

N:o 80.

Ank. till Riksd. Kansli den 5 Maj 1870, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion, angående indragning af Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader.

(2:dra U. A.)

Uti en inom Riksdagens Andra Kammare väckt, till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 489), har Grefve *E. Sparre* föreslagit, "att Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader måtte indragas samt utförandet af dessa arbeten verkställas genom en under Trafikstyrelsen ställd afdelning, så vida styrelsen i sin nuvarande form bibehålles, eller ock genom Styrelsen för väg- och vattenbyggnader."

Motionens sednare alternativ förutsätter en helt och hållet förändrad organisation af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, enär dennas nuvarande uppgift egentligen är att uppgöra och granska arbetsplaner samt kontrollera utförandet af arbeten, som af Staten till större eller mindre del bekostas. En sådan förändrad organisation skulle dock, enligt Utskottets åsigt, vara mindre välbetänkt. Den betydliga utvidgning af nämnda Styrelse, som otvifvelaktigt för ändamålet erfordrades, skulle, i händelse jernvägsbyggnader för Statens räkning efter några år ej vidare ifrågakomma, då ej vidare vara behöflig, men Styrelsens återförande till dess nuvarande enklare form skulle säkerligen ej så lätt kunna verkställas. Utskottet har derföre ansett sig endast böra fästa uppmärksamhet vid det första alternativet och får i afseende å det deruti framställda förslag erinra, hurusom Riksdagen uti underdånig skrifvelse den 15 Maj 1868, angående regleringen af utgifterna under Riks-statens Sjette Hufvudtitel, bland annat, anhållit, att Kongl. Maj:t ville taga i nådigt öfvervägande, huruvida icke Styrelserna

öfver Statens jernvägsbyggnader och jernvägstrafik kunde sammanföras till en enda styrelse för Statens jernvägar. Med öfverlemnande af berörda skrifvelse anbefallde Kongl. Maj:t under den 18 påföljande Juni Trafikstyrelsen att, efter samråd med Byggnadsstyrelsen, i ämnet afgifva underdånigt utlåtande, innefattande jemväl dels förslag till lämpligaste sättet för den nya Styrelsens ordnande och till aflöningsstat för de embets- och tjenstemän samt betjente, som, under antagande att för jernvägsbyggnadernas fortsättande icke komme att användas högre belopp årligen än omkring tre till fyra millioner Riksdaler, kunde, utöfver den för trafiken nödiga personal, blifva erforderliga eller genom föreningen få sin verksamhet förändrad, dels ock uppgift å den minskning i kontors- och andra kostnader, som genom sammanföringen kunde vinnas, så att med tydlighet framginge, hvilken besparing i samfälda kostnaden för Statens jernvägsbyggnader och trafiken å Statens banor vore att genom den ifrågasatta åtgärden påräkna.

Efter tagen kännedom om de underdåniga utlåtanden, som med anledning häraf blifvit afgifna, har Utskottet ansett sig här endast böra meddela det hufvudsakliga af hvad som blifvit anfördt beträffande fördelar och olägenheter af de båda Styrelsernas förening till en enda styrelse. I detta afseende har Byggnadsstyrelsen uti en den 30 December 1868 afgifven promemoria bland annat yttrat, "att, redan innan våra stambanor påbörjades, man i utlandet egde en mångårig erfarenhet så väl vid sjelfva anläggningen af jernvägar som vid användandet eller trafikerandet af redan färdiga jernbanor, och derunder samt genom de många misslyckade och högst kostsamma försök, som blifvit gjorda för att i flera afseenden åstadkomma förbättringar för trafikens underlättande, underhållskostnadernas förminskande eller för vinnande af ökad säkerhet, kommit till klar insigt derom, att det endast genom gjorda iakttagelser eller genom en fullständig och omfattande statistik vore möjligt att bedöma så väl redan varande anordningars eller inrättningars fördelar eller olägenheter som nya uppfinningars företräden framför hvad som förut varit användt. Jernbaneförvaltningarna i alla länder hade derföre, inseende jernvägsstatistikens stora vikt och betydelse, med tillhjälp deraf underkastat alla föremål af någon vikt i tekniskt eller ekonomiskt hänseende en noggrann granskning och genom att jemföra den egna erfarenheten eller statistiken med den, som andra länders eller banors gifvit vid handen, grundat alla de föreskrifter rörande jernbanornas anläggning, inrättning, underhåll och förvaltning, som tid efter annan utgått; men oakadt denna statistik med största noggrannhet angåfve fördelarne och olägenheterna af de mångfaldiga vid jernbanorna varande anordningar och inrättningar, äfvensom de fel och brister, som vidlåda desamma, kunde den likväl icke uppgifva orsakerna dertill eller rätta sättet för dessas afhjelpande, och då för rörelsens bedrifvande å en jernbana af större utsträckning så många föremål af olikartad beskaffenhet erfordrades, kunde man icke med fog begära, att en så mångsidig kännedom och vidsträckt erfarenhet, som härtill skulle erfordras, äfven skulle vara förnade eller finnas inom den personal, som ombesörjer trafiken derå, helst en sådan

