

dast betungade af indelningsverket, och hvarje skatteböroda, således äfven försvars-
väsendet, ej bör betunga den ene medborgaren mer än den andre i mån af dess
förmåga att den bära, så vill jag fästa uppmärksamhet å vigten af frågans snara
lösning och anhålla,

att Riksdagen ville för sin del besluta sådan befrielse från indelningsver-
ket eller förändring deri för jordbrukarne, som med rätt och billighet
öfverensstämma.

Begäres remiss till vederbörligt Utskott.

Stockholm den 27 Januari 1868.

O. F. Brunberg.

N:o 285.

*Af Herr E. Key: Angående omorganisation af Styrelsen öfver Statens
jernvägar.*

Då jag äfven vid innevarande riksdag går att väcka motion rörande en om-
organisation af styrelsen öfver Statens jernvägar, förutser jag att en i viss mån be-
rättigad anmärkning kommer att göras, den nemligen att jag ännu en gång dristar
inlåta mig i ett ämne, der någon egentlig specialkänedom icke kan förutsättas.
Villigt erkännande denna brist, torde den likväl kunna uppvägas af en obestriddig
fördel, den, att vara fullkomligt opartisk och oberörd såväl af yrkestraditioner som
af konsiderationer för enskilda intressen. Ofvannämnda anmärknings befogethet
är dessutom mera skenbar än verklig, enär den, konsekvent utsträckt och tilläm-
pad, skulle utgöra hinder för hvarje icke militär att deltaga i ordnandet af vårt
försvarsväsende, för hvarje icke jurist att yttra sig om vår lagstiftning o. s. v.
Min vid förra riksdagen i samma ämne afgifna motion torde icke heller få anses
hafva varit alldeles förgäfvad, emedan Riksdagen ingick till Kongl. Maj:t med be-
gäran om upprättande af en särskild kostnadsstat för jernvägsstyrelsen, och Kongl.
Maj:t till den innevarande förklarar sig framdeles erna aflåta förslag dertill, äfven-
som en komité blifvit tillsatt med uppdrag att lemna utlåtande öfver trafikstyrelsens
underdåniga förslag till en omorganisation af sagda embetsverk.

Emellertid och då, såvidt jag har mig bekant, ingendera af dessa utlåtanden
beröra frågan om jernvägsbyggnadsstyrelsens förändring eller indragning, hvarom

Kongl. Maj:ts Proposition angående Statsverkets tillstånd och behof icke heller har något att omförmåla, och de anmärkningar, jag mot densamma gjorde i min motion N:o 164 förliden riksdag, till hvilken jag för öfrigt, äfvensom till mitt anförande under diskussionen i Kammaren om sagda ämne, tillåter mig att hänvisa, ännu kvarstå, samt den föreslagna omgestaltningen af trafikstyrelsen, efter min förmening, hvarken är så till roten gående som önskvärdt skulle vara, med hänsyn till verkställbara och behöfliga förändringar till en större sparsamhet, eller till ett ändamålsenligare ordnande af administrationen, så tillåter jag mig att fästa uppmärksamhet på följande omständigheter, under hopp att dessa skola finnas åtminstone i någon mån förtjenta af behjertande.

Uti dess "underdåniga förslag till organisation af Statens jernvägstrafiks förvaltning" föreslår trafikstyrelsen följande fördelning:

Byråafdelningen, hvartill höra kansli-, kameral-, kassa-, statistiska och sådana ärenden, som angå förvaltningen i allmänhet;

Banafdelningen, som besörjer bevakning och vidmagthållande af banor och telegraflinier, underhåll af jernvägens fasta egendom samt utförandet af nya byggnader och anläggningar;

Maskinafdelningen, hvartill höra den rörliga materielens anskaffning, vård och underhåll, dragkraftens tillhandahållande samt förrådets förseende och vård; och

Trafikafdelningen, som afser den egentliga trafiken, eller dels befordrandet af personer, gods och telegram, dels taxor och tariffer för sådan befordran, dels ock stationernas uppörd och redovisning af inflytande trafik- och telegraminkomster; samt

handhafves af en centralstyrelse, under benämning *Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik*, som utgöres af en *Generaldirektör*, såsom chef i styrelsen och tills vidare af

tre *ledamöter*, hvilka äro föredragande och chefer, hvar för sin afdelning, nemligen en *byråchef* för byråafdelningen, en *öfverdirektör* för ban- och maskinafdelningarne gemensamt, samt en *öfverdirektör* för trafikafdelningen.

Häremot kan först och främst anmärkas att, ehuru de principer, som ligga till grund för Englands, Frankrikes och Belgiens m. fl. länders trafikadministration, och af hvilka isynnerhet den sistnämnda statens jernvägsförhållanden erbjuda mesta likheten med våra egna, i det jernvägarne derstädes utgöras dels af statsbanor, dels af enskilda bolagsbanor, dels enskilda banor trafikerade med statens materiel, synas af trafikstyrelsen blifvit godkända, har styrelsen vid tillämpningen stannat så att säga på halfva vägen; eller huru annars förklara, att en öfverdirektör skall handhafva både *ban-* och *maskin-*afdelningen, då hvardera af dessa uteslutande kräver sin man?

