sade: Nej, vi bygga icke något skolhus, ty enligt lagen åligger detta kommunen. Ja, så ligger frågan.

Herr Wavrin sky: Jag ber herr talmannen öfverse med, att jag till en början kommer att uttala mig om förhållanden vid järnvägsförvaltningen, som ej höra hemma under den föredragna punkten. Jag är nämligen nödsakad därtill, på grund af ett par af herr civilministerens yttranden, hvilka till stor del riktade sig mot mig. Hvad lokomotiven beträffar, så kommer jag dock ej för tillfället att yttra mig närmare om dem, utan väntar därmed, tills vi komma till den punkt, som rör den saken. Nu syftar jag närmast på, hvad jag i öfrigt anförde under remissdebatten vid en mera allmän kritik af järnvägsförvaltningen.

Herr statsrådet rullade upp alla dessa förhållanden vid järnvägsförvaltningen, som varit föremål för kritik både här i kammaren och i tidningar. Jag vet icke, i hvad mån herr statsrådet vill göra mig medansvarig för hvad som står i tidningarna, men i händelse herr statsrådet skulle misstänka, att jag har någon del däri, vill jag här öppet säga, att jag aldrig i några tidningar skrivit någon artikel i detta ämne. Jag har endast haft tillgång till järnvägsstyrelsens årsberättelser, och ur dem har jag gjort mina utdrag och beräkningar. Men därjämte har jag alltid vänt mig till minst två eller tre järnvägstjänstemän, fackmän på de områden, där jag såsom riksdagsman ansett mig pliktig göra anmärkning, då jag trott mig finna, att förhållandena icke varit tillfredsställande.

Bakom herr statsrådets stora tal står naturligtvis hela det stora material, som järnvägsstyrelsens talemän förfoga öfver. Jag står därför i en svag position, helst då jag för ögonblicket icke är beredd att inlåta mig på detta ämne i hela dess omfattning. Jag har, som sagdt, icke annat material till mitt förfogande än järnvägsstyrelsens

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.

(Forts.)

årsberättelser, hvilka — jag vill begagna tillfället att säga det — i många afseenden äro otillfredsställande för bedömandet af järnvägens drift och ekonomi. Jag skall lämna bevis för detta påstående sedan.

Jag vill dock för att icke tappa bort det, i detta sammanhang säga, då herr statsrådet talade om det produktiva arbetet uttryckt i vagnaxelkilometer, att en af de stora bristerna i järnvägsstyrelsens årsberättelse just är det, att beräkningarna öfver transportarbetet icke äro uppgjorda i bruttotonkilometer, den enda grund, på hvilken man kan bygga ett bedömande af det produktiva arbetet. Ty hur många kilometer vagnarna rulla, visar inte hvilket arbete som uträttas. Med bruttotonkilometer menar jag tyngden af lokomotiv, tenderar, vagnar, gods och personer, allt detta multiplicerad med antalet kilometer, som lokomotiven gått. Det är det produktiva arbete, som uträttas, och detta får jag inte fram ur årsberättelsen. Det är emellertid detta, som jag söker och behöfver för att kunna bedöma det verkliga resultatet af järnvägsdriften.

Nu vill jag emellertid bestämdt säga, att på mig kan icke tillämpas hvad öfverrevisorerna i en passus yttrade, nämligen att många anmärkningar mot järnvägsstyrelsen hade sin grund i, att man ville »komma styrelsen eller dess underordnade till lifs.» Jag vill bestämdt förklara, att något sådant motiv aldrig legat till grund för mitt försök att göra mig förtrogen med dessa frågor. Jag ber grefve Hamilton vara öfvertygad om, att jag icke hycklar, när jag säger detta.

Hvad herr statsrådet anförde mot mig, var åtminstone delvis af sådant slag, att det, om det är befogadt, mycket väl kan förklaras därmed att — jag upprepar det — de uppgifter om järnvägsdriften, som finnas i årsberättelsen äro onöjaktiga. Vid en senare punkt kommer jag med särskildt afseende på lokomotivens anskaffning och utnyttjande att visa, hurusom också de förklarningar, som järnvägsstyrelsen nu afgifvit, icke äro tillfredsställande. I afseende på två af mina erinringar mot Atlantictypens konstruktion — det var fråga om tenderarna och oljekopporna — har jag fått den upplysningen, att hvad jag klandrat, visserligen mycket riktigt ägt rum, men att felet sedermera blifvit rättadt. Misstaget från min sida är sålunda lätt förklarligt. Järnvägsstyrelsen medger själf, att förhållandena varit sådana, som dem jag klandrat.

Nu riktade herr statsrådet emellertid en skarp anmärkning mot mig, därför att jag skulle yttrat, att järnvägsstyrelsen öfverskridit sitt arfvodesanslag med 1,240,751 kronor, och herr statsrådet förklarade, att det var ofattligt, hvarifrån jag kunnat få denna i sina detaljer utförda siffra. Jag ber då först att till svar härfå säga, att jag icke gjort något sådant påstående. Jag skall be att ur protokollet få anföra hvad jag sade: »En uppgift i en af våra aftontidningar, där det heter, att järnvägsstyrelsen öfverskridit den fastställda arvodesstaten för år 1908 med 1,240,751 kronor, synes bestyrka hvad jag här sagt». Jag har med yttersta försiktighet yttrat mig om en sak, som jag icke haft hvarken tillfälle eller material till att bedöma, och jag

lade med afsikt mina ord på detta sätt. Nu skall jag emellertid meddela närmare hvarifrån jag fått siffran. Den har jag hämtat ur Aftontidningen några dagar innan jag höll mitt anförande. Där fanns en artikel, som hade alla kriterier på att vara skriven af en fackman med mycket goda insikter på det området; jag har mina misstankar om, hvarifrån artikeln kommit, men kan ej yttra mig därom. Artikelförfattaren uttrycker sitt missnöje, öfver att man klandrat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att denna öferskridit sin arfvodesstat med 4,000 kronor och säger i samband därmed: »Men hvad betyder det, när järnvägsstyrelsen öferskridit sin arfvodesstat med 1,240,751 kronor», hvilket, menade författaren, icke klandras. Huru därmed förhåller sig, kan jag icke bestämdt yttra mig om, men jag har här inför herr statsrådet velat klargöra, hvarifrån jag hämtat siffrorna, samt under hvilka omständigheter detta skett. På samma gång vill jag förklara att jag varit i god tro, när jag lämnat siffrorna ifråga, samt att jag fortfarande är det.

Herr statsrådet yttrade sitt misshag öfver, att jag klandrat, att det fanns så mycket tjänstemän, speciellt i de högre graderna, efter den nya organisationens genomförande. Herr statsrådet anser, att det är med orätt som järnvägsstyrelsen klandrats för ökning af tjänstemännens antal. Jag finner mig därför föranlåten att gentemot järnvägsstyrelsen återgifva en dementi, som järnvägsstyrelsen i detta hänseende gjorde, en dementi, som också stod att läsa i Aftontidningen. Aftontidningen, hade nämligen ur en annan tidning intagit en dementi från generaldirektör Pegelow, riktad mot åtskilliga uppgifter angående personalökningen i järnvägsstyrelsen och en jämförelse mellan tjänstemännen i högre ställning än bokhållare år 1906, d. v. s. före omorganisationen och året efter densamma nämligen år 1908. Generaldirektören anger där, att antalet sådana tjänsteinnehafvare skulle uppgått till 44 år 1906 och 60 år 1908. Med stöd af 1908 års officiella berättelse har det påvisats, säger tidningen, att generaldirektören i sin dementi lämnat inkorrekta uppgifter, och tidningen visar med särskildt uppräknande af de olika posterna inom de olika tjänstemannakårerna, att antalet tjänstemän utgör 81, förutom 2 järnvägsfullmäktige och öfverrevisorer. Artikeln slutar med följande ord: »Vi förmoda, att statsbanechefen fortast möjligt skall finna anledning att dementera sin 'dementi'». Jag har icke sett någon sådan dementering från generaldirektören, och därför måste jag fråga mig själf: hvad skall man tro, och hvad skall man icke tro i denna sak? Emellertid framdrog jag under mitt anförande i remissdebatten exempelvis ett fall där personalökningen syntes orimligt stor. Jag påpekade att antalet tjänstemän i Malmö, särskildt af dem som hafva vården af lokomotivparken, vuxit så enormt att jag icke kunde tro uppgiften. Jag sade: »Man har sagt mig — det är järnvägsmän, som gifvit mig denna upplysning — att till dömes vid lokomotivstationen i Malmö sköttes före omorganisationen lokomotivstallarna hafvudsakligen af en enda man, vanligen en lokomotivföreförman,» — och

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

ett par pojkar efter hvad jag sedermera fått veta — »medan antalet af den personal, som nu, under befäl af en maskiningeniör, har omsorgen om nämnda lokomotivpark är *mångdubbelt* större än förut, utan att arbetet väsentligt ökats.» Då jag icke hade fullt tillförlitliga uppgifter om detta förhållande vid det tillfället skaffade jag mig sådana sedermera direkt från tjänstemän i Malmö. Jag fick då den upplysningen, att före reformen skötte en lokomotivmästare med biträde af två extra kontorsbiträden samt en springpojke, summa 4, hela lokomotivmästareexpeditionen. Efter reformen finnas här anställda två ingenjörer, — namnen på alla tjänsteinnehafvare äro uppgifna för säkerhets skull — en kontorsskrifvare, två kontorsbiträden, två extra kontorsbiträden, en lokomotivmästare, två stallförmän och tre springpojkar, summa 13 man. Nog synes det för en utomstående obegripligt hur på en tid, när åtminstone godstrafiken minskats, antalet af tjänstemän kunna växa ut i så hög grad. Man har väl skäl att draga i tvifvelsmål, om det varit något behof för en så stor utvidgning. Jag angaf vid samma tillfälle att Atlantic-lokomotiven lida i flera afseenden af felkonstruktion; dessa uppgifter har herr statsrådet nu förklaradt vara fullkomligt oriktiga. När vi komma till den punkt, däri dessa lokomotiv omnämnas, skall jag upptaga denna fråga och med de uppgifter, jag sedan den tiden ytterligare samlat, söka visa, att felkonstruktionerna på Atlantic-lokomotiven äro långt flera än de, som jag först kunde angifva.

Den anmärkning, som herr statsrådet riktade i allmänhet mot dem, som kritisera järnvägsförvaltningen, tydde på, att herr statsrådet menar, att allting där är väl beställt och att både okunnighet och måhända personlig illvilja låge dold under denna kritik. Ja, det vorc att beklaga, om verkligen anmärkningar kommit fram både inom kammaren genom mig och andra och i pressen, beroende på att man icke fullt känner alla förhållanden, men det synes mig förvånande — och detta är den anmärkning, jag speciellt riktar mot järnvägsförvaltningen — att den, då afkomstprocenten sjunker så betydligt, icke i tid är mån om att lugna alla dem, som äro intresserade af att järnvägarna icke skola brista i förmågan att lämna största möjliga afkomstprocent, genom sådana intressanta upplysningar, som till exempel herr statsrådet varit i tillfälle att lämna i dag. Hvarför innehåller icke en årsberättelse sådana öfersikter? Då hade man dem på papperet framför sig, då hade man tillfälle att granska och göra sig förtrogen med dem och böja sig för de uppgifter, som äro ovederläggliga, och att vederlägga dem, som icke äro det. Hvad jag emellertid ber att få bestämmt förklara det är, att om herr statsrådet, som knappast kan ha tillfälle att göra annat än upptaga och vidare befordra järnvägsstyrelsens förklaringar, stode i närmare kontakt med järnvägstjänstemännen i hela landet, skulle han erfara, att den kritik, som utöfvas, om den än någon gång icke är fullt korrekt och rättvis, dock härflyter från en uppfattning, som delas af den stora mängden järnvägstjänstemän i landet, och att ett djupt missnöje inom järnvägsförvalt-

ningen är rådande från tjänstemannagraderna långt nere och till dem högt uppe.

Jag har varit ytterst försiktig, när jag vändt mig till järnvägstjänstemän för att få deras upplysningar om förhållanden, som synts mig svåra att bedöma på egen hand. Jag har tillskrifvit personliga vänner till mig från äldre tider, dels från de år, då jag en kort tid var tjänsteman vid statens järnvägsbyggnader, dels andra vänner och bekanta inom järnvägstjänstemannakåren, och jag har häpnat öfver den hållning, de ha intagit, då jag på det sättet vändt mig till dem. Icke så, att de ha tillbakavisat tanken på, att de skulle kunna privat i all vänskaplighet lämna mig besked, huruvida den åsikt jag hyst i det ena eller andra fallet vore riktig, men det har yttrat sig en sådan förskräckelse för, att det skulle bli känt, att de haft brevväxling med mig, att det är rent häpnadsväckande. För att bli förstådd måste jag gifva ett par exempel. Jag skref en dag från riksdagen till en tjänsteman vid statens järnvägar ett bref af ungefär detta innehåll: Jag har från två olika håll fått upplysningar om ett visst missförhållande, hvilka synas mig så väsentliga, att jag icke kan undanhålla Riksdagen desamma, men jag vill ha kontroll på dem. Var god och säg mig, om Er uppfattning är densamma som de andras, till hvilka jag vändt mig. Härpå fick jag till svar ett förnärmadt bref, som sade: Hur kan Ni gifva er till att skriva till mig på ett kuvert, stämplat »Riksdagen». Min bana i järnvägen kan vara stängd, och det är med oro jag ser framtiden an efter detta. Vill ni ha uppgifter, så sänd Edra bref i ostämplat. icke i stämplat kuvert. En annan järnvägstjänsteman från landsorten, som jag kände, kom hit till Stockholm en dag och jag mötte honom händelsevis på gatan. »Det var bra», sade jag, »nu skall jag passa på att få upplysning om en del saker. kom in här, så få vi talas vid.» — »Nej», svarade han, »jag vill icke synas i sällskap med dig ute, ty du har angripit järnvägsstyrelsen i remissdebatten». — »Men är det verkligen så illa ställt?» — »Ja, jag har barn i järnvägens tjänst; man säger naturligtvis ingenting till dem, men deras framtid är stängd, om det blir känt, att jag haft det ringaste med dig att skaffa.» — Jag har erfarenhet från många liknande fall.

Herr statsrådet talade om andan inom järnvägen. Ja, denna anda har synts mig icke vara god, och dylika händelser vittna om, att tjänstemannakåren inom järnvägen icke är besjälad af den anda, som skulle behövas för att drifva verket framåt och göra det så ekonomiskt fruktbärande som möjligt. Jag nämner detta, därför att det måste menligt inverka på den arbetsvillighet, den arbetsglädje och det intresse, som tjänstemännen böra hysa, och jag är öfvertygad om, att det system — ty det är systemet jag kritiserar — som nu följts i detta hänseende, icke är sundt och godt.

För öfrigt tror jag, att den nu sittande järnvägsstyrelsen icke behöfver tadlas ensam eller i så hög grad, som man är sinnad att göra, när man blott tänker på det närvarande. Jag ber kammaren observera att jag slutade mitt anförande vid remissdebatten på följande sätt:

*Angående
nya byggnader och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.
(Forts.)

»Utan att hafva i ögonsikte att klandra särskildt den nu sittande järnvägsstyrelsen — järnvägarnas förvaltning har gått i samma spår i lång tid — vill jag dock säga, att det synes mig vara nödvändigt, att Kungl. Maj:t tillser, huruvida det system vid statens järnvägars förvaltning, som följes, motsvarar de fordringar, som böra ställas på en stor, modern affärsrörelse, och, sedan omorganisationen nu hunnit något verka, pröfva, huruvida de förhoppningar, man ställde på den samma, verkligen uppfyllts eller i annat fall grundligt söker utreda, hvad som därvidlag brister och söker råda bot för dessa brister.»

Jag har i kammaren utförligt redogjort för bokföringssystemet vid statens järnvägar. Jag hoppas, att den redogörelsen skall för kammaren vara ett bevis, att jag velat gå samvetsgrant till väga i min kritik. Jag har lagt ner mycket arbete för att förvissa mig om, att jag icke kom med löst prat, och jag har velat framställa saken så tydligt som möjligt, för att kammaren själf skulle få tillfälle att bilda sig ett begrepp om förhållandena. Jag har på intet sätt besjålats af någon önskan att komma järnvägsstyrelsen till lifs, men hvad jag har velat göra och fortfarande kommer att göra — det blir ett ytterligare tillfälle härtill vid behandlingen af herr Kronlunds motion — det är, jag vill betona det, att när de ekonomiska förhållandena äro sådana, som de för närvarande äro vid järnvägarna, energiskt taga upp frågan, hur man skall förfara för att få bättre utbyte af järnvägsdriften. Jag hade trott, att äfven järnvägsstyrelsen med glädje skulle se, att så många som möjligt intresserade sig för den saken, och jag har tänkt, att äfven anmärkningar, mot hvilka järnvägsstyrelsen kan ha något att invända, i alla fall skulle vara välkomna för den goda sakens skull. Jag håller det under alla omständigheter för min plikt såsom riksdagsman att, äfven om jag skulle utsätta mig för obehag genom att riskera göra ett uttalande, som kan af järnvägsstyrelsen bemötas, i alla fall finna mig häri för att åstadkomma den nödiga kontrollen på förvaltningen i fråga.

Jag skall sluta, herr talman, med några få ord om den punkt, som nu är föredragen. På sidan 11 i utskottets utlåtande upptages en post på 500,000 kronor för diverse arbeten. Jag hemställer, om icke det kunde vara befogadt att uttala det önskemålet — jag gör det åtminstone för min del — att dessa 500,000 kronor, som ju representera ett betydligt belopp för arbeten af så mångskiftande art, att de icke kunna på förhand angifvas, måtte bli redovisade, på det Riksdagen må kunna bedöma, huru denna halfva million blifvit använd.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve Hamilton: Jag kan knappast förstå den ifver, hvarmed herr Wavrinsky reagerat mot det lilla jag yttrade i mitt anförande rörande honom. Det var vid två tillfällen jag tillät mig att citera yttranden, som han haft, och jag tror, att det skedde med den största hofsamhet. Jag framlade endast fakta. Herr Wavrinsky klagade öfver, att jag sökt påbörda honom att hafva påstått att järnvägsstyrelsen gjort sig

skyldig till öfverskridande af arfvodesstaten. Nej, herr Wavrinsky, jag sade uttryckligen, att herr Wavrinsky framhöll, att enligt meddelande i pressen denna stat öfverskridits med ett visst belopp. Således angaf jag detta fullkomligt korrekt, och i den delen finns därför icke något skäl att klaga öfver hvad jag yttrade.