kännedom och erfarenhet icke kunde under denna personals tjänstgöring förvärfvas eller ens dervid vara nödvändiga. Skulle den icke desto mindre finnas, hade den under en annan verksamhet blifvit förvärfvad och vore att anse mera såsom en tillfällighet. Så t. ex. kunde den baningeniör, som ombesörjde underhållet af en färdig bana, till följd af denna sin tjänstgöring och derunder gjorda iakttagelser säkrast uppgifva de yppade felaktigheterna å rälerna och deras relativa uthållighet, men han kunde icke dertill angifva om de sålunda yppade felen härrört af de använda materialiernas beskaffenhet eller af deras felaktiga bearbetning eller uppgifva rätta metoden för en rälstillverkning. Den lokomotivförare, som dagligen before en bana, kunde likaså bäst bedöma uti hvad skick banan befunde sig och hvilka bristfälligheter derå förefunnits, men han vore dertill icke till följd af sin tjänstgöring i tillfälle bedöma, huru ett väl ordnad underhåll af banan borde inrättas eller de arbetsmetoder, som dervid vore de lämpligaste. En dyrköpt erfarenhet hade äfven lärt att ändamålsenligaste sättet för erhållandet af den bästa och billigaste jernvägsmateriel vore att öfverlemna tillverkningen deraf åt de särskilda fackmännen. Genom den täflan, som deraf uppstått i alla länder, hade denna vidtomfattande tillverkning kunnat bringas till den höga ståndpunkt, hvarpå den nu befunde sig. Man kunde således icke såsom grundsats antaga att den personal, som använde eller ombesörjde underhållet af en inrättning, en byggnad eller en maskin, och derunder vore i tillfälle pröfva densamma och uppgifva dess fördelar eller olägenheter, äfven skulle på grund af denna sin erfarenhet kunna uppgifva bästa sättet att afhjelpa eller undvika dessa fel eller olägenheter. — Hvad särskildt beträffade sjelfva jernvägsbyggnaden, så måste samma grundsats äfven dervid göra sig gällande, ty det kunde väl svårigen bestridas, att ju icke den insigt, erfarenhet och arbetsskicklighet, som dervid erfordrades och derunder förvärfvades, vore mera omfattande än de, som i och för underhållet af en redan färdig bana vore nödvändiga, alldenstund vid den förra många och viktiga detaljer inginge, hvilka vid det sednare icke ifrågakomme.

Då vi nu redan här i landet förvärfvat en flerårig erfarenhet vid trafikerandet af våra stambanor, så vore Byggnadsstyrelsen fullt öfvertygad derom, att man nu också vore kommen på den ståndpunkt, att man, med tillhjälp deraf och med utlandets ojemförligt rikare erfarenhet, utan fara för särdeles mistag kunde göra alla de bestämmelser rörande de vid våra stambanor erforderliga inrättningar och anordningar, hvilka afsåge trafikens fordringar med hänsyn till säkerhet, bekvämlighet och hushållning, så fullständiga, att den styrelse, som hade sig anförtrodt utförandet af jernvägsbyggnaderna, med ledning häraf icke borde stadna i villrådighet om bästa sättet att, efter sig företeende lokala förhållanden och öfriga omständigheter, vid de nya banorna vidtaga de ändamålsenligaste anordningarne. — Byggnadsstyrelsen trodde äfven, att det nödiga sambandet emellan de båda Styrelserna bäst och ändamålsenligast skulle vinnas genom sådana föreskrifter, grundade på utlandets och på vår egen vid byggnaden och trafikerandet af våra stambanor inhemtade erfarenhet och kännedom, samt att