Går man vidare till trafikstyrelsens berättelse för 1866, finner man, att "beredning och föredragning inom styrelsen tillsvidare ske:

"genom byråchefen, af de ärenden, som angå allmänna ekonomien etc.;

genom nuvarande intendenten för första trafikdistriktet, af de ärenden, som angå samtliga distriktens ban- och maskinafdelningar;

genom nuvarande intendenten för andra trafikdistriktet, af dem, som angå trafikafdelningarne, med skyldighet tillika att hafva inseendet öfver styrelsens kontrollkontor".

Är denna fördelning en verklighet och icke endast befintlig på papperet, så frågas: hvad har då intendenten i tredje distriktet att göra, eller är hela detta

distrikt ett undantagsförhållande, der den gamla, i principen utdömda olägenheten af ban-, maskin- och trafikafdelningarnes sammanblandning får kvarstå?

Slår man vidare upp trafikstyrelsens sednaste berättelse, pag. 59, befinnes uti andra distriktet anställda 6 materialvakter, men uti första och tredje distriktet inga. Antingen behöfvas dessa materialvakter, eller behöfvas de icke. I förra fallet torde materielen i första och tredje distriktet lika väl behöfva vaktas som i det andra, i det sednare fallet äro desse 6 materialvakter i andra distriktet öfverflödige. Ytterligare finner man i samma distrikt 42 reparationsförmän, men uti första och tredje distriktet inga; härom gäller naturligtvis samma anmärkning som om materialvakterne. Många flera dylika specialiteter kunde vara att anföra, men den korta, äfven af andra riksdagsgörömmål upptagna motionstiden, jemte svårigheten att före densamma erhålla kännedom om de merbemälda reorganisationsförslagen, deraf komitéens först i dessa dagar är eller blifver till Kongl. Maj:t inlemnadt, torde få anses tillräckligt motivera, att icke här någon utförligare kritik kan egnas den viktiga frågan. Trafikstyrelsens omorganisation kommer, till följd af Kongl. Maj:ts väntade nådiga Proposition härom, i alla fall att af Riksdagen ventileras, då samtliga saken tillhörande aktstycken antagligen blifva tillgängliga. Deremot torde frågan om byggnadsstyrelsens indragning och förändring till en byrå under trafikstyrelsen endast genom motionsvägen kunna hållas öppen. För en dylik förändring talar:

att vi under närmaste framtid sannolikt måste inskränka jernvägsbyggnaderna till några få mil årligen, eller till blott så mycket som utan upptagande af utländska lån kan åstadkommas;

att trafikstyrelsen, med dess ordinarie redan nu befintliga personal, i själfva verket för närvarande bygger mera än byggnadsstyrelsen;

att en utgift af cirka 70,000 R:dr årligen till en särskild styrelse öfver dessa få mils byggnad är rent af slöseri, belastande dessa mil med alltför stora faux frais, och därför tillhör byråkrati-lyxens område;

att en eller flere tillfälligt engagerade arbetschefer eller ingenjörer, i mån af behof och allt efter som detta ökas eller minskas, böra kunna antagas och afskedas, såsom det praktiseras vid byggandet af enskilda jernbanor;

att denne eller desse ingenjörer alltför väl kunna stå under befäl och kontroll af chefer för den blifvande banafdelningen inom trafikstyrelsen;

att fördenskull, vid trafikstyrelsens omorganisation, afseende bör göras på frågan om indragning af den numera obehöfliga byggnadsstyrelsen och dess uppgående i den förra.

På grund häraf får jag vördsamt föreslå:

1:o att en ordentlig kostnadsstat för våra jernvägar upprättas, för att årligen upptagas i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition öfver Statsverkets tillstånd och behof;

2:o att trafik och byggnadsstyrelserna sammanslås;

3:o att denna jernvägsstyrelse utgöres af en Generaldirektör eller byråchef samt trenne afdelningschefer. Utaf desse förvaltar:

den ene trafikafdelningen (innefattande hela transportväsendet, upp-
börd, statistik och räkenskaper);

den andre maskinafdelningen (innefattande tillsyn öfver jernvägsverkstä-
der, inköp och beställningar af maskiner, rails, lokomotiver m. m.);

den tredje banafdelningen (innefattande banors nybyggnad, underhåll
och bevakning).

Huruvida äfven post- och telegrafverken kunna, på sätt som skett och ännu eger rum i Belgien, förenas med jernvägsstyrelsen och såsom byråer sortera under ministeriet för allmänna arbeten, torde böra afhandlas på annat ställe och i sammanhang med frågan om det af Kongl. Maj:t föreslagna nya Stats-departementet.

Jag anhåller ödmjukligen om remiss af denna min motion till vederbörligt Utskott.

E. Key.

N:o 286.

Af Herr A. W. Uhr: Angående ändring af 1 Kap. 1 § Rättegångsbalken:

Åberopande min motion N:o 244 vid sistlidne riksdag, och de deri anförda motiver, Lag-Utskottets Betänkande N:o 74, samt de deröfver förda diskussioner i Första Kammaren den 9 och i Andra Kammaren den 8 Maj 1867 får jag föreslå, att Riksdagen måtte besluta att 1 Kap. 1 § Rättegångsbalken måtte erhålla den af Herr Ribbing föreslagna, af Andra Kammaren *antagna* och af flere talare i Första Kammaren tillstyrkta förändrade lydelse:

“Underrätt å landet — — — — —

— — — — —
 — — — — —
 — — — — —
 — — — — —
 såsom orden lyda i Andra Kammarens Protokoll den 8 sistlidne Maj 4 häftet, sidan 626.

Stockholm den 27 Januari 1868.

A. W. Uhr.