Herr Wavrinsky använde för öfrigt, som jag tyckte, ett något underligt sätt för att söka visa, att han hade haft fog för åtskilligt af det klander, han framställt. Jag skall blott som ett exempel på, hur herr Wavrinsky behandlade denna sak, taga ett af de fall han framdrog. Han sade: »Jag har gjort anmärkningar mot Atlantic-lokomotiven, och så säger man, att mina anmärkningar äro ogrundade. Nu är emellertid förhållandet det, att hvad jag sade om oljekopparna och tendrarna var riktigt, men detta fel har sedermera blifvit rättadt.» Nej, herr Wavrinsky, anmärkningarna voro icke riktiga. Med afseende på oljekopparna påstod herr Wavrinsky vid diskussionen, att de voro för små. Järnvägsstyrelsen svarade härpå, att de icke voro det. Vissa koppar på vissa maskindelar voro felaktiga så till vida, att de slängde ut oljan, och detta hotades därigenom, att de tätades. — Herr Wavrinsky påstod vidare, att tendrarna voro för små, och han ansåg, att det berodde på förbi-seende hos järnvägsstyrelsen, att de voro mindre än de kunde varit. Detta var emellertid tvärtom ett bevis på omsikt hos järnvägsstyrelsen. Det var nämligen angeläget att så snart som möjligt få A-lokomotiven insatta vid statens järnvägar, emedan persontågen söder om Stockholm blefvo så stora, att man antingen måste öfver-anstränga lokomotiven, hvilket är oekonomiskt, eller också öka dragkraften. Skulle man emellertid förse A-lokomotiven med sådana tendrar, de borde ha, skulle man icke kunnat vända dem på de befintliga vändskifvorna, som icke hålla mer än femton meter i genomskärning, och därför satte man in lokomotiven med mindre tendrar. Nu äro emellertid femton meters-skifvorna borttagna och flyttade till andra stationer, där de göra god nytta, samt ersatta med tjugo meters-skifvor, och samtidigt ha A-lokomotiven fått stora tendrar, och de tendrar, de haft, öfverflyttats till godslokomotiv, som af denna anledning beställts utan tender. Så förhåller det sig med det felet, herr Wavrinsky.

För öfrigt påstod herr Wavrinsky, att det vore oriktigt att tala om vagnaxelkilometer och klandrade mycket styrelsens statistik såsom otillfredsställande. Enligt hvad jag tror, är det allmänna omdömet icke blott i Sverige, utan öfver hela världen det, att det icke finns något enda land, som har så fullständig och god järnvägsstatistik som Sverige. Detta må nu påstås blott vara mitt omdöme, men jag vet dock, att det är allmänt erkänt. Statistiken i det ena landet får stå i en viss öfverensstämmelse med statistiken i det andra, för att man skall kunna jämföra dem.

Men orsaken, hvarför jag egentligen begärt ordet, var den, att herr Wavrinsky ansåg sig kunna här offentligen inför kammaren

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

förklara, att chefen för järnvägsstyrelsen, generaldirektör Pegelow lämnat, som han uttryckte sig, inkorrekt uppgifter, således medvetet felaktiga uppgifter angående ökningen af personal af högre grad. Det uttrycket föreföll mig ganska märkvärdigt, så mycket mera som herr Wavrinsky anført siffror, ifråga om hvilka man endast behöfde använda en enkel subtraktion för att få fram just de siffror, som jag lämnade i mitt första anförande. Jag har här, om herr Wavrinsky vill se, en specifikation öfver tjänstemännen i styrelsen och vid distrikten angifvande det antal, som förekommit under sista åren i högre grad än förste bokhållaregraden, och jag vågar påstå, att den är korrekt och öfverenstämmade med hvad generaldirektör Pegelow sagt. Jag tycker ej det är rätt — och allra minst hade jag väntat mig det af en man som herr Wavrinsky, hvilken jag vet icke vill uppträda annat än honnett och hederligt — det är icke rätt att rikta så grafva beskyllningar mot en person, som icke är i tillfälle att försvara sig.

Herr Rune: Herr civilministern har begagnat tillfället att meddela vissa upplysningar rörande statens järnvägar i allmänhet, upplysningar, som kammaren naturligtvis är tacksam att hafva erhållit. Det är svårt att i detalj kritisera dessa uppgifter och de förhållanden, som blifvit berörda — jag hänvisar emellertid till den kritik, som här blifvit gjord från vissa håll. Själf vill jag begagna tillfället att framhålla, att man kan ändå icke af en sådan redogörelse, som naturligtvis i alla händelser är ytterst intressant, få en bestämd uppfattning om eller tilltro sig att kunna vitsorda, att allt vid statens järnvägar är väl beställt. Jag tror fastmer, att i denna kammare finnes en ganska utbredd åsikt därom, att det kräfves en ordentlig och grundlig undersökning angående de ekonomiska förhållandena vid statens järnvägar och angående de förhållanden, som göra, att det ekonomiska utbytet faktiskt blifvit så dåligt som förhållandet under senaste åren varit.

Herr statsrådet nämnde såsom bevis för den goda inverkan de nuvarande förhållandena utöfva, hurusom enligt instruktioner och reglementen det särskildt skarpt markerats, att järnvägsstyrelsens arbete skall bedrivas på möjligast praktiska sätt. Han förklarade sig göra detta uttalande därför att, såsom han nämnde, det vore karaktäristiskt för den anda, i hvilken statens järnvägsförvaltning arbetade, och som tog sig uttryck däri, att tillvägagångssättet vore snabbt, så att man icke använde mångskrifveri utan i allmänhet sökte handlägga saker praktiskt och snabbt för att på bästa sätt betjäna trafiken.

Jag har ansett det vara af vikt, att i ett särskildt fall belysa, huru det i praktiken gestaltat sig med detta raska grepp på ärendena, som järnvägsförvaltningen skulle ha. Vi ha ett trafikreglemente vid statens järnvägar, som är af år 1862. Den 1 oktober 1888 uttalade kommittén för revision af statens järnvägstaxa den

åsikten, att behof af omarbetning af detta trafikreglemente måste anses förefinnas — det var sålunda redan 1888, för 22 år sedan, som ifrågavarande behof fastställdes. Järnvägsstyrelsen ansåg sig i underdånigt betänkande den 5 september 1889 kunna framhålla, att med revisionen af detta reglemente kunde anstå, enär förslag till internationellt trafikreglemente för banorna å kontinenten nyligen blifvit upprättadt af därtill utsedda delegerade, till hvilket förslag man med hänsyn till den alltmer växande samfärdseln med nämnda banor, enligt styrelsens åsikt, vid omarbetningen af statsbanornas reglemente borde taga behörig hänsyn. Trots det att berörda »*internationella fördrag angående godsbefordring å järnväg*» trädde i kraft den 1 januari 1893, kunde ett Riksdagens utskott 1905 i anledning af en motion af herr Lindgren i Örebro uttala, att skäl icke torde vara för handen att med anledning af densamma vidtaga särskilda åtgärder. Utskottet tog härvid hänsyn till det pågående förarbetet till ett nytt trafikreglemente för statens järnvägar; det hade nämligen varit särskilda kommitterade, som arbetat på detsamma, churu arbetet i hufvudsak fått ligga nere ända till 1904, då en särskild föredragande för taxerärenden förordnades inom kungl. järnvägsstyrelsen, hvilken bland annat skulle utarbета utkast till de olika delarna i trafikreglementet. Som jag nämnde, väckte herr Lindgren 1905 en motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran, att Kungl. Maj:t täcktes låta utarbета nytt reglemente för trafiken på statens järnvägar snarast möjligt. Det utskott, som behandlade frågan, tog nu hänsyn till det redan pågående förarbetet å nämnda reglemente och slutade med följande: »Af ofvanstående framgår således, att man inom en icke allt för aflägsen framtid torde kunna förvänta en lösning af den numera rätt gamla frågan om nytt trafikreglemente i stället för det onekligen föråldrade och i många afseenden olämpliga reglemente från 1862 med dess särskilda tillägg och ändringar». Detta var 1905, således för ungefär 5 år sedan, som detta skrefs. Så kom 1908, och intet trafikreglemente var då heller synligt eller någon omarbetning verkställd. Då väcktes en motion i denna kammare af herr Röing om en skrifvelse till Kungl. Maj:t för att påskynda utarbetandet af det nya reglementet. Den motionen hänvisades till tredje tillfälliga utskottet, och detta utskott infortrade från järnvägsstyrelsen en promemoria för att därigenom taga reda på ärendets läge, och blef en sådan promemoria mycket välvilligt till utskottets afgifven. Jag skall be att få uppläsa denna promemoria, den lyder så här: »I järnvägsstyrelsen har utarbetats en jämförande sammanställning af de svenska, danska, tyska och schweiziska trafikreglementena att tjäna till ledning vid utarbetande af det tillämnade nya reglementet. — Utkasten till 'Allmänna bestämmelser' och till de paragrafer, som afse befordringen af personer och resgods, föreligga färdiga. — I fråga om de paragrafer, som afse befordringen af gods, har styrelsen, efter det 1906 års

Angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.

(Forts.)

Riksdag bifallit Kungl. Maj:ts proposition om Sveriges anslutning till det internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg, hvilken anslutning emellertid ägde rum först den 1 november 1907, velat tillgodogöra sig den erfarenhet, som i Tyskland föranledt, att det för de tyska järnvägarna gällande trafikreglementet, ehuru baserad å nämnda fördrag, f. n. är under omarbetning i syfte att de önskemål, som från representanter för den tyska handeln och näringarna uttalats, skulle kunna bättre tillgodoses än som med det nuvarande reglementet vore fallet. Enligt hvad styrelsen inhämtat, skall förstnämnda reglemente träda i kraft den 1 januari 1909, hvarför detsamma inom den närmaste tiden torde föreligga i definitiv gestalt» — det var för något öfver 2 år sedan som detta arbete pågick; så fortsätter promemorian: »Under tiden skola särskilda tillkallade linjetjänstemän underkasta det föreliggande utkastet en förberedande granskning för att sedan utkast till de paragrafer, som afse befordringen af gods, jämväl föreligger, underkasta äfven denna en förberedande granskning. — Det sålunda granskade förslaget skall därefter undergå pröfning hos distriktsförvaltningarna och svenska järnvägsföreningen för att slutligen handläggas i styrelsen och underställas Kungl. Maj:ts godkännande.»

Utskottet yttrade då med anledning af herr Röings motion: »Vid sådant förhållande och då af kungl. järnvägsstyrelsens här ofvan intagna promemoria, rörande det läge, i hvilket frågan om revision af trafikreglementet nu befinner sig, framgår, att det uppenbarligen är styrelsens afsikt att utan tidsutdräkt bringa denna revision till fullbordan, synes det utskottet, som om den af motionären föreslagna skrifvelsen i ämnet icke skulle vara behöflig.»

Utskottet litade på, såsom herrarna höra, att detta reglemente utan någon Riksdagens skrifvelse skulle snart nog omarbetas. Jag var ordförande i detta utskott, och jag måste lifligt beklaga, att jag hyste den tilliten i detta afseende, därför att jag är öfvertygad därom, att om Riksdagens skrifvelse kommit till stånd, så skulle bestämdt reglementet i detta nu varit färdigt. Det är ju märkvärdigt, att ingenting åtgjorts, då man redan för 22 år sedan uttalade, att behof af ett nytt trafikreglemente förefanns. Sedan har man tagit hänsyn än till det ena än till det andra. För min del anser jag, att en omarbetning af ifrågavarande reglemente borde utan dröjsmål hafva företagits äfven om med hänsyn till ändrade förhållanden ytterligare omarbetningar måst företagas hvar tionde år, något som enligt mitt förmenande icke skulle innebära någon som helst fara, ty om sedan utländska förhållanden i fråga om samtrafiken skulle göra, att man måste vidtaga ändringar, så kunde man ju då hafva tillfälle att i sådant afseende följa med sin tid. Under de två år som förgått, har emellertid intet hinder förefunnits att verkställa en omarbetning af trafikreglementet, och

jag måste uttala mitt beklagande öfver att ett så viktigt reglemente, som detta måste anses vara, icke kunnat åstadkommas.

Jag har ansett mig böra nämna detta för att därigenom i min mån belysa den anda, som för närvarande gör sig gällande i fråga om järnvägsstyrelsens arbeten, och detta trots det att i reglementet finnes uttryckt, att arbetet skall förrättas på ett snabbt och praktisk sätt.

Herr talman, jag har intet yrkande.

Herr Carlsson i MalMBERGET: Herr talman! Herr civilministern har inledt debatten på ett område, som nästan ligger mycket vid sidan om hvad vi här hafva att behandla. Den debatt, som här utspunnit sig, har föranledt, att vi äro på god väg att glömma, hvad diskussionen egentligen bör röra sig om, när det gäller denna punkt, som ju afser anslag för statens järnvägsbyggnader, i fråga om hvilka utskottet har afgifvit sitt förevarande utlåtande.

Jag har för min del begärt ordet för att yttra några ord med anledning af det anförande herr Sjö förut hade i fråga om en af de föreliggande anslagspunkterna, nämligen den, som afser anslag till skolhusbyggnader vid Abisko station vid Riksgränsbanan. Herr Sjö framhöll såsom något orimligt, att staten skulle inträda i kommunens klara och tydliga skyldighet att hålla skollokaler för inom skoldistriktet befintliga barn. Såsom stöd för sin uppfattning, att intet behof föreligger för några statens åtgärder härvidlag, framhöll herr Sjö Jukkasjärvi kommuns goda finansiella ställning. Han använde därvid, såsom i detta afseende belysande, de siffror, som utskottet anfört i sitt betänkande här, nämligen i hvad mån järnvägspersonalen på det område, som denna skola var afsedd att utgöra lokal för, bidragit till skolväsendet inom kommunen och å andra sidan, hvilka utgifter kommunen har för skolväsendet på samma område. Herr Sjö yttrade, om jag fattade honom rätt, att järnvägspersonalen erlagt 1,130 kronor till skolan och dessutom 3,080 kronor till kommunen. Såvida jag kunnat läsa utskottets betänkande rätt, så är det icke alldeles riktigt att ställa dessa siffror i det sammanhang som herr Sjö gjorde, alldenstund den sista summan afser hela kommunalskatten, och utgifterna till kyrka och skola påföras som en del af kommunens skatt, hvilken jämväl omfattar fattigvård och andra kommunala utgifter, oaktadt de uppföras på samma debetsedel. I fråga om dessa utgifter räknas således allt, som är gemensamt för kommunala ändamål, såsom kommunalskatt. Det är därför min uppfattning, att den sista summan afser inkomst för både kyrka, skola, fattigvård och alla andra kommunala utdebiteringar. Genom sitt beräkningssätt kom emellertid herr Sjö till den slutsatsen, att kommunen förtjänar på järnvägspersonalen därigenom, att den behöfver utgifva mindre medel för skolväsendet än den finge in för samma ändamål. Enligt min beräkning ställer det sig däremot så, att kommunen för närvarande har 1,870 kronors större utgift för

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

skolväsendet än den får in från järnvägspersonalen. Det blir sålunda ett helt annat förhållande, och jag tror verkligen, att det är så. Huru det ställer sig, när det gäller att bedöma själva principfrågan, huruvida staten skall bygga skollokaler inom vissa kommuners områden, det är en sak, som jag för min del icke anser vara af så enkel beskaffenhet, som herr Sjö anförde. Ty vi måste komma ihåg, att det här gäller för respektive kommuner, att tillgodose skolförhållanden vid en bana af anseelig längd och med säregna förhållanden. — Riksgränsbanan genomlöper en längdsträckning från Luleå till Riksgränsen af cirka 41 mil, och staten har planterat ut sin personal här och där efter hela sträckan genom dessa ödemarker. Det är naturligtvis icke godt för kommunerna att hålla fullt ändamålsenliga skollokaler på fullt lämpliga platser öfver hela denna långa bansträcka, särskildt om man tager i betraktande, att socknarnas befolkning i öfrigt, icke i nämnvärd mängd är bosatt utefter järnvägslinjen, utan lokaler måste uppföras uteslutande för barn tillhörande arbetare i statens järnvägars tjänst. Om vi nu tänka oss, att denna järnväg vore en enskild järnväg, huru skulle det då ställa sig? Jo, för det första så, att den vid densamma anställda personalen finge erlægga vanliga utskylder för sin inkomst och vidare, att järnvägsbolaget såsom sådant finge skatta för inkomst af hvarje station det hade inom kommunen. Däremot genom den rörelse, som staten här bedrifver, och af hvilken staten åtnjuter god inkomst, alldenstund denna linje är statens mest givande järnvägslinje, har icke kommunalkassan och skolkassan någon direkt inkomst, hvarför kommunen rimligtvis icke bör åläggas att ensam ikläda sig ansvaret för vederbörlig kostnad för skollokaler. Staten är här arbetsgivare och fri från skatt för sina inkomster, och kommunen får bära utgifterna. Detta tangerar ett område, å hvilket diskussionen vid ett föregående tillfälle under denna riksdag rört sig, nämligen då vi debatterade om framställningen angående statsbidrag till Trollhättans kommun..

Genom en jämförelse mellan staten som arbetsgivare och enskilda bolag finner jag äfven stöd för det principiellt riktiga uti, att staten inskrider och beviljar medel för uppförande af här ifrågakvarande skolhus, då detsamma är afsedt för statens personal, som staten placerat där uppe och denna personal är spridd öfver så stora områden, att det för en bekväm skolgång erfordras ett flertal skolhus. Om jag nu tänker på den plats, där jag själf är bosatt, nämligen Malmberget, har bolaget däruppe, förutom att det måst till kommunalkassan erlægga utskylder, utdebiterade efter vanliga grunder, på egen bekostnad uppfört tre skolhus och öfverlämnat dem till skolrådets begagnande, och bolaget underhåller äfven dessa skolhus för all framtid, så att kommunen slipper ifrån det. Detta visar, att bolaget inser, huru oerhördt betungande för de skattdragande det skulle bli i framtiden, om de skulle bekosta både nyanläggning och underhåll af alla erforderliga skollokaler. Vi få icke glömma,

att vi här ha att göra med samhällen, som, om jag så må säga, uppstått såsom svampar ur jorden. För att nu tala om ett annat bland dessa, nämligen Kiruna, är det endast 8 år gammalt. Herr Sjö har framhållit, att skatten i Juckasjärvi vore låg. Ja, hvarpå beror detta? Se vi ett tiotal år framåt i tiden, lärer det nog ställa sig annorlunda. De belopp, som Juckasjärvi kommun anslagit för nyanläggning af skolhus, hafva delvis utgifvits så nyligen, att kommunalkassan ännu icke hunnit att bli betungad med ränta å eller amortering af dessa belopp. Jag vill i förbigående nämna, att under förra året eller kanske det är två år sedan Juckasjärvi kommun i Kiruna uppfört ett mönsterskolhus af sten för en kostnad, om jag minnes rätt, af 250,000 kronor, och å detta belopp torde kommunen ännu icke behöft betala ränta eller göra amortering. Men dessutom har bolaget äfven där uppfört *fyra* skolhus och öfverlämnat dem till skolrådet för begagnade.