sådana föreskrifter och bestämmelser derjemte innebure en säkerhet för att de ämnen de rörde blifvit underkastade en mogen pröfning. De i utlandet föreskrifna bestämmelser uti ifrågavarande afseende hade också hufvudsakligast hittills legat till grund för anordningarne å våra stambanor, hvilket varit så mycket mera nödvändigt, som, då dessa sednare påbörjades, egen erfarenhet helt och hållet saknades. Hvad beträffade sådana föremål, hvilka närmare eller nästan uteslutande rörde trafiken å stambanorna och icke kunde till sjelfva banbyggnaden hänföras, oaktadt kostnaden därför vore i förslagen upptagen, — såsom den rörliga materielen och åtskilliga utredningspersedlar, som för rörelsens bedrivande erfordrades, — och hvilkas art och beskaffenhet m. m. Trafikstyrelsen bäst vore i tillfälle bedöma, så torde något ytterligare samband mellan de båda Styrelserna icke vara behöfligt, enär, hvad den rörliga materielen anginge, Kongl. Maj:t, uppå Byggnadsstyrelsens derom gjorda underdåniga framställning, i nåder tillätit, att den rörelsemateriel, för hvilken stambanornas kostnadsförslag upptoge en viss summa för mil, hädanefter finge anskaffas af Trafikstyrelsen och att den för hvarje stambana eller del deraf beräknade kostnadssumman finge kontant till bemälda Styrelse öfverlemnas för att till sagda ändamål användas, och, beträffande utredningspersedlarne, dessa, på Byggnadsstyrelsens anhållan, blifvit nästan uteslutande genom Trafikstyrelsens egen försorg anskaffade. — Då det icke vore möjligt, hvilket Byggnadsstyrelsen på grund af egen erfarenhet trodde sig kunna bedöma, att den afdelning inom Trafikstyrelsen, som ombesörjde underhållet af våra redan mer än 100 mil långa stambanor, derjemte skulle kunna öfvertaga bestyret med anläggningen af nya banor af det omfång, att derpå årligen skulle användas 5 å 4 millioner Riksdaler, och således, om de båda Styrelserna skulle till en Styrelse sammanslås, detta icke kunde ske med mindre än att en särskild afdelning för nybyggnader deri inginge, så ansåge Byggnadsstyrelsen förutnämnda föreskrifter och bestämmelser då vara lika mycket af behovet påkallade som nu, då Styrelserna vore åtskilda, emedan sådana konflikter, som man befarade, dem förutan lätteligen skulle kunna uppstå emellan de båda särskilda Styrelserna, likaså lätt kunde uppkomma emellan de särskilda afdelningarne inom en enda Styrelse; och det vore ganska ovisst om icke detta sednare skulle blifva till sina följder menligare. Villkoret för de båda Styrelsernas sammanslagning skulle, såsom nyss är visadt, enligt Byggnadsstyrelsens åsigt, vara att en särskild afdelning, som egde att ombesörja utförandet af de nya stambanorna, deri inginge, hvilken afdelning således skulle öfvertaga den nuvarande Byggnadsstyrelsens alla åligganden, men subordnera under en chef, som tillika skulle ansvara för trafiken å de färdiga stambanorna. Denna afdelning skulle, likasom de särskilda afdelningarne inom Trafikstyrelsen, lyda under den gemensamma chefen. Denne skulle då altingen ensam bära det ansvar, som ålège de nuvarande båda Styrelsernas chefer, eller ock skulle detta ansvar delas emellan styrelsechefen och chefen för den särskilda afdelningen för jernvägsbyggnaderna. Hvad den förre förutsättningen beträffade, så kunde enligt Byggnadsstyrelsens åsigt det icke gerna

ifrågasättas, att hos en person skulle kunna finnas förenade all den insigt, erfarenhet och arbetsförmåga, som två så skiljaktiga, vidtomfattande och maktpåliggande befattningar kräfde, och följaktligen kunde hela ofvanberörda ansvar icke styrelsechefen ensam åläggas. Vidkommande åter den sednare förutsättningen, så, då ett ansvar, som till större eller mindre del lades på afdelningschefen, måste innebära, att han i dessa afseenden egde full beslutanderätt, skulle — oafsedt den stora svårigheten att bestämma i hvilka detaljer styrelsechefen eller afdelningschefen skulle hafva den beslutande rätten, när alla dessa detaljer i så många afseenden ingripa den ena i den andra, — derigenom inträffa, att afdelningschefen i sitt förhållande till styrelsechefen visserligen vore i vissa fall, såsom tillbörligt, den lydande, men i andra åter den befällande, ett förhållande, enligt Byggnadsstyrelsens mening, i hög grad oförmligt. Slutligen ansåge Byggnadsstyrelsen sig böra uttala den åsigt, att, enligt Byggnadsstyrelsens förmenande, någon förenkling i göromålets gång eller förminskning i arbete icke vore att emotse genom den ifrågasatta sammanföringen af de båda Styrelserna till en Styrelse, och att således till följd deraf ingen besparing, åtminstone ingen afsevärd, i förvaltningskostnaderna, sådana de äro enligt den af Kongl. Maj:t för Byggnadsstyrelsen för 1869 fastställda stat, kunde vara att förvänta. Deremot kunde, under förutsättning att ett årligt anslag af tre till fyra millioner komme att för fortsättningen af Statens jernvägsbyggnader användas och att i allmänhet endast en stambana i sender vore under arbete, minskning i förvaltningskostnaderna åstadkommas genom Byggnadsstyrelsens förläggande på arbetslinien. För den i sådant hänseende erforderliga personal har Byggnadsstyrelsen beräknat aflöningskostnaden till 24,500 R:dr och för extra biträden samt för lokal och skrifmaterialier, ved, ljus m. m. till 7,500 R:dr eller tillsammans 29,000 R:dr, således 4 å 0,75 procent af det beräknade årliga byggnadsanslaget.”

Trafikstyrelsen åter har uti ofvanberörda, den 15 Februari 1869 afgifna utlåtande anfört, bland annat, följande: ”jernvägarnes ändamål vore trafik; vid deras byggande måste således trafikens fordringar vara det förnämsta ögonmärket, och de till byggandet anvisade medel måste på sådant sätt användas eller fördelas, som för sagda ändamåls vinnande vore lämpligast; men den erfarenhet, som vore nödvändig för att rätt bedöma hvad som bäst befördrade jernvägarnes ändamål, kunde endast vinnas under sjelfva trafikerandet, till närmare belysande af hvilken sanning Trafikstyrelsen ville erinra:

att för trafikens regelbundna och säkra gång hvarje föremål eller anordning tillhörande en jernväg dagligen och stundligen måste uppmärksammas af dem, som för trafiken på ett eller annat sätt äro ansvarige, och detta ständiga uppmärksammande måste hos trafikpersonalen utbilda en noggrann kännedom om hvarje föremåls eller anordnings egenskaper, dess fördelar och olägenheter;

att det således vore denna personal, som företrädesvis komme i tillfälle att bedöma, i hvad mån redan använd materiel eller redan vidtagna anordningar borde

gälla såsom mönster vid nya jernvägars byggande eller buruvida man måste på ett annat sätt söka uppnå ändamålet;

att det likaledes vore denna personal, som praktiskt pröfvade nya uppfinningar för jernvägarnes ändamål, och således säkrare än någon annan kunde afgöra, huruvida dessa uppfinningar borde vid nya jernvägars utförande tillgodogöras;