Det synes vara rätt och rimligt, att staten här såsom arbetsgifvare träder emellan med direkt anslag för uppförande af skollokalen i fråga. Kommunen kommer gifvetvis att åläggas att bestrida underhåll, enligt vanliga grunder, af lärarepersonalen och äfven lokaler, sedan de en gång blifvit uppförda.

Då det här gäller en utgift en gång för alla af 28,000 kronor för att möjliggöra bekväm skolgång för barn till statens egna arbetare, bör man icke hålla på, att kommunen ensam skall ikläda sig kostnaderna för dessa barns skolgång. Jag tillåter mig påpeka, att Riksdagen icke kan besluta, på hvilka platser inom Juckasjärvi kommun skolor skola byggas, eller förhindra kommunen att vidtaga andra åtgärder för ifrågavarande barns skolgång. För att nu anföra ett exempel, vill jag nämna, att vid banan i fråga inom Gellivare kommun har järnvägsstyrelsen förbundet sig att till vissa järnvägstjänstemän, som äro bosatta aflägset från den plats, där skolan är belägen, gifva 10 kronor i månaden för hvarje barn såsom hjälp till inackordering för barnet å lämpligt ställe invid skolan. Skolrådet i Gellivare hade också för att underlätta en sådan inackordering anslagit lika stort belopp, så att järnvägsstyrelsen lämnar 10 kronor och skolrådet i Gellivare 10 kronor i månaden för hvarje barn till inackordering i och för åtnjutande af undervisning i Gellivare, Malmberget eller Kiruna. Föräldrarna äro emellertid icke riktigt nöjda, trots det att det finns skolor på nämnda respektive platser. Men personalen vill icke släppa sina barn från hemmet, utan vill ha skola så pass nära, att de kunna hafva sina barn i skolan på dagen och i hemmet på nätterna, och detta kan jag icke förvåna mig öfver. Riksdagen kan sålunda icke inverka på det beslut, som Juckasjärvi kommun fattar för fullgörande af sina skyldigheter med afseende på barnens skolundervisning. För att nu gå personalens enligt min uppfattning rättmätiga önsknings till mötes, nämligen att få en skola på lämplig plats för att kunna hålla sina barn i skolan, bör

Angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

staten en gång för alla göra denna ekonomiska uppoffring och anslå detta belopp.

Jag skall därför, herr talman, tillåta mig att yrka bifall till utskottets hemställan angående beviljande af 28,000 kronor till skolhuset i Abisko.

(Forts.)

Grefve R. Hamilton: Herr talman! Jag begärde ordet närmast med anledning af ett yttrande, som fälldes af en aktad talare på kronobergsbänken. Tiderna förändras och vi med dem, och herr Sjö tyckes verkligen förändras med tiden. Aldrig hade jag trott mig få upplefva den dag, då herr Sjö skulle förorda beviljande af anslag till uppförande i Småland, för en kostnad af ungefär 5,000 kronor, af lägenheter om 1 rum och kök eller till uppförande ute vid Värtan af lägenheter om 2 rum med kök för en kostnad af 9,000 kronor. Han borde väl, likaväl som hvarje annan landtman, veta, hvad man på landsbygden kan i byggnadsväg erhålla för de beloppen. Jag föreställer mig, att många hemmansägare, som äro i den välbärgade ställningen, att de kunna uppföra boningshus för en kostnad, uppgående till 9,000 kronor, skola för detta belopp kunna erhålla en byggnad, omfattande 5 å 6 rum och kök. Jämför man nu de belopp, som begäras för uppförande af dessa lägenheter om ett rum och kök i Anneberg — jag tror det ligger i Kronobergs län — eller två rum och kök vid Värtan, med beloppet af de lån, som enligt Riksdagens beslut beviljas för uppförande af egna hem, eller högst 5,000 kronor, och besinnar man, att för högst 6,000 kronor skall åstadkommas ett eget hem, omfattande boningshus, ladugård, öfriga uthus och tillräcklig jord för att lämna egna hemstagan näring för sig och sin familj, så måste det erkännas, att jämförelsen blir synnerligen haltande. Man fordrar, att den, som skall bryta Sveriges jord, skall åstadkomma hela sitt hem för ett belopp, ungefär motsvarande det man vill bevilja för uppförande af en lägenhet om ett rum och kök för en arbetare. Det är tydligt, att ett sådant förslag skall väcka ond blod bland småfolket, som man önskar skall befolka vår landsbygd. Herr civilministern erkände också, att han ansåg beloppet vara något för högt, men han önskade, att tjänstemännen vid statens järnvägar skulle få rymliga hem. Ja, herr statsråd, det önska vi alla, men vi tro, att dessa rymliga hem skola kunna uppföras till billigare pris, än hvad Kungl. Maj:t föreslagit. Om herr statsrådet vill vända sig till fackmän, som känna till förhållandena ute på vår landsbygd, skall han måhända få ett förslag, som utvisar, att man godt kan uppföra synnerligen goda och rymliga bostäder för vida lägre pris.

Herr Sjö talade också emot uppförande af skolhuset i Jukkasjärvi socken uppe i Norrland. Jag erkänner, att det belopp, som begäres för uppförande af denna skola, är mycket högt tilltaget. Försåvidt jag kunnat räkna rätt, skulle kostnaden komma att gå till 700 kro-

nor per hvarje barn. Det är ett dåligt exempel, som staten visar vår landsbygd, om den beviljar ett så stort belopp för åstadkommande af en skola för 38 barn. Men jag vågar dock icke yrka afslag, enär denna skola är afsedd att tjäna ett behjärtansvärdt ändamål, och jag är öfvertygad om, att det fattiga Norrland behöfver stöd för åstadkommande af ett ordentligt skolväsen.

Herr talman, jag tillåter mig att yrka bifall till herr Nilsons i Örebro förslag.

Herr Olsson i Fläsbro: Herr talman! För min del kan jag omöjligen gilla herr statsrådets för en stund sedan uttalade uppfattning i fråga om det föreslagna skolhuset i Abisko. Ty denna uppfattning leder, såvidt jag fattade honom rätt, följdriktigt till, att staten bör bygga skolhus för barn af statstjänare till och med i Stockholm, och detta är väl ändå icke staten beredd att göra. Däremot anser jag, i likhet med herr Sjö, att, då dessa järnvägstjänstemän äro medlemmar af Jukkasjärvi kommun och såsom sådana erlägga afgift till densamma, kommunen och icke staten bör bygga skolhuset i fråga, oafsedt om barnens föräldrar äro statstjänare eller icke. Endast om kommunen är så fattig, att den icke står ut med en sådan utgift, bör statens hjälp påkallas. Men detta är här alldeles icke förhållandet. Enligt af herr Sjö för en stund sedan meddelade uppgifter utdebiterades år 1907 inom Jukkasjärvi socken icke mer än 32 öre pr fyrk, och ändå fanns, sedan utgifterna för året betäckts, en behållning af icke mindre än 60,840 kronor. Riktigheten af dessa siffror, som uppgifvits, har jag själf kunnat konstatera genom tillgänglig statistik. Då af de 28,000 kronor, hvarom här är fråga endast något öfver 600 kronor skulle belöpa sig på dessa järnvägstjänstemän, är det klart som dagen, att, om utskottets förslag bifalles, kommunen såsom ren gäfva erhåller något öfver 27,000 kronor, af hvilka största delen faller på det rika malmbolaget.

För min del kan jag således icke finna annat, än att detta förslag är, jag hade så när sagt, absurdt, och därför vill jag förena mig med herr Sjö i hans yrkande.

Herr Wavrinisky: Herr talman! Om jag gjort mig skyldig till den grofva förseelse, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet tillvitade mig, så skulle jag djupt beklaga det, och jag skulle också ögonblickligen taga tillbaka mina ord och be generaldirektör Pegelow om ursäkt. Men jag är fullkomligt säker på, att herr statsrådet skall vid genomläsning af protokollet — jag skall icke »bortjustera» ett enda ord i fråga i detsamma — finna, att jag icke riktat en sådan tillvitelse mot generaldirektören för järnvägsförvaltningen. Jag sade, att jag i en tidning, Afton-tidningen, funnit en artikel af viss lydelse, hvilken artikel jag re-

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

fererade, och jag slutade med att säga, att då jag icke sett någon dementi, så frågade jag mig: hvad skall man tro om detta?

Sedan jag så yttrade mig, har jag fått en förklaring, som ställer alltsammans i en helt annan dager. Det är nämligen så, att generaldirektörens uppgift var oriktig, men endast *formellt* oriktig, kan man säga. Han gjorde en jämförelse mellan tjänstemän i högre tjänsteställning än »bokhållare» år 1906 och år 1908, men han menade — »förste bokhållare», efter hvad jag först nu inhemtat af en artikel i Stockholms-tidningen, den tidning, till hvilken »dementien» var insänd. Hade han också *skrifvit* »förste» bokhållare, skulle saken varit klar. Måhända skall man säga, att man kunde begripit meningen med generaldirektörens ord, men jag ber om ursäkt, att jag icke kunde fatta, att med bokhållare här menades förste bokhållare. Generaldirektörens senare förklaring af hvad han menat hade tyvärr undgått min uppmärksamhet.

Prof på, hur viktigt det annars är att icke rida på ord, ha vi fått genom statsutskottets föreliggande utlåtande. Jag ber att få föregripa ärendet något, då jag hänvisar till en senare punkt i detta utlåtande, nämligen punkt 9. Jag nämnde i min kritik vid remissdebatten, att axelbrott ofta förekommit. Nu har järnvägsstyrelsen lämnat statsutskottet en förklaring, hvori min uppgift bestrides — jag är inom parentes sagdt statsutskottet tacksam för att denna förklaring från järnvägsstyrelsen fått inflyta i utlåtandet — och gensagan lyder sålunda: »Beträffande talarens uppgift, att axelbrott inträffade ofta, hade det meddelats utskottet, att å ifrågavarande lokomotiv axelbrott icke inträffat, men att däremot å ett antal vefaxlar till lokomotiven visat sig bräckor, hvilka föranledt axlarnas utbyte till förekommande af svårare skador å lokomotiven.»

Hvad är detta annat än det jag sagt? Vefaxlar äro väl också axlar, och voro bräckorna af sådan beskaffenhet, att axlarna behöfde utbytas, så är, såvidt jag förstår, min anmärkning riktig och järnvägsstyrelsens förklaring skrufvad och advokatorisk.

Jag hade vidare anmärkt, att järnvägsstyrelsen hade ett alltför stort antal lokomotivtyper; jag nämnde ett 40-tal. Däröfver har järnvägsstyrelsen genom statsutskottet utlätit sig på följande sätt: »Vidkommande åter uppgiften, att 40 olika lokomotivtyper funnes, skulle, enligt hvad för utskottet uppgifvits, därmed förhålla sig så, att ett sådant antal funnits, om man räknade från statsbanornas begynnelse och såsom särskild typ betecknade hvarje lokomotiv, som i någon del afvikit från sina gelikar.»

I järnvägsstyrelsens årsberättelse stå dessa typer upptagna såsom i tjänst varande, i en kolumn hufvudtyper och i en annan undertyper. De stå *redovisade*, och då är man väl berättigad att räkna med dem. Järnvägsstyrelsen har heller icke kunnat bemöta detta med annat än den af mig upplästa förklaringen, som synes mig ytterst sväfvande och *ohållbar*. Därefter säger utskottet:

»Dessa typers förefintlighet skulle också kunna i viss mån förklaras däraf, att ett flertal olika lokomotivtyper kommit i statens järnvägars ägo genom beslutade inköp af enskilda järnvägar.» Jag har, såvidt jag kunnat pröfva saken genom att studera årsberättelserna, funnit, att dessa från andra banor inköpta typer 1908 voro 8 till antalet, hvilka statens järnvägar fått från västkustbanan. Kan man kalla detta ett *flertal* olika lokomotivtyper af 40 till 50? Jag beklagar, att jag behöfver tvista om saker, som jag icke skulle gifvit mig in på, om »vederläggningen» varit saklig. Om järnvägsstyrelsen lämnat mina anmärkningar om axelbrott och typer obesvarade, så skulle de visserligen därigenom framstått såsom berättigade, men efter järnvägsstyrelsens egen förklaring, sådan den nu blef, framstå mina anmärkningar i alla fall såsom fullt befogade, det vill jag fasthålla vid.

Herr statsrådet nämnde till sist, att statsjärnvägarnas statistik var fullständigare än något annat lands. Jag är benägen att tro, att vår statistik är *vidlyftigare* och i denna bemärkelse fullständigare än andra europeiska länders, äfven om den icke är fullständigare än Amerikas, men den innehåller en mängd uppgifter, som äro af mycket litet värde för bedömande af järnvägarnas verkliga transportförmåga, och saknar viktigare, och det var i afseende därpå jag framställde min anmärkning.

I sitt första anförande läste herr statsrådet upp arbetsordningen och värdjade till kammaren med afseende på dess innehåll för att därur hämta bevis för, att järnvägsstyrelsen bemödat sig på alla sätt att göra förvaltningen praktisk, undvika mångskrifveri, få till stånd muntliga förhandlingar och ställa allt på ett förnuftigt sätt. Den paragraf i arbetsordningen, som upplästes, är förträfflig, men jag påstår och *vidhåller fortfarande*, att det i verkligheten tar sig helt annorlunda ut än hvad man kunde vänta med hänsyn till dessa bestämmelser.

Herr Byström: Inom utskottet har jag deltagit i behandlingen af detta ärende och kommit till det resultat, att den punkt, som det nu är fråga om, nämligen uppförande af ett skolhus vid Abisko, bör bifallas. Jag har nu lyssnat till hvad herrar Sjö och Olsson i Fläbro anförde i denna fråga, och jag får säga, att efter hvad jag kan förstå af handlingarna i ärendet och de yttranden, som afgifvits, så ha Kungl. Maj:t och utskottet bjudit bättre skäl för att detta anslag må beviljas än hvad de herrar, som talat mot detsamma, kunnat å sin sida prestera. Det är ju här fråga om en del af landet, där det är i vissa afseende svårt för en del af befolkningen att existera, och detta icke minst för den ansevärd stora kontingent, som genom sin anställning vid statens järnvägar kommit att bo uppe i dessa nordliga trakter. Vi ha förut gifvit anslag till skolhusbyggnader dels å linjen Luleå—Gellivare och dels å linjen Kiruna—Riksgränsen, och det synes mig, att det anslag,

Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.

(Forts.)

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

som nu begäres, blott är en konsekvens af hvad man förr beslutat och hvad man förr ansett vara nödvändigt. För mig ter sig frågan så, att Riksdagen bör, såsom jag redan antydt, bevilja äfven detta jämförelsevis ringa anslag.

Det har af en talare framhållits, att man bör tänka på konsekvenserna af ett sådant beslut. Men vi ha icke mindre än tre garantier mot missbruk af det prejudikat Riksdagen skulle ge, om det ifrågasatta anslaget för en skolbyggnad i Abisko nu blefve beviljad. Den första är, att kommunen skulle förbinda sig att underhålla byggnaderna så länge som de skulle användas för skolbruk, den andra garantien är, att kommunen också skulle underhålla lärarepersonal för skolan, och den tredje är slutligen, att — därom har utskottet gjort sig förvissadt — några anspråk på bidrag af ifrågavarande beskaffenhet icke äro att emotse under den närmaste framtiden. Sålunda behöfver man icke tänka sig, att dessa anslagskraf skola komma årligen och i stort antal. Det är ju endast i vissa trakter af landet, som det öfver hufvud taget kan bli ifrågasatt, att man skall uppföra skolor af detta slag.

Vi böra verkligen tänka på att göra något för befolkningen uppe i dessa gränstrakter. Man plägar ju lägga försvarsverk vid gränserna af ett lands område. Här är det ju fråga om anslag för ett försvarsverk så godt som trots något.

Med stöd af nu anförda skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag i denna punkt.

Herr Sjö: Herr talman! Den senaste talaren yttrade, att det är statens skyldighet att bygga och underhålla skolor. Han angaf äfven några skäl för denna sin åsikt, men jag tror icke, att dessa hålla streck, och jag vill därför icke vidare sysselsätta mig med dem.

Den ärade talaren på kristianstadslänsbanken, grefve Hamilton, framhöll, att tiderna förändras och vi med dem. Han ville därmed säga, att han fann det underligt, att jag talade för byggnader, som han påstod ligga i Småland, men hvilka faktiskt äro belägna den ena i Östergötland och den andra i Halland. — Den ärade talaren lade med den uppgiften i dagen, att han icke hade den kunskap om förhållandena, som man gärna önskar finna hos en person, som offentligen yttrar sig i en fråga.

Hvad för öfrigt angår denna fråga, så tror jag, att jag under den förberedande behandlingen af ärendet inom utskottet yttrade mig så, att hvad anginge husbyggnaderna, som voro i detalj upptagna och kostnadsberäknade, hade jag ingenting att säga om saken. Ville kammaren efter granskning af ärendet afslå framställningen, så vore detta kammarens sak och kunde jag därför ingenting vidare göra. Emellertid ville jag framlägga de skäl, som för mig voro afgörande vid behandlingen af detta ärende.

En ärad talare från den allra öfversta delen af Norrland, herr

Carlsson i Malmberget, yttrade, att jag skulle sagt, att kommunen hade från järnvägsfolket icke allenast 1,130 kronor till skolor, utan *därjämte* 3,080 kronor. Nej, det vet nog herr Carlsson, att i kommunalskatten ingår också skatten till skola och kyrka. Sålunda har jag icke gärna kunnat säga annat än hvad betänkanDET innehåller eller att i järnvägstjänstemännens kommunalskatt, 3,080 kronor, inginge 1,130 kronor till hufvudsakligen skolan. För hvarje tusental som kommunen har i utgift får den $\frac{2}{3}$ af statsverket. Ifrågavarande kommun förtjänar på järnvägsfolket öfver 2,000 kronor om året. Så hänger det ihop, skall jag säga herr Carlsson.

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.
(Forts.)*

Saken är den, att om Riksdagen beviljar dessa 28,000 kronor, som här föreslagits, för att gifva åt en af de förmögnaste kommuner i vårt land, i hvilken kommun det allra förmögnaste bolaget i landet existerar, hvilket bolag till hufvudsaklig del skulle draga nytta af dessa 28,000 kronor, då kan man vara förvissad om, att därigenom ett prejudikat blir gifvet, så att vi sedan få liknande framställningar från Haparanda till Ystad, öfverallt där järnvägs-männens barn hafva sina skolor.

Herr talman! Jag ber fortfarande att få yrka bifall till herr Olssons och min reservation.

Herr Andersson i Skifarp: Herr talman! Det är ju märkvärdigt, hvad åsikterna kunna vara förfärligt olika om hvad som är sparsamhet och slöseri. Den föregående talaren, herr Sjö, klandrade grefve Hamilton för att han var så förfärligt slösaktig, och grefve Hamilton klandrade herr Sjö för hans slösaktighet. Hvar och en måste få hafva sina åsikter och jag ber att få hafva mina. Jag har följt utskottets majoritet i detta fall, och jag har på grund af de beräkningar, som gjorts, icke kunnat komma till någon annan åsikt än den, att om vi skola bygga för järnvägstjänstemännen, är det nödvändigt, att här ifrågavarande anslag blir beviljad. Enligt gjorda beräkningar skulle kostnaden för byggnaden i Anneberg blifva 1,200 kronor per eldstad utan hänsyn tagen till grundförhållandena. Jag får medgifva, att grundförhållandena kunna vara tämligen olika, så att de kunna förorsaka en prisskillnad af åtskilliga tusental — 3,000 à 4,000 kanske — kronor. Vi kunna vara tämligen öfverens om, att kostnaden för hus *öfver grunden* är likartad på olika platser, så att priset per kubikmeter blir ungefär detsamma, men till följd af olika grundförhållanden kan priset blifva väsentligen olika på skilda platser. Detta lär väl ingen vilja bestrida.

Låt oss nu se, hur det är vid Värtan. Om man jämför kostnaden för järnvägens byggnad där med kostnaden för privata personers byggnader på samma ställe, så finner man, att kostnaden för järnvägens byggnad icke är större än kostnaden för privatpersoners byggnader, och jag antager, att vid dessa den största sparsamhet iakttagits.

Visserligen kan man nu afslå framställningarna om anslag för

*Angående
nya byggnader och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

byggnader vid Värtan och Anneberg och vänta med att bygga till ett annat år, för att Kungl. Maj:t skall få tillfälle att söka uppen annan plats, där grundförhållandena icke äro så svåra, men jag undrar, hur pass belåten personalen blir med att få långa afstånd till stationerna. Jag tror, att de herrar, som klandrat dessa förslag, icke tagit reda på förhållandena vid respektive stationer, hvar man skall bygga, om det icke sker på nu föreslagna platser vid Värtan och Anneberg.

Hvad skolhuset vid Abisko angår, är det nog sant, hvad herr Sjö sade, att det är tråkigt att gifva ett prejudikat i en så ömtålig fråga som den om byggande af hus, som kommunen är skyldig att bygga. Det är tråkigt, men jag kan icke se annat, än att staten i vissa fall har en sådan skyldighet, som det här är fråga om. Man måste tänka på, att statens järnvägspersonal, som bor utmed den långa linjen, skall hafva undervisning åt sina barn, och att skolan kan få ett läge långt borta från järnvägsstationen, kanske vid en afväg, på hvilken det är svårt att taga sig fram. Herrar Sjö och Olsson i Fläsbro säga, att det är kommunens skyldighet att bygga skolhus. Ja, det är ju sant, och så sker antagligen också, men det är icke säkert, att kommunen bygger så, att läget lämpar sig för järnvägstjänstemännens barn, som kunna komma till skolan på järnvägen. Jag antager, att tågen ordnas så, att barnen kunna komma fram och tillbaka till någon station på järnvägen, men barnen skulle icke kunna taga sig fram $\frac{1}{2}$ eller en mil från stationen till skolan och åter. Det är då rimligt, att staten gör här ifrågasatta uppoffring.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Thorsson: Herr talman! Jag begärde ordet blott för att säga, att jag icke riktat någon anmärkning mot fastigheterna vid Värtan och Anneberg på den grund, att utrymmena tilltagits för stora för den personal, som skall inrymmas och hafva sin bostad där. Jag har vid något föregående tillfälle gjort en erinran mot den praxis, som tillämpas vid statsbyggnaderna, eller att man bygger bostäder om ett rum och kök åt personalen, då man på samma areal skulle kunna inreda två rum och kök åt hvarje familj. Jag föreställer mig, att personalens intressen i betydligt högre grad skulle tillgodoses genom en dylik anordning. Det är visserligen sant, att det är mycket bra att hafva ett stort rum och ett stort kök, men man kan icke begära, att familjen alltid skall bo i köket. Den måste bo i både köket och rummet, och följen blir den, att det lilla bohag, som familjen lyckats sammanföra, förfäres på mycket kort tid, då det icke finnes något rum, som kan kallas för det s. k. helgdagsrummet. Jag har besökt familjer med ett rum och kök och alltid tyckt mig märka, att den bästa soffan och det bästa bordet på ett betänkligt sätt ramponerats af barnen, åt hvilkas görande och låtande hustrun på grund af sina bestyr icke kan ägna nödig uppmärk-

samhet. Men jag vill ännu en gång betona, att jag icke gjort någon erinran mot att utrymmena tilltagits för stora. Jag tillät mig endast säga, att det syntes mig icke vara riktigt klokt att bygga stenhus med pålad grund på en sådan plats som Anneberg, om byggnadskostnaden därigenom onödigt ökades. Det är detta jag velat framhålla med min reservation.

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Det är visserligen sant, såsom statsutskottets vice ordförande sagt, att grundförhållandena göra kostnaden per eldstad för olika byggnader ytterst olika. Man måste räkna med detta förhållande och icke utan vidare bortse från den kostnad, som representeras af grunden, enär priset per eldstad blir ytterst olika på olika platser, beroende på grundförhållandena. Jag har velat erinra om detta, då man velat beräkna kostnaden per eldstad lika, vare sig det är lätt eller svårt att bygga på en viss plats. Det är riktigt, som vice ordföranden i statsutskottet säger, att vi icke hafva tillfälle att bedöma ortsförhållandena, hur långt det eventuellt skulle kunna vara till en lämplig plats för byggandet af ett hus med billiga dimensioner. Jag har icke vågat ingå på en pröfning däraf, utan endast tillåtit mig en stilla förundran, om man icke med de grundförhållanden, som finnas i Anneberg, skulle kunna där bygga trähus billigare än stenhus, då man också, som förut antydts, skulle komma bort från pålningshistorien, som drager en afsevärd kostnad.

Herr talman! Jag ber fortfarande att få yrka bifall till min reservation.

Herr Juhlin: Herr talman! Jag hade icke tänkt yttra mig i denna fråga, då så många talare förut haft ordet och då man ju icke hinner så långt i förhandlingarna, om man skall ägna hvarje punkt så lång tid som nu tycks blifva fallet. Men jag kan i alla fall icke underlåta att yttra några ord i den föreliggande byggnadsfrågan — jag afser särskildt det föreslagna bygget vid Värtan.

Jag förstår icke, huru man kan komma till så orimliga kostnader som i det allra närmaste 3,000 kronor per eldstad för en träbyggnad. Detta förefaller mig som sagdt vara något alldeles orimligt, och jag har dock någon erfarenhet inom denna bransch. Jag har ju icke haft tillfälle att se närmare i papperen, som jag förmodar, att statsutskottet haft tillfälle att göra, men jag antar, att det måste vara fråga om betydliga salonger — jag kallar dem så — då blott ett rum och kök kunna draga en så oerhörd kostnad. Jag tycker för min del, att man handlade bra mycket klokare, då man skulle uppföra en byggnad af denna omfattning och denna kvalitet — jag förutsätter, att det blir en prima byggnad — om man i stället för lägenheter, bestående af ett ofantligt stort rum och kök, från början inredde lägenheter om två rum och kök — hvarmed vederbörande lägenhetsinnehafvare skulle vara bra mycket mera betjänade — synnerligast som jag har den uppfattningen, att det icke på något sätt skulle höja kostnaderna. För jämförelsens skull vill jag

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

anföra ett exempel ur egen erfarenhet. Jag har på landet byggt arbetarebostäder med två och två lägenheter i hvarje byggnad och hvarje lägenhet om två rum och kök. Jag har nämligen den uppfattningen, att det är bättre för en familj med en hel del barn att ha två mindre rum än ett mycket stort. Dessa byggnader gjordes af trä. De ha kostat mig ungefär 9,000 kronor — jag har använt egna dragare o. s. v. — och de inrymma sammanlagdt 12 eldstäder. Här är det fråga om 16 eldstäder, och de skulle kosta 45,000 kronor. Om man räknade dubbelt mot den kostnad jag nyss anförde, så skulle man kunna känna sig tillfredsställd, men här blir det tre gånger så mycket. Jag förstår mycket väl, att staten icke upp-föra bostäder till samma billiga pris som enskilda, men någon gräns måste det väl i alla fall vara.

Då jag således hyser den uppfattningen, att det är klokast, att vi i år afslå denna byggnadsfråga, såväl i fråga om Värtan som i fråga om den andra plats, som varit på tal, så att järnvägsstyrelsen kan få komma in med ett nytt förslag, i hvilket man går ut från, att det kan göras två rum, och vidtager sådana anordningar, att kostnaderna icke ens uppgå till hvad som nu är föreslaget, ber jag, herr talman, att få förena mig med dem, som yrka afslag på förslaget i denna punkt, särskildt i fråga om byggnaderna vid Värtan.

Herr Sjö: Herr talman! Jag ber att få yttra blott några ord. Jag begärde ordet med anledning af det yttrande af den ärade talaren på Malmöhusbänken, däri han uttalade den farhågan, att det skulle vara någon risk att icke lämna dessa 28,000 kronor till Jukkasjärvi kommun, för att skolhuset skulle få uppföras på den plats, där järnvägsfolket ville hafva det. Jag får säga min ärade vän Hans Andersson, att jag icke hyser någon farhåga i detta hänseende. Hvar-ken jag eller någon annan skulle vilja lägga skolhuset på en sådan plats, att järnvägsfolkets barn icke hade någon nytta af det, och jag har bättre tankar både om Jukkasjärvi kommun och om det rika bolag, som styr och ställer med det hela i denna församling, än denne talare har — för öfrigt får jag säga, att det tillhör skolinspektören och domkapitlet att se till, att skolhusen förläggas, där de böra vara för såväl järnvägsfolkets som öfriga församlingens barn. Detta till svar för herr Andersson.

Herr Andersson i Skifarp: Man kan nog lätt säga, att vi skola lita på, att kommunen skall lägga skolhuset vid järnvägen, men det är väl i alla fall icke så säkert, och hvad bolaget beträffar, har detsamma icke med järnvägstjänstemännen att göra, det bryr sig nog icke mycket om dem, så att på dess intresse för saken är icke mycket att lita.

Nu har här af herr Thorsson sagts, att byggnaderna enligt förslaget ställa sig för dyra. Jag erkänner, liksom herr Juhlin, att de blifva dyra. Äfven jag har uppfört statarbyggnader till betydligt

billigare pris. Men nog vet herr Juhlin, att det är skillnad på att bygga på landet mot att bygga i en stad. Jag tror icke, att herr Juhlin kan bygga vid Värtan, där det råder stadspriser, för den kostnad, som han kunnat bygga på landet. Ser man på de byggnader, som staten i öfrigt uppför på olika platser, finner man, att det icke gärna är möjligt att bygga under 1,200 kronor per eldstad. Nu säger herr Thorsson, att det blir för dyrt enligt förslaget. Jag vill erinra om, att det icke var länge sedan herr Thorsson här i kammaren uttalade sitt klander öfver att man icke byggde tillräckligt rymliga bostäder. När nu Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen vilja bereda järnvägsmännen lämpliga lokaler, klandras de därför. Det skulle vara intressant att veta, hur man skulle gå till väga, för att det skulle anses lämpligt. Kanske grefve Hamilton eller herr Kronlund skulle vara en lämplig man att sätta i spetsen för kungl. järnvägsstyrelsen, men jag misstänker, att det blefve klander äfven då. Vid en så stor förvaltning som denna finnes enligt mitt förmenande icke någon möjlighet att undvika klander, befogadt eller obefogadt, hur man än gör. Vid en så stor förvaltning måste naturligtvis förhållandena mången gång vara sådana, att ett klander är befogadt särskildt därför, att den sysselsätter så stor personal, men det kommer äfven obefogadt klander, det måste järnvägsstyrelsen finna sig i, och allmänheten måste finna sig i, att icke allt under alla förhållanden blir sådant, som den anser, att det borde vara.

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

Grefve R. Hamilton: Herr talman, mina herrar! Det är rörande att höra, med hvilken entusiasm den ärade talaren på skånebänken försvarar regeringen, äfven då sådant svårigen låter sig göra. Han nämnde nyss, att anledningen, hvarför byggnaderna blifva så dyra, vore att söka i grundläggningen. Det är egendomligt, att det alltid blir dyrt, då det gäller att bygga för kungl. järnvägsstyrelsen. Är grunden då alltid dålig? Man borde väl kunna utse lämplig plats att bygga på. Den ärade talaren framhöll vidare, att det vore dyrt att bygga i en stad, och att stadsliknande priser rädde vid Värtan. Häruti kan han hafva rätt, men Anneberg ligger visst i Halland; jag var nyss vilseledd, då jag sade Småland, och den andra platsen ligger, tror jag, i Östergötland, i hvarje fall på landsbygden.

Jag förstår icke, hvarför man skall behöfva bygga så dyrt vid Anneberg eller på andra ställen på landet, och icke heller hvarför hvarje gång, järnvägsstyrelsen kommer med förslag till byggnader, de skola vara så orimligt höga. Herr Hans Andersson lär icke med bästa vilja i världen kunna försvara järnvägsstyrelsens kostnadsförslag.

Klandret mot järnvägsstyrelsen är icke alltid, men kan i vissa afseenden vara berättigadt. Då herr statsrådet nyss uppläste ett cirkulär, som järnvägsstyrelsen utfärdat till sina underordnade, var det med glädje man hörde cirkulärets innebörd. Men ännu bättre vore, om cirkuläret i allt efterlefdes. Det förefaller mig, att hvad

*Angående
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

(Forts.)

som nämndes såsom önskemål icke alltid uppfylldes, åtminstone att döma af det föredrag, som herr Wavrinsky höll för oss, hvilket han helt säkert grundade på uppgifter från kompetent håll. Han visade däri, hurusom man vid rekvisition äfven af småsaker fick skrifva 20 eller 25 gånger. I ett dylikt mångskrifveri, skulle säkerligen kunna åstadkommas någon förenkling. Jag föreställer mig också, att ifall herr statsrådet och herr generaldirektören slå sin energi och sin klokhet tillsammans och arbeta för ändamålet, så skola de ernå goda resultat. Rättelse härutinnan kan naturligtvis icke ske på ett eller två år, men så småningom bör man kunna komma därhän, att kungl. järnvägsstyrelsen handhar detta stora järnvägskomplex med allt hvad därtill hör på ett mera praktiskt sätt än hvad nu är fallet.

Herr Thorsson: Herr vice ordföranden i statsutskottet erinrade mig om, att jag för någon tid sedan talade för större bostadslägenheter åt underofficerare. Ja, jag tillät mig då göra en anmärkning emot, att man inredde bostäder om ett rum och kök för serjeanter, och jag vidhåller fortfarande den uppfattningen, att det minsta utrymme de borde ha är två rum och kök. Jag tror också, att Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen skulle kunna anordna det så ute vid Värtan och på öfriga platser, att två rum och kök skulle kunna rymmas på samma yta, för hvilken man nu beräknat endast ett rum och kök. Jag har, som jag i mitt förra anförande betonade, ingen erinran att göra mot kostnadsberäkningarna ur den synpunkten, att utrymmet skulle inskränkas för den personal, som det här är fråga om.

Jag skall ge herr vice ordföranden i statsutskottet rätt uti, att jag vid min anmärkning i viss mån kan ha utgått från felaktiga förutsättningar. Men jag vill betona, att den gamle bepröfvade statsutskottsledamoten från Skifarp heller icke var så säker på sin sak, utan han sade, att det kanhända var någon felaktighet i beräkningarna. Sålunda, fastän vi kommit till olika resultat, stå vi båda på samma säkra eller osäkra grundval. Jag tycker, att det här blir för dyrt, och jag har den uppfattningen, att man skulle kunna tillgodose ändamålet på ett betydligt billigare sätt. Herr vice ordföranden i statsutskottet har en annan uppfattning — jag skall icke tvista med honom.

Herr Andersson i Skifarp: Skall man gå till väga, såsom nu blifvit föreslaget, och inskränka på yttinnehållet, då kan man nog göra det billigt. Ser man på hvad det kostar att bygga vid Värtan för järnvägstjänstemän, och hvad det kostar att uppföra privata hus, så skall man finna, att det är ingen väsentlig skillnad. Men vill man som sagdt inskränka på utrymmet för tjänstemännen, så kan man nog göra det litet billigare, det är jag öfvertygad om.

För öfrigt skall jag icke tvista länge med greve Hamilton

om, huruvida man skall försvara järnvägsstyrelsen eller icke. Men då grefve Hamilton uttrycker sin förundran öfver, att järnvägsstyrelsen alltid bygger så dyrt, så vill jag erinra honom om, att han en gång — jag tror icke, att jag missminner mig — klandrade arméförvaltningen för, att dess byggnader alltid blefvo så dyra i jämförelse med järnvägsstyrelsens! Jag tror därför, att det är svårt att göra grefve Hamilton till pass i detta fall.

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*
(Forts.)

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, gaf herr talmannen proposition på: 1:o) bifall till utskottets hemställan, 2:o) bifall till det af herr Nilson i Örebro under öfverläggningen gjorda yrkandet, och 3:o) bifall till det yrkande, som under öfverläggningen framstälts af herr Sjö; och fann herr talmannen det under 1:o) upptagna yrkandet hafva flertalets röster för sig. Votering begärdes emellertid af flera ledamöter, hvarför herr talmannen för bestämmande af kontrapropositionen framställde propositioner å de båda återstående yrkandena, därvid herr talmannen förklarade sig anse det under 2:o) upptagna yrkandet vara med öfvervägande ja godkänt. Men som herr Sjö begärde votering, blef nu uppsatt, justerad och anslagen denna voteringsproposition:

Den som till kontraproposition i hufvudvoteringen angående punkten 1:o) af statsutskottets förevarande utlåtande nr 74 antager bifall till det af herr Nilson i Örebro under öfverläggningen gjorda yrkandet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit bifall till det yrkande, som under öfverläggningen framstälts af herr Sjö.

Den omröstning, som anställdes enligt denna voteringsproposition, utföll med 108 ja mot 69 nej, hvadan propositionen i hufvudvoteringen erhöi följande af kammaren godkända lydelse:

Den, som vill, att kammaren, bifaller statsutskottets hemställan i punkten 1:o) af utskottets förevarande utlåtande nr 74, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

Vinner Nej, har kammaren bifallit det under öfverläggningen af herr Nilson i Örebro framställda yrkandet.