att dessutom den erfarenhet, som samlades, gällde icke allenast ändamålsenligheten med afseende å trafikens behof, utan äfven sjelfva byggnadsättets styrka och lämplighet i öfrigt, emedan af dessa omständigheter i väsendtlig mån berodde den underhållskostnad, som å bana och byggnader behöfde nedläggas, hvadan de erfarenhetsrön, som af tjenstemannapersonalen inom banafdelningen härutinnan gjordes, väl vore värda att taga vara på vid nya arbetens utförande;

och slutligen att det vore inom trafikförvaltningens högsta myndighet — Styrelsen — som all denna på olika vägar eller inom olika afdelningar inhemtade erfarenhet koncentrerades, de särskilda meningarne utbyttes och resultaten af de olika erfarenhetsrönen samlades.

Häraf framginge, att vid utförandet af nya, Staten tillhöriga jernvägar Trafikstyrelsen borde ega befogenhet att göra sina erfarenhetsrön gällande, hvilken slutsats vunne ytterligare styrka ju större längden af de redan trafikerade banorna och ju längre den tid vore, under hvilken desamma trafikerats; och i dessa afseenden ansåge sig Trafikstyrelsen böra framhålla, att de Svenska stambanorna redan hade en sammanräknad längd af mer än 400 mil och dessutom stode i omedelbar förbindelse med sidobanor af mer än 40 mils längd, samt att trafiken under ständig utveckling fortgått en tid af 12 år, men att deremot det fall Kongl. Maj:ts nådiga skrivelse förutsatte, eller att för nya jernvägars anläggande icke skulle komma att årligen användas större belopp än 5 å 4 millioner, innebure, att i medeltal endast 5 å 4 mil jernväg hvarje år skulle komma att för trafik öppnas. Men om det vore en sanning, att Trafikstyrelsen borde ega befogenhet att vid nya jernvägars utförande göra sina erfarenhetsrön gällande, så vore det äfven en sanning, att, till åstadkommande häraf, det närmaste samband måste ega rum mellan sagde Styrelse och den myndighet, som skall utföra de nya jernvägsbyggnaderna. Någon garanti för ett verkligt samband förefunnnes dock ej, om hvarje Styrelse vore fullkomligt fristående för sig och oberoende af den andra; och om hitintills ingen olägenhet uppstått derigenom, att de båda Jernvägsstyrelserna i formelt hänseende varit skiljda, så torde dock detta gynsamma förhållande vara att tillskrifva en öfverensstämmelse i åsichter, hvilken ej under alla förhållanden kunde påräknas, än mindre såsom regel antagas. För att i formelt hänseende vinna det samband, som, enligt hvad ofvan vore anfördt, ovilkorligen måste ega rum för att jernvägarnes ändamål skulle kunna vid utförandet vederbörligen tillgodoses, vore endast tvänne sätt möjliga: det ena de båda Styrelsernas sammanförande till en enda, det andra att i Byggnadsstyrelsens instruktion sådana förbehåll intoges, hvarigenom åt Trafikstyrelsen inrymdes ett

berättigande att bestämma alla anordningar, som redan vid planernas uppgörande borde afses och vid byggnadernas utförande sedan iakttagas, samt hvilka vore af beskaffenhet att utöfva ett direkt inflytande på trafikens handhafvande och det framtida underhållet. Vid det sednare alternativet kunde likväl den anmärkning göras, att ändamålet äfven skulle kunna uppnås, om Trafikstyrelsen sattes i tillfälle att taga kännedom om och yttra sig öfver de planer för jernvägsanläggningarnes utförande, som af Byggnadsstyrelsen upprättades, innan dessa blefve af Kongl. Maj:t fastställda, i hvilket fall dock dessa planer borde vara fullständigt i alla detaljer utarbetade. Det förra sättet vore onekligen det enklaste och det som säkrast skulle verka till det nödiga sambandet, ty det förutsatte en personlig beröring mellan målsmännen för trafiken och byggandet, hvilken beröring ej kunde uppvägas, hvarken af den utförligaste skriftvexling eller af den bästa reglementering i afseende å de inbördes förhållandena. I och med uttalandet af denna åsigt hade Styrelsen på samma gång antydtt de olägenheter, som enligt hennes förmenande alltid komme att vidlåda det sednare sättet, eller att dels afgörandet af alla gemensamma frågor blefve beroende af en med tyngre former förenad behandling, dels att gränserna emellan de båda myndigheternas befogenheter ej kunde på förhand så noga uppdragas, att icke konflikter i detta hänseende kunde uppstå; och Styrelsen tillåte sig underdånigst att påminna om hvad ofvan vore anfördt eller att undvikandet af konflikter emellan de båda myndigheter, å hvilka förvaltningen af Statens jernvägar nu är fördelad, endast vore beroende af tillfälliga förhållanden, hvilka ej alltid kunde påräknas, än mindre såsom regel antagas. Till följd häraf kunde det sednare sättet ej af Styrelsen förordas annat än i andra rummet och såsom en öfvergång till det förra.“