Hufvudvoteringen utvisade 61 ja, men 118 nej; och hade kammaren alltså bifallit det af herr Nilson i Örebro under öfverläggningen framställda yrkandet.

(Forts.)

Ordet begärdes härefter af

Herr Sjö, som anförde: Herr talman! Jag kan icke underlåta att uttala, att det förefaller mig, som hade mitt yrkande på sätt och vis underkänts, såsom voteringspropositionen här af herr talmannen framställts. Vi veta litet hvar, att herr Nilsons och mitt yrkande ställts emot hvarandra; sålunda har man genom denna votering eliminerat bort mitt yrkande, som icke kommit till behandling under kammarens slutliga votering. Hvem som bär skulden härtill, känna vi alla.

Vidare yttrade:

Friherre Bonde: Herr talman! Jag kan icke annat än instämma med herr Sjö i det beklagande, han framfört. Jag vill därmed icke ha sagt, att jag instämmer i det af honom under diskussionen gjorda yrkandet, men jag måste beklaga, att — vare sig på grund af utskottets uppställning af ifrågavarande punkt eller på grund af herr talmannens sätt att framställa propositionen — följden blifvit, att två yrkanden, som rörde olika frågor, kommit att ställas mot hvarandra vid voteringen om kontrapositionen: herr Nilsons yrkande å ena sidan och herr Sjös å den andra, att olika punkter ha uppställts mot rent bifall till samtliga momenter. Den, som velat bifalla yrkandet, har således varit urständssatt att göra det: han har måst bestämma sig för att få sin önskan fram i det ena eller i det andra fallet. Man hade ju kunnat tänka sig, att afslag å hvart och ett af de olika momenten i denna punkt ställts emot utskottets yrkande.

Det vore önskligt, att för framtiden en ändring vidtoges antingen från statsutskottets sida — förmodligen skulle statsutskottet kunnat göra en annan uppställning — eller på annat sätt, hvarigenom det kunde förekommas, att kammaren på förhand sattes ur stånd att fatta de beslut, som den ville fatta.

Herr Persson i Stallerhult: Herr talman! För min del tror jag icke, att utskottets kläm är oriktigt uppställd, eller att herr talmannen har framställt propositionen oriktigt. Herr Sjö talade för nedsättning af en viss summa och yrkade bifall därtill; herr Nilson yrkade nedsättning i ett annat belopp, och därefter framställdes proposition. Ingen enda har uppträdt med ett yrkande, som skulle innefatta en sammanslagning af dessa båda förslag till

ett yrkande om gemensamt belopp, fastän det stått alla ledamöter i kammaren fritt att framställa ett sådant yrkande. Jag anser sålunda, att propositionerna äro riktigt framställda af herr talmannen.

*Angående
nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Herr Rydén: Jag vill icke säga annat, än att herr talmannen framställt propositionerna riktigt i öfverensstämmelse med de yrkanden som gjorts. Men odisputabelt är, att i detta fall herr Sjös yrkande blifvit bortelimineradt. Felet ligger hos statsutskottet, som icke uppställt klämman på ett sådant sätt, att det blifvit möjligt att votera om hvarje särskildt moment. Uttalande mitt beklagande häröfver, har jag dock icke velat kasta någon skugga på herr talmannen, då jag, som sagdt, anser, att felet ligger hos statsutskottet.

Herr *Petrén* instämde häruti.

Herr Andersson i Skifarp: Herr talman! Jag tror för min del, att herr talmannen framställt propositionen riktigt och att han icke kunnat framställa den på annat sätt. Men å andra sidan har statsutskottet icke kunnat göra en annan hemställan, då man inom statsutskottet icke brukar att i sådana fall som detta framställa yrkande om hvarje särskildt moment. Ligger felet på något ställe, så är det nog hos herr Sjö, som varit en af dem, som i första hand uppställt propositionen.

Herr Starbäck: Herr talman! Jag skall gärna förena mig med herr Rydén i detta fall, och jag gör det under påpekande af, att vi nyligen på den afdelning, som herr Rydén och jag tillhöra, hade att behandla ett ärende angående anslags fördelning till olika nykterhetsorganisationer i landet, hvarvid hemställan blef så uppställd, som han förordade — trots protester från en del ledamöter — hvilket medförde, att det kunde blifva votering om hvarje anslag, något, som utan tvifvel i sådana fall är det riktigt.

Herr Sjö: Herr talman! Beträffande talarens på malmöhuslänsbänkens uppfattning, att det skulle vara jag, som bure svaret för att mitt yrkande framstälts på ett sådant sätt, att det eliminerats bort, då det ställdes mot herr Nilsons yrkande, så ber jag få säga denna talare, herr Andersson, att jag lämnade fram mitt yrkande, som innebar en minskning af 28,000 kronor i det anslag, som statsutskottet gjort framställning om. Därmed anser jag mig ha uppfyllt allan rättfärdighet. Huruvida herr Nilson gjort det beträffande sin framställning, vet jag icke. Men jag är förvissad om, att det rätta varit, att hvarje yrkande kommit under votering. Detta hade mycket väl kunnat gå för sig.

Angående
ny bro öfver
Stångån vid
Linköping.

Punkten 2, angående ny bro öfver Stångån vid Linköping.

Med tillstyrkande af bifall till Kungl. Maj:ts i punkten 41 af sjätte hufvudtiteln därom gjorda framställning hemställde utskottet, att Riksdagen måtte för fortsättande af arbetet med uppförande af ny bro öfver Stångån vid Linköping på extra stat för år 1911 anvisa ett belopp af 100,000 kronor.

Uti en vid punkten afgifven reservation hade herrar *Wiklund*, *Thorsson*, *Olsson* i Fläsbro, *Sjö*, *Ekman* i Mo gård, *Byström*, *Lindblad* och *Thor* yrkat, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas.

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter

Herr Ekman i Mo gård yttrade: Herr talman, mina herrar! Efter det omfattande anförandet från statsrådsbanken vid början af detta utlåtandes behandling, hvilket anförande tydligen ådagalade, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet trots en ingående och allsidig pröfning af järnvägsstyrelsens förvaltning och åtgärder icke kunnat finna ens den minsta anledning till någon som helst anmärkning eller jag tror knappast erinran mot denna styrelse, drar man nästan i betänkande att framkomma med förslag till någon ändring i hvad denna järnvägsstyrelse tillåtit sig föreslå. Den nyss här i kammaren afslutade voteringen ger emellertid vid handen, att man kan lyckas få kammaren med på förslag, som icke stå i full öfverensstämmelse med järnvägsstyrelsens af herr civilministern understödda framställningar.

Det är med anledning däraf, herr talman, som jag begärt ordet för att, då jag är reservant i den punkt, som nu är föremål för behandling, få anföra skälen till denna reservation och min uppfattning i frågan.

Som kammaren känner, beslöt förra årets Riksdag en ombyggnad af bron öfver Stångån för sammanlagdt 550,000 kronor, hvaraf hälften eller 275,000 kronor skulle anvisas af Riksdagen och det återstående skulle tagas af järnvägarnes underhållsmedel. Af detta belopp anvisades förra året af Riksdagen 100,000 kronor, hvarjämte i underhållsmedel från järnvägen har anvisats 50,000 kronor, hvarför redan för närvarande finnes ett disponibelt belopp af 150,000 kronor. Järnvägsstyrelsen har begärt, att för nästkommande år af Riksdagen skulle ytterligare anvisas 175,000 kronor, en siffra, som Kungl. Maj:t på grund af förhandenvarande förhållanden har ansett sig böra nedsätta till 100,000 kronor. Nu är emellertid förhållandet, att denna ombyggnad af bron öfver Stångån, som redan förra året beslöts, icke påbörjats. Såvidt mig är bekant, ha ännu icke några åtgärder vidtagits för arbetets utförande, detta hufvudsakligen på grund af underhandlingar med Linköpings stad, hvilka underhandlingar, enligt hvad som uppgif-

vits, under den sista tiden lära ledt till ett preliminärt resultat, men som, enligt hvad jag erfarit, icke ännu kunna anses helt afslutade. Enligt järnvägsstyrelsens egen beräkning, som återfinnes på sid. 21 i förevarande betänkande, har järnvägsstyrelsen beräknat, att detta arbete skulle vara slutligen utfördt under år 1912. Någon utsikt att arbetet skulle vara fullbordadt före den af järnvägsstyrelsen beräknade tiden, lär enligt min uppfattning knappast förefinnas. Under sådana omständigheter och då järnvägsstyrelsen, hvilket framgår af den nyss af mig omnämnda beräkningen, också beräknat, att för nästkommande år 150,000 kronor af underhållsmedel skulle anvisas för detta ändamål, så skulle under innevarande och nästkommande år för denna byggnad, som ännu icke är påbörjad och som skulle fullbordas först 1912, finnas disponibla för dessa två år icke mindre än 300,000 kronor. Under sådana omständigheter och då man ju här vid upprepade tillfällen lagt oss på hjärtat, att vi under innevarande år icke böra belasta oss med större utgifter, än som äro absolut nödvändiga — ehuru ju denna utgift återkommer ett annat år — ha en del medlemmar inom statsutskottet ansett, att man icke borde bifalla Kungl. Maj:ts förevarande framställning. Jag ber att uttryckligen få framhålla, att härmed icke är afsikten att på något sätt försena denna brobyggnad, utan vi ha tvärtom haft den uppfattningen, att dessa medel äro mer än tillräckliga för innevarande och nästkommande år.

På grund af dessa skäl tillåter jag mig, herr talman, att få yrka afslag å utskottets förevarande framställning och bifall till den af herr Wiklund med flera afgifna, vid betänkandet fogade reservationen.

Vidare anfördes ej. Efter af herr talmannen gifna propositioner i ämnet afslog kammaren utskottets hemställan och Kungl. Maj:ts framställning i ämnet.

Punkterna 3 och 4.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5, angående uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen.

Kungl. Maj:t hade i punkten 44 af sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen dels att för uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen bevilja ett anslag af 800,000 kronor och därpå extra stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp, dels ock medgifva, att till byggnadsplats finge från den under Karlbergs kungsgård lydande af krigsskolan disponerade så kallade Solnaskogen upplåtas ett område af lämplig storlek, som af Kungl. Maj:t bestämdes, samt att

*Angående
ny bro öfver
Stångån vid
Linköping.
(Forts.)*

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.

(Forts.)

ersättning för det område, som sålunda frånginge krigsskolan, finge beredas genom upplåtelse från lägenheten Stenbrottet.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehafat en inom Andra kammaren af herrar *Berglund* och *Hellström* väckt motion, nr 122, däri hemställts, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition om uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen vid Tomtebodas station, ville ställa ett belopp af 345,000 kronor till Kungl. Maj:ts disposition för inköp af fastigheten nr 124, S:t Lars kvarter, i Linköping, att användas till i årets statsverksproposition angifvet ändamål.

Utskottet hemställde, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och afslag å herrar *Berglunds* och *Hellströms* ofvannämnde motion, måtte

a) för uppförande af en byggnad för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen bevilja ett anslag af 800,000 kronor och däraf på extra stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp; samt

b) medgifva, att till byggnadsplats finge från den under *Karlbergs* kungsgård lydande, af krigsskolan disponerade så kallade *Solnaskogen* upplåtas ett område af lämplig storlek, som af Kungl. Maj:t bestämdes, och att ersättning för det område, som sålunda frånginge krigsskolan, finge beredas genom upplåtelse från lägenheten *Stenbrottet*.

Reservation hade likväl afgifvits af grefve *Klingspor*, friherre *J. G. Beck-Friis*, samt herrar *Thorsson*, *Olsson* i *Fläsbro*, *Sjö*, *Ekman* i *Mo gård*, *Ström* i *Transtrand*, *Lindblad* och *Thor*, hvilka ansett, att utskottet bort tillstyrka, att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition och den i ämnet väckta motionen, måtte bevilja ett anslag af 500,000 kronor och däraf på extra stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp, att af Kungl. Maj:t, därest Kungl. Maj:t efter verkställd undersökning funne de till staten hembjudna fastigheterna nr 113 B I och 124 i Linköping kunna inredas till lämpliga lokaler för vissa kontor af järnvägsstyrelsen, användas till inköp af dessa fastigheter, dock under villkor att Linköpings stad tillförbunde sig ej mindre att kostnadsfritt verkställa erforderlig ominredning af ifrågavarande till inköp hembjudna byggnader än äfven att, därest dessa byggnader ej befunnes erbjuda för nu förefintligt behof tillräckligt utrymme, likaledes kostnadsfritt till Kungl. Maj:t öfverlämna till flyllande af detta behof erforderlig, lämpligt inredd och välbelägen byggnad i samma stad.

Sedan utskottets hemställan föredragits, erhöles ordet af

Herr *Hellström*, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Innan man går att afgöra en så viktig fråga som den föreliggande,

bör man naturligtvis först söka för sig klargöra, om en förflyttning af de ifrågavarande kontoren till landsorten ur järnvägsteknisk synpunkt öfver hufvud taget är möjlig. Så mycket kan man förstå, att vissa och kanske betydande olägenheter komma att uppstå i form af ökade tjänsteresor, flitigare användande af post, telegraf och telefon, men så mycket bör man å andra sidan kunna inse, att dylika olägenheter genom praktiska anordningar kunna reduceras till ett minimum. En annan fråga är den, om en dylik förflyttning är förknippad med så stora ekonomiska fördelar för statsverket, att den bör äga rum. Motionärerna hafva sökt sätta sig in i dessa förhållanden och efter moget öfvervägande kommit till det resultat, att dessa båda frågor kunna besvaras med ett obetingadt ja. Hvad själfva möjligheten af en förflyttning angår, uttalar sig ju till och med järnvägsstyrelsen för en sådan, då den i sin skrifvelse till Kungl. Maj:t den 29 oktober 1908 säger på sidan 24: »Arbetena å dessa kontor betinga nämligen ej med nödvändighet, att en dylik byggnad ligger i närheten af styrelsens öfriga lokaler, men väl i närheten af en station, för att underlätta transporter af handlingar till och från kontoren, såväl som å en plats med goda kommunikationer med staden och dess centrala delar.» Att Linköping till och med i mycket hög grad uppfyller dessa betingelser vågar jag verkligen påstå. De föreslagna byggnaderna ligga 2 å 3 minuter från stationen, och Linköping står ju med 5 å 6 direkta tåg i daglig förbindelse med hufvudstaden. Det måste — när man läser detta — förefalla egendomligt, att, när järnvägsstyrelsen blifvit uppmärksamgjord på en plats, som uppfyller alla dessa anspråk och dessutom har den fördelen, att byggnaderna där blifvit betydligt billigare, järnvägsstyrelsen då genast slår till reträtt och söker med alla medel slå ihjäl ett dylikt förslag, hvilket ock framgår af den promemoria, som lämnats statsutskottet och bifogats betänkanudet. För att emellertid visa, att motionärerna icke stå ensamma om sin åsikt, tager jag mig friheten åberopa några uttalanden af verkliga fackmän.

Vid ett samtal med en byrådirektör Lundberg, högste chefen för taxe- och kontrollkontoren, medgaf herr Lundberg, att en förflyttning af de ifrågavarande kontoren, exempelvis till Uppsala eller Södertälje, väl skulle gå för sig utan afbrott i arbetsordningen, och går detta, ja, då kan jag ej förstå, hvarför icke Linköping vore lika bra.

Vidare har chefen för statistiska kontoret i en intervju med Dagens Nyheter förklarat, »att det finnes många verk, som lika väl skulle kunna förläggas från Stockholm som järnvägsstyrelsens statistiska och kontrollkontor.» Och en före detta statens järnvägstjänsteman, som synes vara väl initierad i arbetena inom kontrollkontoret, skrifver i en af våra dagliga tidningar:

»Då jag nu kommit att beröra statens järnvägars Achilleshäl, det stora kontrollkontoret i Stockholm, ja, hvarför det till råga på olyckan just ligger i Stockholm, kan väl ingen förklara, ty ej nödvändiggör arten af dess arbete, att det ovillkorligen skall ligga på samma

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*
(Forts.)

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

plats som järnvägsstyrelsen. Här om någonstädes är fältet för en reform i inskränkningens tecken. Flytta kontoret till en ort, där lokalhyra eller tomtplats belöpa sig till en bråkdel af Stockholmsprisen och där ej tjänstemännen skola uppbära 40 procent på lönen i in-kvartering. Få institutioner torde dessutom så genomgående arbeta med öfverqualificerad och i förhållande till arbetets art öfverbetald personal. Här skulle mycket kunna sparas genom en grundlig omor-ganisation.»

Under debatten angående samma fråga i Första kammaren bör-jade en ärad talare, också han en före detta högre tjänsteman inom järnvägsstyrelsen, sitt anförande med en förklaring, att han ingalunda ansåge en förflyttning till landsorten omöjlig. Af ömmande skäl för personalen, och jag skulle vilja säga egoistiska skäl, satte han sig dock emot en förflyttning.

När man nu hör dylika uttalanden från verkliga fackmän, är det väl ej att undra på, om motionärerna ställa sig något tveksamma emot de enligt vår mening alltför svaga skäl, som järnvägsstyrelsen presterat mot en förflyttning, skäl, som icke ensefter hörande af flera byrådirektörer kunnat öfvertyga reservanterna i statsutskottet.

Och så, mina herrar, bör väl någon hänsyn tagas till de kraftiga afstyrkanden af Tomtebodaförslaget från hörda myndigheter. Så-lunda framhåller domänstyrelsen som skäl mot Tomteboda den där belägna markens höga saluvärde (minst $\frac{1}{2}$ million), dess stora bety-delse som villatomter och i all synnerhet som folkpark. För den, som besökt platsen, torde det genast stå klart, att domänstyrelsen i detta fall har rätt. Vidare ha vi flera uttalanden från militära myn-digheter, som alla röja en stor ovilja mot Tomteboda. Så ställer chefen för krigsskolan helt enkelt i utsikt nya lokaler och ny öfnings-terräng för krigsskolan, om järnvägsstyrelsen får fast fot i Solnasko-gen, och hvad detta betyder i kommande utgiftsväg behöfver jag nog icke erinra om. Och kommer järnvägsstyrelsen till Tomteboda, ja, då kunna vi nog vara öfverens om, att den ej släpper taget, förrän den är fullständigt herre på den täppan; därom vittnar i allt dess skrifvelse till Kungl. Maj:t.

Hvad nu den föreslagna förläggningssorten, Linköping, angår, skall jag söka besvara den fråga, som från många håll riktats till motionärerna och äfven af en ärad talare i Första kammaren fram-kastades, utan att han kunde finna svaret. Ett skäl har jag redan an-tydt, nämligen det centrala läget och de goda kommunikationerna med tågförbindelser i snart sagdt alla riktningar, hvarigenom distri-butionen af biljetter, blanketter m. m. betydligt lättare kan äga rum än från Tomteboda. Ett andra skäl är det enastående erbjudandet att redan den 1 oktober i år få tillträda lämpliga lokaler. De nu-varande äro ju — såsom framgår af propositionen — uppsagda till 1 oktober 1911, hvarefter kontoren sakna tak öfver hufvudet, då Tom-teboda helt säkert icke blir färdigt förrän 1913. Antingen skola då

kontoren styckas och inrymmas i andra provisoriska lokaler eller möjligen få bo kvar ännu några år mot oerhördt förhöjda hyror.

Ett tredje skäl är det billiga priset å Linköpingsfastigheterna, hvarigenom för en summa i ett för allt af 500,000 kronor erhålles ett golfutrymme, som i det allra närmaste uppgår till samma som i Tomtebodaförslaget.

Ett fjärde skäl — och icke det minsta — är de stora besparingar, som Linköpingsförslaget skulle medföra och som i dessa tider helt enkelt måste räknas med. Vår tids lösen är ju sparsamhet, där sådan utan olägenhet kan göras, och detta gäller väl i första hand vårt sorgebarn, statens järnvägar, som för närvarande visar ett allt annat än gynnsamt ekonomiskt resultat.

Ett femte skäl vill jag anföra, ehuru detta icke tyckes uppskattas, nämligen de billigare hyror och lifsförnödenheter, som Linköping kan erbjuda framför Stockholm, och som för personalen borde spela en ganska stor roll.

För att visa, att de af mig nämnda besparingarna icke blifva så obetydliga, skall jag tillåta mig framlägga följande balansräkning.

Kostnader och värden vid Tomteboda: Byggnadskostnader enligt den k. propositionen 800,000 kr.; markvärde enligt motionärerna 200,000 kronor, men som af reservanterna nedsatts till 170,000 kr.; ränteförlust under byggnadstiden 20,000 kr. Sedan kommer hyra under den återstående byggnadstiden, en icke obetydlig post. Den uppgår för den tid af två år, som härför beräknats, till i Stockholm 127,000 kronor och i Linköping 40,000 kronor; (kapitalbesparingen å denna enda post går således till icke mindre än 87,000 kronor, om Linköpingsförslaget antages); till slut skulle jag till dessa kostnader ytterligare vilja lägga ett konto, som jag skulle vilja kalla ökade byggnadskostnader. Att bestämma dessa kostnader är icke så lätt, men jag tror, att man bör taga det ganska rundligt och jag uppskattar det ändock till endast 200,000 kronor.

Om vi då sammanlägga alla dessa konton, så komma vi upp till en summa af 1,277,000 kronor, mot hvilken står Linköpingsförslaget med $\frac{1}{2}$ miljon kronor, alltså en kapitalbesparing, ifall detta senare förslag antages, af 777,000 kronor, som motsvara en årlig räntevinst af 31,000 kronor. Jag talade nyss om ökade byggnadskostnader. Däri inbegriper jag då åtskilliga terasserings- och vägarbeten, som tillkomma vid Tomteboda. Vidare får man tänka sig ökade arbetspris och ökade materialpris sedan den tid förslaget uppgjordes, hvilket var under år 1908. Dessutom tillkommer kostnaden för ett betydligt ökad utrymme utöfver 1908 års förslag, för hvilket utrymme en ökning i kostnaden icke upptagits af järnvägsstyrelsen. —

Om vi nu till dessa 31,000 kronor lägga de besparingar i minskade arfvoden, som järnvägsstyrelsen själf angifver till 44,000 kronor, äro vi uppe till en årlig besparing af 75,000 kronor, motsvarande ett kapital på cirka två miljoner kronor. Nu är det dock att märka, att denna minskning uti aflöningen endast är beräknad för den ordinarie

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

(Forts.)

Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)

personalen. Men äfven för den extra och den tillfälliga personalen blir det minskning i Linköping, så att jag tror, att man kan räkna på en totalbesparing af cirka 100,000 kronor.

Förutom dessa nu angifna skäl, som ju alla tala för en förflyttning, skulle jag kunna lägga ännu ett, som, om det icke kommer att spela någon betydande roll, dock i förening med andra inverkanse faktorer kan få en stor betydelse ur nationalekonomisk synpunkt.

Huru är det icke, mina herrar, i vårt land med lefnadskostnaderna och med hyrorna? Det är verkligen ingen hemlighet, att vi i detta fall stå högst på skalan bland nationerna. Det är en allvarlig och trängande fråga, huru vi skola nedbringa dessa inom rimliga gränser. Och frågar man efter källan till dessa onaturliga och ständigt växande pris, behöfver man icke gå långt för att finna den. Vi befinna oss midt i densamma, och från hufvudstaden sprida sig dessa, jag skulle vilja kalla dem dyrhetens källådror, landet rundt och pressa upp prisen. Och det gäller för oss alla att med all makt söka få en ändring i detta tillstånd. Jag undrar, om vi icke också i den framlagda motionen kunde få en faktor, som kunde framkalla en bättre sakernas ordning i dessa tyngande förhållanden, och först och främst gäller detta hufvudstaden. Kunna vi åvägabringa en enda liten sänkning här, ja, endast en stagnation i dessa pris, skulle det kasta sina reflexer kring hela landet och bidra att där sänka dessa dyra pris. För mig står det därför klart, att en dylik, jag skulle vilja kalla det en utvandring i smått från hufvudstaden, skulle bidra till en, om ock ringa, lättnad i hyror och lefnadskostnader, som nu äro så betungande.

Jag skall nu tillåta mig att med några ord beröra den fråga, som åtminstone i pressen synes hafva skjutits i förgrunden, och för hvilken alla andra motiv fått vika, jag menar personalfrågan. Att denna är en ömtålig och grannliga fråga är jag den förste att erkänna, och jag inser, att vissa svårigheter kunde uppstå för en del tjänstemän, som naturligtvis vuxit samman med Stockholm och med Stockholmsförhållandena. Men jag kan däremot icke inse, att dessa svårigheter skulle vara öfvervinneliga. Icke har det visat sig vara fallet vid andra liknade stora förflyttningar, som hafva förekommit, då hela kontingenter af arbetare blifvit förflyttade från ett ställe till annat och måste öfvergifva sina hem för att på andra håll skaffa sig nya. Då hafva inga ömmande omständigheter hörts, utan detta har man fått finna sig i utan vidare, och ej heller har man hört någon klagolåt från deras sida öfver förflyttningen.

Nu väntade jag mig verkligen till följd af min motion en kritik i tidningarna öfver denna förflyttning. Men, mina herrar, jag väntade mig en saklig och en sund kritik och ingalunda den jämmerlåt, för att icke säga jämmergråt, som i ledare och insändare öfversvämmat pressen och som utmynnat i ett pereatrop öfver motionen.

Jag vill icke trötta kammaren med att återgifva de praktblommor, som serverats och som tala om tvångstransporter, deportering och landsförvisning m. m. Men det vill jag hafva sagdt, att alla dessa obe-

fogade uttryck af missnöje från pressens sida hade den gärna kunnat bespara sig. En sådan förflyttning kommer endast till stånd, om statens intresse kräfver det. Detta har Riksdagen att afgöra, och därvidlag kommer naturligtvis Riksdagen också att mycket noga pröfva, om Linköping är i stånd att taga emot en så stor invandring.

För öfrigt tror jag mig veta, att denna önskan hos personalen att få vara kvar i Stockholm icke är vidare enhällig. Jag har nämligen hört uttalanden i motsatt riktning, och att det lärers finnas sådana, som med glädje skulle motse förflyttningen till ett samhälle, där existenskostnaderna mera öfverensstämman med aflöningsförhållandena. Jag vågar verkligen påstå i egenskap af Linköpingsbo, att Linköping icke är så motbjudande och att mäktiga krafter där äro i rörelse för att bereda de eventuellt inflyttande alla möjliga förmåner, såsom billiga bostäder, vackra och välbelägna egna hem på fördelaktiga villkor, treflig inackordering m. m. För den nöjeslystna delen af personalen hafva vi det ganska väl sörjdt i Linköping i form af teater och dylikt.

Särskildt har det framhållits, att om nu denna förflyttning till Linköping äger rum, så komma de nu där rådande låga hyrorna att ökas och lifsförnödenheterna att stiga. Ja, för att förhindra detta har åtskilligt blifvit gjort. Af en utskottets utlåtande bifogad handling finna herrarna, att Linköpings stadsfullmäktige hafva ingått såsom delägare i ett bolag, som har för afsikt att uppföra bostäder för de inflyttade, och i första hand kan detta bolag uppföra bostäder för cirka en miljon kronor. Vidare bör man taga hänsyn till den stora enskilda byggnadsverksamheten, som antagligen kommer att blifva så stor, att i stället för att hyrorna ökas, tror jag nästan, att de komma att minskas.

Vidare har det klagats öfver lifsförnödenheterna. Ja, äfven därvidlag kan jag gifva ett bevis på att prisen i Linköping icke komma att höjas. För någon tid sedan bestämdes det, att det skulle anläggas ett slakthus i Linköping, och då gjordes en statistik öfver den mängd kött, som infördes till Linköping. Af denna statistik framgår, att det salufördes i Linköping cirka 2,300,000 kilogram kött, men att endast 1,000,000 kilogram kött kunde vinna afsättning i Linköping. Resten skickades till Stockholm, där det såldes. Alltså skulle däraf följa, att Linköping skulle kunna blifva dubbelt så stor utan att en höjning i dessa pris kunde befaras. Ungefär på samma sätt är det med öfriga lifsförnödenheter. Och vidare kan jag erinra om, såsom äfven finnes angifvet i betänkandet, att Linköping åsatt sina egna hemstomter alldeles ovanligt billiga pris, ända ned till 1 krona 50 öre för kvadratmeter, och detta är ju också till stor fördel för alla dem, som någon gång komma att bösätta sig i Linköping.

Vidare skulle jag vilja yttra mig något om utrymmesfrågan. Järnvägsstyrelsen har nämligen i sin promemoria kommit till det resultat, att det hus, motionärerna erbjudit, vore alldeles för litet

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*
(Forts.)

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

(Forts.)

för att rymma så många, som plats erfordras för. Ja, mina her-
rar, detta hus är mindre än Tomtebodapalatset; det vill jag erkänna.
Men så är ock detta stort tilltaget. Det är tilltaget för att rymma
i det närmaste 600 personer eller 50 procent flere än den för när-
varande anställda personalen. Statsutskottet har funnit denna
så att säga omtanke för framtiden vara väl befogad, men denna
står dock i ganska bjärt belysning till Riksdagens förut uttalade
önskan, att en omorganisation bör ske icke i utvidgningens, utan i
inskränkningens tecken.

Detta hafva vi motionärer äfven beaktat, då vi erbjödo ett
hus, som kunde rymma ungefär 400 personer. Om reservanterna
i statsutskottet icke desto mindre anse, att två fastigheter behöfva
inköpas, ifall Kungl. Maj:ts val skulle falla på Linköping, så torde
detta snarare vara dikteradt af ett tillmötesgående mot järnvägs-
styrelsen, för att denna skulle kunna i Linköping erhålla ett par
fastigheter, som hafva ungefär samma utrymme som det föreslagna
Tomtebodapalatset.

Jag vill icke upptaga kammarens tid med ytterligare bevisning
för Linköpingsförslaget. Men så mycket torde dock af mitt an-
förande hafva framgått, att Tomtebodaförslaget ur flera synpunkter
icke bör ifrågakomma. Och hvilken ställning denna kammare än
kommer att intaga till frågan, så vill jag på det lifligaste afråda
från just Tomteboda. Det blir för stort, det blir för dyrt, och det
blir också för obekvämt. Jag kom häromdagen att samtala med
föreståndaren för biljett- och blankettkontoret, och han var rent
af förtviflad öfver detta Tomtebodaförslag, därför att han ansåg,
att det var så obekvämt, att det skulle förläggas dit.

Statsutskottet har nu yrkat afslag å motionen och bifall till
Kungl. Maj:ts förslag. Om vi emellertid studera statsutskottets
utlåtande, skola vi finna, att bland denna kammares medlemmar
i utskottet majoriteten haft en annan uppfattning, och genom den
afdelning, fjärde afdelningen, som förberedde frågan, har, enligt
hvad jag hört, majoriteten varit för reservanternas förslag.

Om jag nu icke finner mig tilltalad af denna reservation, som ju
ställer mycket höga kraf på Linköping, så måste jag dock erkänna,
att synpunkter, som där framkommit, äro värda allt beaktande.
Och den bör kunna godtagas af Andra kammaren, i synnerhet som
den lägger i Kungl. Maj:ts hand att afgöra frågan och inköpa fastig-
heten, därest, som det heter, Kungl. Maj:t efter verkställd under-
sökning finner de till staten hembjudna fastigheterna kunna inredas
till lämpliga lokaler för dessa kontor.

Reservanterna vilja tydligen hafva en grundlig undersökning
af frågan och en undersökning af lokalerna. Nu har hvarken stats-
utskottet eller dess afdelning haft tillfälle att besöka Linköping,
och jag vet för öfrigt icke, om någon från järnvägsstyrelsen varit
nere för att beskåda och undersöka dessa lokaler. Därför tror jag
också, att om kammaren går med på reservanternas förslag, torde

kammaren i detta fall handla ganska klokt. Och då jag är öfvertygad om, att Linköpings stad icke skall underlåta att fullgöra de kraf, Kungl. Maj:t kan komma att ålägga staden, för att fastigheterna skola blifva fullt ändamålsenliga, får jag, herr vice talman, yrka afslag på utskottets hemställan och bifall till reservanternas förslag.

*Angående
uppförande
af en byggnad
för vissa
kontor inom
järnvägsstyrelsen.*

(Forts.)

Herr vice talmannen, som under herr Hellströms anförande öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, lämnade därefter ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet grefve Hamilton, som anförde: Herr talman, mina herrar! Att de under järnvägsstyrelsen sorterande kontor, hvarom här är fråga, snarligen behöfva bättre lokaler än de nuvarande, har hittills icke någon bestridt. Den siste ärade talaren har nu förklaradt, att han för sin del icke håller så mycket på, att den af honom i detta ämne väckta motionen bifalles, utan att enligt hans mening kammaren framförallt måste se till, att dessa kontor byggas i mindre skala än järnvägsstyrelsen föreslagit. Jag ber att för min del få säga: Framförallt, mina herrar, pruten icke på detta utrymme. Det är ett fullkomligt misstag — jag vågar vidhålla det i år liksom i fjol, då ett uttalande i alldeles samma riktning gjordes af statsutskottet — att en inskränkning af personalen kan äga rum i den omfattning, att en minskning i fråga om utrymmet för dessa kontor skulle kunna ske. På dessa kontor bedrifves för närvarande ett arbete så intensivt, som det väl gärna är möjligt med sådana lokaler, som nu stå till deras förfogande. Man kan icke utan hjärtlöshet begära, att den vid dessa kontor anställda personalen skall ägna sig mera åt det uppslitande arbete, som de ha. Hvar och en, som har någon erfarenhet om järnvägstrafikens utveckling, vet, att om det är något, som järnvägsförvaltningen låtit komma sig till last, är det snarare det, att den icke byggt för stort, utan i stället icke tagit hänsyn till, att järnvägstrafiken alltjämt utvecklas. Just med hänsyn därtill är det ju klokt, att lokalerna äro tämligen rymliga. Om personalen skulle vara kvar i sina nuvarande lokaler, finnes det intet annat sätt att tillmötesgå de kraf, som det ökade arbetet uppställer i och med det, att trafiken ökas, än att anställa betydligt flera personer. Jag är alldeles öfvertygad om, att det kommer att fordras större personal, äfven när dessa kontor flyttas till Tomtebodan, men ökningen kommer att blifva mindre, därför att lokalerna blifva så mycket bättre. Jag vill, som sagdt, bedja herrarna: Låten icke detta intresse för Linköping förleda eder till något sådant beslut, som att denna byggnad skall uppföras i mindre omfattning. Jag är viss om att,

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

därest beslutet går i den riktningen, den dag skall komma, då Riksdagen säger, att det var ett stort felgrepp.

Det sätt, hvarpå Kungl. Maj:t nu föreslagit, att denna fråga skall lösas, förordades ju i fjol enstämmigt af statsutskottet, endast med framhållande af ett önskemål i fråga om den plats, där byggnaden skulle förläggas. Detta önskemål har nu i år blifvit tillgodosedt. Kungl. Maj:ts förslag innebär, såsom kammaren väl känner, en besparing, i jämförelse med de nuvarande förhållandena, en besparing, som blir ännu mera afsevärd, om man tänker på den utvidgning af dessa kontor, som ovillkorligen måste betingas af den sig alltjämt ökande trafiken. Den af reservanterna inom utskottet, som här senast yttrade sig, ansåg emellertid, att denna besparing skulle bli ännu mera afsevärd, om dessa kontor förlades till Linköping. Järnvägsstyrelsen har framlagt en utredning, af hvilken enligt mitt förmenande framgår, att någon nämnvärd dylik besparing icke genom en sådan förflyttning skall uppkomma. Jag skall nu icke alls tvista om den saken; jag håller till och med icke för sannolikt, att man skulle kunna uppleta någon plats i landsorten, där dessa kontor möjligen skulle kunna nödtorfligen inhysas för något billigare pris än i hufvudstaden. Men huruvida den platsen i så fall skulle blifva Linköping, därom har jag för närvarande ingen mening. Jag förmodar också, att kammaren är ense med mig därutinnan, att den frågan då först borde göras till föremål för en ganska omfattande utredning. Stadsfullmäktige i Linköping ha nu afgifvit ett anbud; det finnes kanske andra som sedan ha högre anbud att komma med — det vet man icke; i alla händelser är det skäl att undersöka saken. Den siste ärade talaren anförde såsom bevis för riktigheten af sitt förslag, åtskilliga uttalanden från järnvägsmän och äfven andra därom, att hans plan är utförbar, att den alltså går att realisera. Det var dock delvis ett ganska märkligt uttalande, han därvid åberopade. Han citerade en intervju med chefen för statistiska kontoret, hvilken intervju varit återgifven i Dagens Nyheter. Denne hade däri uttalat, att det funnes många ämbetsverk, som kunde förflyttas till landsorten likaväl som statistiska kontoret. Skall nu detta vara någon bevisning? Jag skulle kunna säga precis detsamma: Det finnes många ämbetsverk, som likasåväl som statistiska kontoret, ja, mycket bättre, skulle kunna flyttas till landsorten än den integrerande del af järnvägsstyrelsen, som statistiska kontoret likväl utgör. Man skulle ju kunna lägga Svea hofrätt till exempel i Norrköping — ja, det är ju sannt, det går icke att lägga den i Göta land utan den måste ju förläggas inom Svea land; och man skulle ju kunna förlägga kammarrätten i Karlstad, kammarkollegium i Hernösand, domänstyrelsen i Vestervik o. s. v. Detta går för sig såsom tjänstemannen i fråga sade, men det går illa. Det var detta han menade med sina uttalanden. Då järnvägsstyrelsen säger, att kontoret i fråga icke behöfver ligga inne i

hufvudstaden, utan att det viktigaste är att det ligger i närheten af en station med goda förbindelser till hufvudstaden, så säger den siste ärade talaren: Alltså skall det ligga i Linköping. Detta var väl ändå ett något väl hastigt resonemang. Enligt mitt förmenande är det en helt annan synpunkt, som bör läggas till grund vid bedömandet af denna fråga. Detta är äfven anledningen till att jag nu icke vill gifva mig in på själfva kostnadsfrågan och att jag anser — och det tycktes den siste ärade talaren äfven vilja vara med om — att man framför allt bör undersöka om det möjligen skulle vara till gagn för järnvägsförvaltningens arbete att på detta sätt spränga sönder förvaltningen och lägga de olika byråerna och delarna däraf på olika orter inom landet. Enligt min bestämda öfvertygelse skulle detta långt ifrån att vara till gagn, tvärtom vara till stor skada bland annat därför att därigenom skulle uppstå ovillkorligen mångskrifveri samt omständlighet och tyngd i formerna, allt sådant som särskildt denna kammare absolut icke vill vara med om, när det gäller järnvägsstyrelsen.