Beträffande *sättet*, hvarpå den ifrågasatta sammanslagningen, enligt Styrelsens åsigt borde utföras, har Trafikstyrelsen anfördt, “huruom dervid till en början borde bemötas den föreställning, som hos Riksdagen gjort sig gällande, nemligen att chefen för Statens jernvägstrafiks banafdelning tillika skulle kunna öfvertaga chefskapet för de nya jernvägsbyggnader, som nu utföras genom Byggnadsstyrelsen. Denna föreställning grundade sig utan tvifvel på obekantskap med eller förbiseende af de åligganden, som tillhörde förstnämnda chefskap. Till detta hörde visserligen äfven utförandet af de nya byggnader, som i och för trafikens tillväxt blefve nödiga, men detta nybyggnadsarbete vore icke allenast en obetydlighet, jemfördt med de arbeten, som betingades af årliga anslag med omkring 5 å 4 millioner, utan äfven en jemförelsevis ringa del af det arbete och det ansvar, som för öfrigt tillhörde Statens jernvägstrafiks banafdelning, nemligen det för trafikens säkerhet nödiga underhållet och bevakningen af de redan trafikerade jernvägarne. Att nu till ett så beskaffadt ansvar hos chefen för banafdelningen vilja lägga äfven det, som utförandet årligen af 5 å 4 mil jernväg innebure, syntes Styrelsen icke vara lämpligt. Första villkoret för ett sammanförande syntes Styrelsen således vara, att nybyggnadsarbetet bildade

en särskild temporär afdelning under den allmänna förvaltningen af Statens jernvägar, hvilken naturligtvis skulle för öfrigt utgöras af de afdelningar, hvori förvaltningen af Statens jernvägstrafik nu är indelad. Förstnämnda afdelning, hvilken lämpligen kunde benämnas Byggnadsafdelningen, skulle således omfatta hela den förvaltning, som nu stode under Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, dock med vissa uppgifna undantag. Afdelningens chef, benämnd Öfveringeniör, skulle vara ledamot af den gemensamma Styrelsen och föredragande för afdelningens ärenden. Beträffande fördelningen inom den gemensamma Styrelsen af det ansvar, som nu åläge Byggnadsstyrelsen, borde till en början erinras, att enär det ej med fog kunde begäras, att en enda person skulle såsom chef ansvara icke allenast för trafiken på de Svenska stambanorna, hvilka årligen tillökades, utan äfven för alla de funktioner, som för närvarande tillhörde chefen i Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, skäl torde vara att, då de begge Styrelserna sammanslogos, på Öfveringeniören förflytta en del af det ansvar, som åläge den nuvarande Byggnadsstyrelsens chef.“

Öfver personal och arfvodesstat vid den nya byggnadsafdelning, som sålunda skulle uppkomma, är af Trafikstyrelsen framlagd följande beräkning:

En Öfveringeniör	R:dr	R:mt	7,500: —
En andre Sekreterare	”	”	3,500: —
Tillökning i arfvode åt Registratorn	”	”	500: —
En Kassör, arfvode	”	”	4,500: —
missräkningspenningar	”	”	250: —
En andre Kamererare	”	”	3,500: —
En Revisor	”	”	5,000: —
En Bokhållare	”	”	2,400: —
En Vaktmästare	”	”	750: —
Extra biträden vid förefallande behof	”	”	6,000: —
	Summa R:dr	R:mt	28,600: —

varande härvid af Trafikstyrelsen erinradt, att, då de arfvoden, som för närvarande utginge till Byggnadsstyrelsen, utgjorde 40,600 R:dr, sammanföringen af de båda Styrelserna skulle verka till en minskning i arfvodesutgifter af omkring 42,000 Riksdaler, jemförda med dem, som skulle betingas deraf, att de båda Styrelserna, hvar på sitt håll, fungerade inom hufvudstaden, äfvensom att besparingen för öfrigt i hyror, uppvärmning och belysning af tjenstelokaler m. m. kunde uppskattas till ungefärligen 4,000 Riksdaler.

I afseende å tiden, då sammanslagningen utan betydande olägenheter kunde genomföras, har Trafikstyrelsen slutligen erinrat,

att arbeten å nordvestra stambanan redan vore i full gång och hela den ännu återstående delen af denna linie lagd under arbete efter den plan, som af

Byggnadsstyrelsen ensam utarbetats och att samma Styrelse redan med den rätt och myndighet henne tillkomme iklädt sig förbindelser med flera af de auktoriteter och personer, hvilka på ett eller annat sätt kunde hafva att skaffa med utförandet af denna bana;

att till följd häraf ett sammanförande af båda Styrelserna innan denna linie fullbordades, skulle nödga Trafikstyrelsens chef och ledamöter att, förutom öfvertagandet af det ökade ansvar och arbete, som för ännu återstående anordningar å denna linie blefve nödiga, äfven sätta sig in i alla de förhållanden, som stode i sammanhang med redan vidtagna åtgärder och ingångna förbindelser af alla slag;

att detta särskilda arbete och ansvar vore så mycket mera betungande, som Styrelsens göromål i alla fall under den närmaste framtiden komme att i icke obetydlig mån ökas, derest Kongl. Maj:t bifölle hvad Styrelsen med afseende å dess funktioner för år 1870 föreslagit;

att räkenskaperna för södra, norra och östra stambanorna ännu ej vore till fullo afslutade, och ej heller alla eganderättsförhållanden å nämnda banor utagerade, och att ett öfvertagande af ansvaret härutinnan icke heller syntes böra annan myndighet än den nuvarande Byggnadsstyrelsen åläggas;

och att dessutom den grundsatsen väl i allmänhet och särskildt i förhandenvarande fall torde böra följas, att den myndighet, som börjat ett arbete äfven borde ansvara för dess behöriga fullbordande;

hvarjemte slutligen icke finge förbises den omständigheten, att sammanslagningen skulle erfordra en utvidgning af de tjenstelokaler, som nu af Trafikstyrelsen ensam begagnas och att denna utvidgning lämpligast kunde försiggå i sammanhang med inredandet af tjenstelokaler för Styrelsen i centralbangårdens stationshus, hvilken byggnad, derest redan inlemnadt förslag dertill vunne nådig stadfästelse, borde, åtminstone icke sednare än nordvestra stambanan, vara fullbordad. På grund af det anförda finge Styrelsen i underdånighet afstyrka, att sammanförandet af de båda ernvägsstyrelserna skedde förr än nordvestra stambanan blifvit fullbordad och anslag till nya banor af Riksdagen beviljade; dock borde, derest anslag till nya banor beviljades medan arbetena å nordvestra stambanan ännu påginge, enligt Styrelsens ofvan uttalade åsigt en gemensam styrelse redan då inrättas för att från början utarbeta de planer och vidtaga de förberedande åtgärder, hvarpå de nya banornas utförande berodde, men den dåvarande styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader borde i sådan händelse likväl fortfarande fungera, intilldess nordvestra stambanan vore fullbordad och redovisningen för dertill anslagna medel afslutad.

På sätt Trafikstyrelsen häröfver upplyst och vitsordat, kan den ifrågasätta sammanslagningen af Byggnads- och Trafikstyrelserna, derest en sådan åtgärd blefve beslutad, icke utan betydande olägenheter ega rum förr än nordvestra stambanan samt stationshuset i Stockholm blifvit fullbordade; vid hvilket förhållande och då Kongl. Maj:t med anledning af Riksdagens ofvanberörda skrifvelse icke lärer underlåta att vid denna tidpunkt taga frågan i öfvervägande och till Riksdagen göra den framställning i ämnet, hvartill omständigheterna kunna gifva anledning, Utskottet hemställer,

att Grefve E. Sparres ifrågavarande motion icke måtte till någon åtgärd föranleda.

Stockholm den 5 Maj 1870.

På Stats-Utskottets vägnar:

Arvid Fr:son Posse.

Reservationer:

af Herrar *Carl Ifvarsson* och *E. Key*, hvilka såsom sin åsigt åberopade ett förslag till utlåtande, så lydande:

”Motionären har med sitt förslag afsett ej endast besparing i kostnaderna för Statens jernvägsbyggnader, utan äfven mera enkelhet och enhet i förvaltningen och byggnadernas anordnande. I sådant hänseende yttrar motionären: ”Jernvägar byggas för att trafikeras, och om en trafikstyrelse skall bibehållas, synes det vara lämpligast, att denna hufvudsakligen meddelar föreskrifterna i afseende på anläggningen, med öfverlemnande åt ingenjörerna af det tekniska i sjelfva utförandet. Erfarenheten har ådagalagt behofvet deraf, enär ganska ofta Trafikstyrelsen, då den emottagit den färdigbyggda banan, börjar med att verkställa åtskilliga förändringar, till stor kostnad för Statsverket.” Byggnadsstyrelsen har visserligen omförmäلت, att numera rörelsemateriel och utredningspersedlar i allmänhet genom Trafikstyrelsens försorg anskaffas, hvarförutan förstnämnda Styrelse ansett, att det nödiga sambandet mellan de båda Styrelserna bäst och ändamålsenligast skulle vinnas derigenom, att vissa allmänna, på den vid trafiken vunna erfarenheten grundade, föreskrifter fastställdes till efterrättelse vid utförandet af de nya jernvägsanläggningarne; men detta

förslag synes Utskottet ingalunda kunna anses tillfredställande. Att Trafikstyrelsen redan under nuvarande förhållanden till Byggnadsstyrelsens kännedom meddelar de vid trafiken vunna iakttagelser, som böra på planernas uppgörande eller byggnadsarbetenas utförande ega inflytande, samt att sådana meddelanden hos Byggnadsstyrelsen vinna behörigt afseende, måste Utskottet antaga, och nyssberörda förslag skulle således afse, att Trafikstyrelsen skulle i fråga om byggnadernas alla detaljer meddela föreskrifter, hvilka skulle af Byggnadsstyrelsen iakttagas, oaktadt, enligt hvad Utskottet föreställer sig, vid arbeten af ifrågavarande beskaffenhet ofta nog inträffar, att under arbetets fortgång förändringar i den ursprungliga planen kunna af förhållandena påkallas, så att det samband mellan styrelserna, som med det föreslagna förfaringsättet åsyftats, svårligen skulle i tillämpningen visa sig gagneligt. Den enhet i förvaltningen, som för ett fullt ändamålsenligt anordnande af byggnadsarbetena är erforderlig, läser endast genom sammanförandet hos en styrelse af uppsigten öfver så väl trafik som byggnader kunna ernås; och då, på sätt Trafikstyrelsen upplyst, ett sådant sammanförande jemväl skulle medföra ej obetydlig besparing i förvaltningskostnaderna, anser sig Utskottet böra hemställa,

att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes tillse huruvida icke Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader må kunna indragas, och utförandet af berörda byggnadsarbeten åt Styrelsen för Statens jernvägstrafik öfverlemnas, samt att Kongl. Maj:t behagade till nästa Riksdag i ämnet aflåta den nädiga framställning, hvartill förhållandena finnas föranleda.”