De kontor, hvilkas förflyttning det nu är fråga om, stå såsom herrarne veta, i ständig kontakt och äro i ständigt samband med såväl de byråer inom järnvägsstyrelsen, under hvilka de sortera, som med andra kontor och byråer, hvilkas förflyttning till landsorten icke ifrågasatts och beträffande hvilka det i många fall icke kan ifrågasättas någon förflyttning. Vid vissa tider, ibland till och med vissa tider om dagen, skall från den ena afdelningen lämnas rapporter och meddelanden till en annan afdelning. På en afdelning finnas handlingar, som vid vissa tillfällen måste lånas till en annan afdelning; vid de mångfaldiga utredningar, som verkställas af järnvägsstyrelsen, måste mycket snabbt uppgifter infordras från de olika kontoren, och konferenser hållas med deras chefer, liksom i allmänhet hela det arbetssätt, som tillämpas inom järnvägsstyrelsen, är sådant, att det fordrar ett snart sagt dagligt personligt mellanhafvande mellan tjänstemännen och de olika afdelningarna. Reservanterna säga att detta ju kan ske äfven per post och per telefon. Ja, men därmed har man ju erkänt att det efter en förflyttning icke kan gå för sig annat än med omgång och större tidsutdräkt, att alltså arbetet kommer att fördröjas. Hvar och en af eder, mina herrar, som försökt eller tvingats till att handlägga angelägna ärenden blott med anlitande af post eller telegraf, vet väl att därigenom förloras mycket arbete i jämförelse med hvad fallet är, om de personer, som man skall tala med, finnas på samma ort som en själf. Särskildt tror jag, att det är mycket betänkligt att med vett och vilja införa i ett ämbetsverks arbetssätt moment, som ovillkorligen skola medföra tidsutdräkt och långsamhet.

Den siste ärade talaren sade visserligen på tal om telefoning och resor att olägenheterna skulle ju kunna undanröjas genom praktiska anordningar. Jag vet icke alls, hvad han då syftade

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)

på. Hvad är det för praktiska anordningar utöfver dem vi nu bruka när vi fara på järnväg och tala i telefon, som skulle kunna införas och underlätta det hela? Jag känner icke till några sådana anordningar, och jag tror därför icke heller, att olägenheter-na skulle kunna fullständigt undanröjas. Jag för min del är därför alldeles öfvertygad om, mina herrar, att om kammaren skulle, för att göra den lilla besparing som här förespeglas, följa reservanterna, detta ovillkorligen skulle leda till att fördröja och förtynga arbetet inom järnvägsstyrelsen och att det äfven i hög grad skall leda till att försvåra en verklig ledning och kontroll öfver det arbete, som skall ske inom denna förvaltning.

För min del får jag således på det bestämdaste frånråda kam-maren att följa reservanternas förslag.

Herr talmannen, som nu återkommit, gaf härpå ordet åt

Herr Byström, som yttrade: Herr talman! Alla tyckas vara eniga om, att ett nytt kontrollkontor är nödvändigt. Frågan gäller blott hvar det lämpligen skall förläggas. Jag har för min del icke kunnat biträda förslaget om att förlägga detsamma till Linköping, och jag har därför icke heller kunnat instämma med de fem aktade reservanterna från denna kammare. Det är särskildt ett par skäl, som därvid för mig varit afgörande.

För det första har jag af diskussionen inom utskottet och äfven på annat sätt kommit till den bestämda uppfattningen, att ledningen utaf järnvägsangelägenheterna på ifrågavarande område bör vara centraliserad så mycket som möjligt. Det är ju också en vanlig tendens numera hos en del affärgrenar såväl här i vårt land som utomlands, att man söker koncentrera förvaltningen eller ställa det hela så mycket som möjligt under en gemensam förvaltning. Detta senare blir ju visserligen här under alla omständigheter fallet, men hvad själfva lokalsynpunkten beträffar, frågan om förläggningsplatsen för de olika förvaltningsgrenarnas arbete, har man i detta förslag om att förlägga ifrågavarande kontor till Linköping, icke följt nyssnämnda princip. Jag ser alltså frågan ur den synpunkt, som jag förmenar vara den viktigaste af alla de synpunkter, som här framställts, och den synpunkten har för mig varit den mest afgörande. Det kan väl icke bestridas att det är mycket lättare att sköta det arbete, hvarom nu är fråga, om kontrollkontoret förlägges exempelvis till Tomte-boda. Det är betydligt lättare och enklare och mycket mindre tidsödande att då sköta och leda arbetet, än om kontoret skulle förläggas till Linköping. Å sid. 29 i utskottsbetänkandet anföras äfven en hel del skäl, som synas mig så tydligt tala för en sådan uppfattning, att de borde vara öfvertygande för en hvar.

I fjol framställdes i debatten, att de enskilda järnvägarne skulle komma att öfvertaga en del af det arbete, som statsbanepersonal nu utför. Järnvägsstyrelsen meddelade emellertid nu, att styrel-

sen under loppet af år 1908 anmodat de enskilda järnvägarna att själfva ombesörja afräkningen för sådan personsamtrafik, som endast ägde rum mellan enskilda järnvägar två och två, och att i följd häraf inom svenska järnvägsföreningen uppgjorts ett förslag till ett mindre, för de enskilda järnvägarna gemensamt kontrollkontor, som skulle ombesörja förenämnda afräkning, men att detta förslag emellertid af järnvägsföreningen afslagits på dess stämma i mars 1909 af det skäl, att dess genomförande ansågs komma att ställa sig för dyrt.

Denna synpunkt rörande samarbete mellan statens järnvägar och de enskilda järnvägarna kan således icke här göras gällande. Vidare anser jag, att man bör taga hänsyn till den därnäst största frågan, nämligen personalens önsknings. Vi ha då för utlåtanden därom närmast att hålla oss till de bilagor, som finnas fogade till utskottets betänkande samt en promemoria, som ingifvits af personalen själf. Det gäller här ett stort antal tjänstemän. Hela antalet af dem, som beröras af detta förslag, familjemedlemmar och andra, uppgår till omkring 1,000. Detta antal kan ju sägas representera en hel stad, ja, många städer ha ett mindre antal innevanare. En förflyttning af en dylik talrik personal emot dess egen önskan till Linköping bör, enligt mitt förmenande, icke ske annat, än om verkliga och mycket starkt talande skäl kunna därför anföras, och sådana ha icke ännu framkommit. Denna personal har, såsom det framgår af nyss återopade promemoria, till en del skaffat sig egna hem, andra ha barn, som ha sysselsättning i Stockholm och på det sättet bidra till familjens uppehälle. De skulle nu nödgas att offra en hel del af det, som de likväl inrättat sig efter. Jag kan alltså äfven ur denna synpunkt omöjligen vara med om en förflyttning eller förläggning af ifrågavarande kontor till Linköping.

Vi komma sedan till frågan om kostnaderna, och det är väl den synpunkten, som varit mest afgörande för dem, som yrkat på, att kontrollkontoret måtte förläggas till Linköping. Det är ju klart, att denna kostnadsfråga är mycket relativ. Vi veta ju alla, att den byggnad för ifrågavarande kontor, som skulle uppföras vid Tomtebodas, är betydligt större och därför äfven bättre ur utrymmessynpunkt än de byggnader, hvarom talas i Linköpingsförslaget. Och för öfrigt, då man bygger en ny byggnad, kan man göra denna icke allenast större utan ock för ändamålet mycket bättre afpassad, än om man skall inreda en äldre byggnad eller taga en byggnad, som är uppförd för ett helt annat ändamål, än det som afses. Det kan ju då äfven tyckas vara helt naturligt, att Tomtebodas-förslaget ställer sig dyrare. Af den utredning, som finnes återgifven på sid. 103 i utskottets utlåtande, finner jag att golfytan i den byggnad, som är föreslagen att uppföras vid Tomteboda, uppgår till 82,000 kvadratfot, under det att byggnaden i Linköping allenast erbjuder 57,000 kvadratfot. Det är ju en betydlig skillnad i fråga om utrymmet, hvilken skillnad naturligtvis måste afsevärdt återverka

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

(Forts.)

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

på priset. Äfven i andra afseenden kommer man till liknande resultat. Det har visserligen tillkommit i fråga om Linköpingsförslaget en del saker, som något ändra sifferberäkningarna, men detta torde ändock icke vara tillräckligt för att ändra meningen hos dem, som anse det olämpligt att utbyta Tomteboda-förslaget emot Linköpingsförslaget. Ett skäl, som man icke bör alldeles blunda för, är ju äfven att ifrågavarande kontor understundom har behof af tillfällig eller extra personal, och att det å de tider, då sådant är af behofvet påkalladt, är lättare att skaffa 50 à 60 biträden här i Stockholm, än om man skulle vara hänvisad till Linköping, bör ju vara en själfklar sak.

Hvad nu speciellt angår den plats där ute vid Tomteboda, där byggnad för kontoret skulle uppföras, kan det ju sättas i fråga, om denna plats verkligen är den allra lämpligaste och bästa. Såvidt jag kunnat utröna af de utredningar, som förekomma i Kungl. Maj:ts proposition, liksom äfven af de ytterligare upplysningar, som utskottet meddelat, synes det mig dock, som om man här icke kan komma till annat resultat än att instämma med majoriteten inom utskottet.

Det anfördes af den första talaren, att icke alla här uppe i Stockholm vore så bestämdt af den meningen, att man ovillkorligen borde ha kontrollkontoret kvar här i Stockholm eller förlägga det vid Tomteboda, utan att de funnos, som ansåge, att det äfven lämpligen kunde förflyttas till Östergötland. Om ett sådant enskildt yttrande kan inverka något på diskussionen, skulle jag också kunna anföra ett yttrande af en östgöte — det ena kan ju väga lika mycket som det andra. Den person, jag nu åsyftar, sade något, som skulle kunna öfversättas sålunda: Nog har jag sett många kuriösa förslag, men något kuriösare än detta att förlägga ifrågavarande kontor till Linköping, det har jag då icke sett på mången god dag.

Herr talman, jag anhåller slutligen att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Furst: Innan voteringen sker i den föreliggande frågan ber jag att få yttra ett par ord med anledning af den anmärkning, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet riktade emot kammarens tredje tillfälliga utskott, därför att detta i sitt utlåtande nr 39 gjort en del citat från öfverrevisorernas berättelse utan att samtidigt citera deras slutyttrande. De citat, som utskottet där tillåtit sig anföra, grunda sig på sakliga uppgifter, rena sifferuppgifter och innehålla icke några personliga omdömen från öfverrevisorernas sida, utan endast deras direkta uppgift, att de för sin del fritagit järnvägsstyrelsen såsom sådan för ansvaret för statsbanornas dåliga ekonomi. Utskottets uttalande härom återfinnes å sid. 8 i dess nyssnämnda utlåtande. Under den diskussion, som som ägde rum här i kammaren i den då föreliggande frågan, yttrade

jag för min personliga del följande: »Jag är för min del förvissad om att järnvägsstyrelsen, och i all synnerhet den nuvarande generaldirektören, har sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande, särskildt med hänsyn till de händelser, som den sista tiden hafva ägt rum» etc. Detta visar tydligt, att utskottet till fullo uppskattat, att den nuvarande styrelsen icke kan göras ansvarig för det missförhållande, som på grund af gångna tiders regemente, blifvit rådande vid statens järnvägar.

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

Hvad beträffar den föreliggande frågan angående uppförande af en byggnad för vissa kontor i järnvägsstyrelsen, torde otvifvelaktigt, och detta ur flera synpunkter, det bästa vara, att dessa kontor förläggas i styrelsens omedelbara närhet. Å andra sidan kan jag icke heller finna, att några sådana skäl anförts, som förhindra dessa kontors förläggande på kortare eller längre afstånd från styrelsen. Nu föreligger ju här en proposition om beviljande af ett anslag å 800,000 kronor för uppförande af en dylik byggnad vid Tomtebodas, medan å andra sidan ett sätt angifvits hvarpå sådana byggnader, som med all sannolikhet vore tillräckliga för nu ifrågasvarande behof, skulle kunna anskaffas för 500,000 kronor. Med de kostnader, som ytterligare tillkomma, därest Tomtebodaförslaget väljes, skulle statens utgifter för denna sak enligt kungl. propositionen uppgå till något öfver 1,000,000 kronor, således ungefär dubbelt mot hvad reservanternas förslag innebär.

Nu kan jag emellertid för min del icke ansluta mig till reservanternas, därför att deras förslag har, om jag så får säga, ett par hakar. Det binder Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen vid Linköping, så att om Kungl. Maj:t icke finner, att Linköpingsförslaget är användbart, faller hela frågan om en nybyggnad för dessa kontor. Det är med hänsyn därtill, som jag anser det vara af vikt, att man framkommer med ett sådant förslag, som icke binder Kungl. Maj:t vid Linköping, utan som medgifver Kungl. Maj:t, att för den händelse Linköpingsförslaget icke befinnes acceptabelt, i alla händelser föranstalta om uppförande af behöfliga byggnader för ifrågasvarande kontor.

Jag har då på samma gång den uppfattningen, att den af Kungl. Maj:t äskade summan, 800,000 kronor, skulle kunna minskas. Herr statsrådet sade nyss, att man måste taga hänsyn till statsbanornas framtida utveckling, att alltså denna byggnad skulle tagas till så, att den motsvarade icke allenast det nuvarande behofvet utan äfven det framtida. Detta är en uppfattning af byggnadsfrågan; jag har för min del en annan. Jag tror nämligen, att denna byggnad endast behöfver göras så stor, att den motsvarar det nuvarande behofvet, men att man därjämte vid byggnadsplanens uppgörande bör taga hänsyn till den blifvande utvecklingen, det vill säga, laga så, att när sådant blefve behöfligt, man utan hinder af en redan uppförd byggnad kunde uppföra en ny- eller tillbyggnad.

Det är på grund häraf, herr talman, som jag skall tillåta mig

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

(Forts.)

att föreslå den ändring i reservanternas yrkande, att detsamma måtte erhålla följande lydelse: »att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition och den i ämnet väckta motionen, må bevilja ett anslag af 500,000 kronor och däraf på extra stat för år 1911 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna sistnämnda belopp, att af Kungl. Maj:t användas till anskaffande af byggnader för vissa kontor inom järnvägsstyrelsen, antingen, därest Kungl. Maj:t efter verkställd undersökning finner de till staten hembjudna fastigheterna nr 113 BI och 124 i Linköping kunna inredas till lämpliga lokaler för dessa kontor, till inköp af dessa fastigheter, dock under villkor att — — — [lika med reservanternas förslag] — — — i samma stad, eller i annat fall för uppförande å annan lämplig plats af dessa byggnader.»

Herr talman! Jag anhåller om propositions framställande å detta mitt yrkande.

Friherre Bonde: Herr talman, mina herrar! Det är ju ett ovedersägligt bevis på det stora inflytande, som de ärade reservanterna ha i denna kammare, att diskussionen här hela tiden kommit att röra sig mindre om lämpligheten af Kungl. Maj:ts förslag, utan mer om lämpligheten utaf den af reservanterna understödda motionen. Följden häraf måste också blifva, att jag äfven för min del kommer att till en början rikta mig mot den reservation, som blifvit afgifven.

Jag har ingalunda blifvit öfvertygad af de skäl, som framförts af den förste ärade talaren, som med ifver förordade att det skulle vara lämpligt att förflytta de ifrågavarande kontoren från Stockholm till Linköping. Jag har tvärtom funnit, att alla skäl tala för nödvändigheten af att bibehålla dessa kontorslokaler uti så omedelbar närhet med de öfriga afdelningarne af järnvägsstyrelsen som möjligt. Det kan ingalunda vara förenligt med ett klokt och, om jag så får säga, billigt arbetssätt att på det sätt som föreslagits, söndersplittra en förvaltning och lägga vissa delar af densamma på en aflägsen plats, då, hvilket ej heller någon trott sig kunna förneka, det måste finnas nästan dagliga kommunikationer mellan de olika kontoren. Det måste onekligen förorsaka mångskrifveri och de svårigheter i expeditionen, som man nu i allmänhet, åtminstone här i denna kammare, söker att undvika. Det är ju sant, att det finns järnväg till Linköping och att, såsom här af den förste ärade talaren framhölls, man genom praktiska anordningar kunde underlätta dessa kommunikationer mellan hufvudkontoret och det i Linköping förlagda kontoret. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet framställde en fråga här, nämligen, hvilka dessa praktiska anordningar skulle vara, hvilka kommunikationer man kunde tänka sig utom post, telegraf, telefon och järnvägar. Ja, herr statsrådet stannade därmed, men jag förmodar, att han också tänkte något på den nutida moderna uppfinning, som kallas aeroplanerna, och att man genom att begagna sådana skulle lättare än på annat sätt kunna

förflytta sig härifrån till Linköping. Visserligen äro reservanterna mycket framsynta, men jag tror icke, att de tänkt på att detta sätt för daglig kommunikation skulle anlitas. Hvarför skall det just vara Linköping, frågade herr statsrådet och chefen för civildepartementet. Ja, det kan inte heller jag förstå. Man skulle ju nu kunna tänka sig, att man möjligen kunde leta reda på en stad med lika goda kommunikationer som Linköping och där också finnes en bank, som blifvit tvungen öfvertaga ett dyrbart och för öfrigt olämpligt hus. Ja, om jag icke fruktade, att herr talmannen möjligen skulle vägra proposition, vore jag frestad framställa ett annat yrkande, nämligen att förlägga kontoren till Katrineholm, en plats som onekligen i många afseenden lämpar sig särdeles väl därför, särskildt som det är en stor järnvägsknut. Men förmodligen kommer, som sagdt, herr talmannen att finna att ett sådant yrkande ligger utom såväl den kungl. propositionens som motionens ram — fastän det ej kan förnekas, att Katrineholm dock ligger midt emellan Stockholm och Linköping. Jag kan således verkligen icke finna, att någon fördel skulle kunna vinnas, utan endast stora olägenheter för arbetet uppstå, om man förlade kontoret i Linköping.

Ett annat skäl, som nog varit mest afgörande för de reservanter, som icke äro östgötar, är förmodligen det, att det skulle blifva så mycket billigare, och att staten på detta sätt skulle göra en stor besparing. De svindlande siffror, hvilka den förste motionären här rörde sig med, då han kom upp till, jag vet inte hur många milljoner, som skulle besparas genom denna förflyttning, gäfvö dock det intrycket, att han varit något för hastig i sina kalkyler och sina beräkningar. Visserligen skulle huset i Linköping blifva staten 300,000 kronor billigare än ett nytt hus, byggdt i Tomtebodå. Men det är nog troligt, att det kommer mycket annat till, så att denna besparing kanske blir mera skenbar än verklig. Om också, hvad huset beträffar, staten skulle göra en direkt besparing af 300,000 kronor, så skulle däremot Linköpings stad förpliktas att erlægga, hvad som fattas för att sätta huset i stånd. Det är ej omöjligt att huset, fullt iordningställdt, kommer att kosta lika mycket, ehuru Linköpings stad får betala en del däraf.

Där komma vi in på en annan fråga: kan det vara lämpligt att förfara på det sättet, att de olika städerna och hvarför ej också de olika municipalsamhällena i riket på sådant sätt skulle få täfla om att få det ena eller det andra ämbetsverket förlagdt till sig genom att bidraga till ämbetsbyggnaders uppförande? Detta system har ju användts hvad våra kaserner beträffar, och det har kanske af många ansetts såsom en stor fördel, såsom bidragande till att staten kunnat göra en eller annan besparing i kostnaderna för kasernanläggningarna. Jag betvivlar dock, att det system, som härvidlag användts, har varit så särdeles lyckligt. Ty det är icke alltid sagdt, att man just därigenom fått förläggningsorterna på de lämpligaste ställena. Jag kan ej heller undanhålla mina misstankar, att möjligtvis

*Angående
uppförande
af en byggnad
för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

just genom den beredvillighet, som på så många håll förefunnits för att bidraga till kasernbyggnader, dessa kanske också alltför mycket påskyndats och att sålunda, ehuru de enskilda städerna fått bidraga därtill, staten likväl därigenom fått betala mer, än den behöft göra, om icke ett dylikt auktionierande förekommit. Skall nu detta system fullföljas äfven, hvad de civila ämbetsverken beträffar, så att den ena staden efter den andra skall få bjuda så och så många hundra tusen för Svea hofrätt t. ex. — ja, icke Linköping, men någon annan stad — och ytterligare en annan så och så mycket för domänstyrelsen o. s. v. tror jag, att vi komma in på en mycket farlig och en mycket olämplig väg för statsförvaltningen, om vi skulle handla på det sättet.

Vidare har här framhållits, att det skulle blifva så ofantligt trefligt och angenämt för personalen att få flytta till Linköping. Herr Hellström utlofvade dem guld och gröna skogar, hemtrefliga inackorderingar och trefligt bemötande — ja, men han omtalade ej, hvilket dock kanske är det allra viktigaste, att tre regementen komme att förläggas till denna stad. Detta kan ju spela en viss roll i denna fråga, då, såsom vi veta, en hel mängd af det täcka könet skulle med kontoren förflyttas härifrån och dit. Han har emellertid törhända ej endast tänkt på dem, utan äfven att göra det trefligt för alla dessa militärer, som skulle komma till Linköping. Jag tror dock, att alla dessa agremanger, som herr Hellström utlofvar för tjänstemännen vid dessa kontor, icke på något sätt kunna uppväga allt, hvad de måste försaka genom att lämna Stockholm. Herr Hellström känner sig så öfvertygad om den ljufva staden Linköpings alla fördelar, att han som jag ser nu ruskar på hufvudet — han har nog flera agremanger som han kommer fram med. Men tänk dock blott på dessa familjer, som nu bildat sina egna hem, men som få lämna dem för att förflyttas till annan ort! Dock är det kanske mest bekymmersamt för alla dessa unga flickor vid mer eller mindre framskriden ålder, hvilka äro anställda på dessa kontor. De ha här i Stockholm sina familjer och, såsom vi veta, går det vanligen så till i familjerna, att, där familjeförsörjaren icke har tillräcklig inkomst att kunna försörja sin familj, såväl hustrun som döttrarna och sönerna bidraga till familjens underhåll. Det veta vi väl alla af erfarenhet, huru många familjer här i Stockholm finnas, där de unga döttrarna måste söka anställning i olika verk, bankinrättningar och dylikt, och genom det tillskott, som de därigenom lämna den gemensamma familjekassan, göra det möjligt för familjen att utan alltför stora bekymmer kunna existera. Om nu alla dessa skulle ryckas från denna familjegemensamhet skulle det helt visst för familjen blifva ett betänkligt afbräck. Ja, följderna af denna förflyttning skulle helt visst komma att bli den, att en stor del eller kanske största delen af dessa kvinnliga biträden icke skulle kunna flytta härifrån utan få lof stanna kvar här för att söka sig en annan anställning — men detta är kanske ej så lätt att erhålla.

Här har framhållits af den förste ärade talaren, att vi ej böra

låta binda oss af dessa humanitära spörsmål, då det ju så ofta händer, att arbetare måste förflyttas på detta sätt gruppvis. Ja, det är nog sant, att sådant inträffar, men det är i så fall den dystra nödvändigheten, som då föreskrifver detta. Det har äfven framhållits, att särskildt banvakter fått underkasta sig att ryckas bort från sitt hem och flytta upp till andra aflägsna delar af landet. Ja, vi beklaga, när något sådant inträffar, och vi anse det vara upprörande, när det sker utan allt för talande skäl. Men att, när icke några mer tvingande skäl kunna åberopas, än att det finns ett hus i Linköping, hvilket möjligen skulle kunna användas för dessa järnvägens kontor, företaga en sådan våldsåtgärd, kan väl icke vara rätt. Hvarför skall man göra det, när det dock gäller tusentals personer? Herr Hellströms varnade nu — jag fattade icke riktigt hans tankegång — för de uppdrifna kostnaderna, som ifrån hufvudstaden sprida sig ut öfver landsorten, och han talade om hufvudstadens dyra vanor, som sprida sig ut, och att det just var för att motverka detta, som vi skulle minska befolkningen i hufvudstaden och öka befolkningen i de mindre städerna. Men är det icke en viss fara för Linköpings idylliska samhälle, om det kommer ned 1,200 personer från Stockholm med dessa förfärligt dyra vanor, som de enligt herr Hellströms uppfattning ha? Detta skulle ju kunna demoralisera hela Linköpings samhälle. Ja, jag fruktar verkligen därför. Jag vet, att det heter ju: jag är östgöte, gud ske lof! och det måtte vara härligt i Östergötland och särskildt i Linköping, som måtte vara Sveriges billigaste stad, efter hvad som här uppgifvits. Men om Linköping från att såsom nu vara en mindre stad, genom militärens inryckande och ankomsten af dessa nya trupper från Stockholm skall så betydligt ökas, att folkmängden komme att stiga med några tusental, vet man icke, om icke kanske lefnadskostnaderna där komma att stiga så högt, att det icke blefve någon besparing för dessa inflyttade och icke heller någon besparing för statsverket; ty det är att märka, att bland det, som tagits med i beräkningen af kapitalbesparingen, ingår äfven indragningen af ortstilläggen till personalen. Personalen skulle nämligen genom förflyttningen få en löneminskning motsvarande detta ortstillägg och denna minskning är ju afsedd att uppvägas af de billiga lefnadskostnaderna. Men jag vill dock fråga herrarne, om det icke kännes mycket obehagligare, att, om man t. ex. haft 2,000 kronor om året, endast få 1,700, äfven om man förflyttas till en plats med billigare lefnadskostnader, ty man märker ju mest, hvad man får, och tänker ofta mindre på hvad man ger ut.

Jag kan verkligen icke finna, att här anförts några skäl, som tala för reservationens antagande, och jag hoppas, att kammaren icke här följer de ärade reservanterna i deras försök att föra fram motionen i denna kammare.

Här har framhållits äfven en annan sak, nämligen att den af Kungl. Maj:t föreslagna byggvaden är allt för dyrbar. Det är ju

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

(Forts.)

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.*

(Forts.)

sant, och det förnekar ingen människa, och jag tror, att icke ens Kungl. Maj:ts regering förnekar, att det alltid blir dyrare att bygga, när det är staten som skall bygga, och att det kan ju också blifva något dyrare att uppföra ett nytt hus än att inköpa ett redan färdigt hus på konkursauktion — eller hvilket sätt det nu är, som banken kommit öfver detta hus på. Nu varierade visserligen herr Hellström i sin beskrifning af byggnaden i Linköping. En gång kallade han densamma för »ett mindre hus» i Linköping, men sedan sade han, att det var nästan lika stort som den föreslagna byggnaden ute vid Tomtebodan. Man har emellertid velat påstå, att utrymmet är alldeles för stort, större än det åtminstone för tillfället behöfver vara. Jag finner det emellertid snarare glädjande, ifall så skulle vara förhållandet, och att en gång en statens nybyggnad så tilltagits, att den kan räcka icke blott för stunden, utan äfven någon tid framåt. Vi ha ju under de gångna årtiondena haft erfarenhet af hurusom nya hus ofta måst rivas eller byggas om eller också användas till annat ändamål än det, man ursprungligen afsett dem för, just på grund af, att husen varit för små. Det är i allmänhet ett fel, som begås, att man tänker för litet på utvecklingsmöjligheterna och endast tar hänsyn till hvad som är för stunden. Att bygga till en byggnad är alltid mycket dyrare än att genast från början taga till densamma något så när stor, så att den räcker för det afsedda behöfvet.

Jag har således icke funnit något enda af de skäl, som här framhållits emot det kungl. förslaget vara tillräckligt öfvertygande, utan finner detsamma för det afsedda ändamålet ganska lämpligt. Det kan ju hända att här under den blifvande diskussionen komma att framföras så öfvertygande skäl, icke beträffande förflyttningen till Linköping — ty därom kan jag aldrig öfvertygas — men för att verkligen detta hus är så illa uppgjort och ritningarne så misslyckade, att det hela ställer sig olämpligt. Om så sker skall jag också böja mig, men efter allt hvad jag nu haft att utgå ifrån vid bedömandet af denna sak, kan jag verkligen icke komma till någon sådan uppfattning.

Jag inser det önskvärda i, att detta hus så snart som möjligt kommer till uppförande, då det ju framhållits, att behöfvet af detsamma är ytterst trängande och detta har anförts såsom ett skäl för förflyttningen till Linköping, där man ju redan i år kunde taga de nya lokalerna i besittning. Men om man nu afslår såväl detta förslag som Kungl. Maj:ts förslag och anhåller hos Kungl. Maj:t om ett nytt förslag, kommer detta att medföra tidsutdräkt med frågans lösning. Det senare anser jag befogadt och att man just därför nu icke bör ytterligare skjuta upp denna fråga, utan då det är nödvändigt att få ett nytt hus för de ifrågavarande kontoren, det ej heller är skäl att pruta på ett eller annat 100,000-tals kronor, utan det lämpligaste är att antaga det förslag, som nu framlagts af Kungl. Maj:t.

Min ståndpunkt i denna fråga är således den, att jag, herr talman, känner mig föranlåten att yrka bifall till utskottets hemställan.

Med friherre Bonde förenade sig herrar *vice talmannen, Persson* i Tällberg och *Bromée* i Billsta.

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen
(Forts.)*

Herr Berglund: Herr Hellström har här redan utvecklat de skäl, som enligt motionärernas synpunkter tala för det af dem framställda förslaget, och äfven jag ber nu att få yttra några ord till förmån för detsamma. Frågan kan ju ses ifrån många håll.

Det var ju alldeles gifvet, att detta vårt förslag skulle möta motstånd och framkalla stora betänkligheter. Det har sagts, att det här vore fråga endast om ett rent ortsintresse. Jag vill då, mina herrar, redogöra för anledningen till att denna motion framkommit.

Såsom herrarne erinra sig, förevar denna fråga redan i fjol. Förslag förelåg nämligen då om beviljande af ett anslag å 800,000 kronor för byggande vid Tomtebodas af nya lokaler för nu ifrågavarande kontor. Denna kammare afslog emellertid detta förslag, och vid den gemensamma voteringen föll det igenom. Hvarför? Jo, antagligen därför, att kammaren fann detta förslag vara för dyrt, och därtill kom, att alla myndigheter, som hörts i ämnet, afstyrkt upplåtelse af den plats, som man tänkte sig för byggnaden. Nu är det ju tydligt, att man måste hysa betänkligheter emot en sådan förflyttning, som här föreslagits, och från flera håll ha äfven stora betänkligheter vis å vis detsamma uttalats. Först och främst har man sagt, att förläggande af dessa kontor till Linköping vore olämpligt ur förvaltningssynpunkt, och för det andra — och det är kanske det starkaste skälet — har man gjort gällande, att en dylik förflyttning skulle vålla personalen stora olägenheter. Ja, det är sant, jag erkänner det, och jag har själf, mina herrar, haft erfarenhet af, hvad det vill säga med sådana här förflyttningar både med och mot min önskan. Men vi må också tänka på, att vi dock måste beakta statens intresse. Vi veta ju, hur det har gått till i andra fall. Man har kommenderat militärer från södra Sverige upp till Boden; och vi se ju, hur det ena tusentalet efter det andra af vårt folk årligen reser ut till främmande land för att söka sitt bröd. Här är icke fråga om att beröfva någon hans bröd, utan endast fråga om, huruvida statens intresse — om det nu kan påvisas, att det är ett statens intresse — bör sättas i främsta rummet, eller om det är det personliga intresset, som skall sättas i främsta rummet.

Jag tror, att denna fråga är väl värd en undersökning. Låt oss tänka på kostnadsfrågan! Å ena sidan ha vi Tomtebodaförslaget. Det går ut på 800,000 kronor; och då är icke något beräknadt för tomtens. Vidare måste vi komma ihåg, att under tiden, som vi bygga detta Tomteboda, som kostar 800,000 kronor, få vi väl erlägga ränta å detta belopp, låt oss säga efter 2 procent per år; det gör 16,000 kronor om året. Men om vi skola bygga, så är det naturligt,

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*

att vi under 2 års tid måste betala hyra för kontoren här i Stockholm. Detta kostar för närvarande 53,500 kronor per år. Det blir sålunda en ytterligare kostnad af öfver 100,000 kronor, som skulle tilläggas.

Denna motion har ju tillkommit i afsikt att så vidt möjligt nedbringa kostnaderna. Som herrarna känna till, och som det nämnts här förut, har det under de senaste åren uppstått ett årligt deficit på öfver 12 miljoner kronor vid statens järnvägar, om 3,8 procents ränta beräknas å nedlagdt kapital. Det är väl ej underligt, om vi litet hvar försöka att påpeka: där eller där finnes en möjlighet att göra en inskränkning. — Det kan ju vara mycket möjligt, att förhållandena äro sådana, att denna vinst i penningar icke uppväger de förluster eller olägenheter, som medfölja. Men i alla händelser tror jag saken dock vara värd en undersökning, och att man ej för några känsloskäl bör kasta bort denna tanke och afstå krafvet på en undersökning.

Reservanterna ha här föreslagit att Riksdagen skulle ställa 500,000 kronor till Kungl. Maj:ts förfogande i och för undersökning af denna sak samt eventuellt husköp. Herr Fürst har sedan framställt ett annat yrkande med utgångspunkt därifrån, att detta belopp, 800,000 kronor, är för mycket att bygga för, då det gäller en personal, som inskränker sig till 392 personer. Herr Fürst finner, som sagdt, att detta belopp, 800,000 kronor, är för dyrt, men enligt hans förslag lämnas åt Kungl. Maj:t 500,000 för att verkställa en undersökning. Är det så, att platsen i Linköping lämpar sig, nåväl, tag den då; hvarom icke, så har Kungl. Maj:t erhållit möjlighet att här eller på annan plats uppföra det ifrågavarande kontoret.

Jag vill sålunda, herr talman, ansluta mig till det af herr Fürst framställda yrkandet.

Efter härmed slutad öfverläggning gaf herr talmannen propositioner på: 1:o) bifall till utskottets hemställan, 2:o) bifall till den af grefve Klingspor m. fl. vid punkten afgifna reservationen och 3:o) bifall till det yrkande, som under öfverläggningen framstälts af herr Fürst; och fann herr talmannen det under 1:o) upptagna yrkandet vara med öfvervägande ja godkänt. Som votering emellertid begärdes, upptog herr talmannen för bestämmande af kontrapositionen ånyo de båda öfriga yrkandena, af hvilka det under 2:o) afgifna nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Men jämväl i fråga om kontrapositionen äskades votering, i följd hvaraf först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen angående punkten 5:o) af statsutskottets utlåtande nr 74 antager bifall till den af grefve Klingspor m. fl. vid punkten afgifna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit bifall till det yrkande, som under öfverläggningen framstälts af herr Fürst.

Voteringen utföll med 85 ja, men 100 nej, hvadan propositionen i hufvudvoteringen erhöi följande af kammaren nu godkända lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 5:o) af utskottets förevarande utlåtande nr 74, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å utskottets berörda hemställan, bifallit det af herr Fürst under öfverläggningen framställda yrkandet.

Omröstningen öfver denna proposition utvisade 115 ja mot 72 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

Som tiden nu var långt framskriden, beslöt kammaren, på hemställan af herr talmannen, att uppskjuta den vidare handläggningen af förevarande utlåtande till kl. 7 e. m., då detta sammanträde, enligt utfärdadt anslag, komme att fortsättas.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 4,27 e. m.

In fidem
Per Cronvall.

*Angående
uppförande
af en bygg-
nad för vissa
kontor inom
järnvägs-
styrelsen.
(Forts.)*