

N:o 155.

Af herr **O. Walter**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om
åläggande för kongl. jernvägsstyrelsen att inför näst
sammanträdande Riksdag framlägga fullständig stat.

Ett statens embetsverk, som i senare tider begynt ådraga sig en mindre gynsam uppmärksamhet, är kongl. jernvägsstyrelsen.

Inom vida kretsar har uttalats missnöje med det sätt, hvarpå nämnda styrelse sköter sina pligter icke blott i administrativt hänseende, utan äfven när det gäller tillvaratagandet af statens ekonomiska intressen, exempelvis aftalen med de enskilda jernvägarne, den s. k. samtrafiken.

De af Riksdagen utsedda statsrevisorerna hafva också mer än en gång funnit skäl till anmärkningar af graverande art, huru försvinnande litet de än vid enstaka granskningstillfällen haft tid och lägenhet att se och anmärka.

Någon verklig inblick i en embetsinstitutions djupare inre förhållanden kan ej vinnas vid ett och annat flyktigt besök, men lika fullt hafva statsrevisorerna, som sagdt, väl funnit, att inom ifrågavarande embetsverk ställningen icke är sådan den borde vara.

Jag vill icke här inlåta mig på någon vidlyftigare detaljförklaring, huru nära en sådan än kunde ligga till hands efter de faktiska upplysningar, som i flere hänseenden vunnits rörande förvaltningen af vårt lands dyraste och viktigaste kommunikationsmedel.

Jag inskränker mig således för tillfället till att anmärka, att en vidt utbredd mening, grundad på sanningsenliga, lätt kontrollbara uppgifter, stämplar vår kongl. jernvägsstyrelse såsom ganska slösaktig i

fråga om inrättandet af öfverflödstjenster och dermed förenade löner, äfven ock att deras åtgöranden i mångt och mycket ej kan vederbörligen kontrolleras.

Personalen inom vår jernvägsstat är jemförelsevis mångtaligare än i något annat land (europeiskt) och nådde vid 1893 års slut den betydande siffran af 11,620 personer, hvaraf 5,749 ordinarie och i medeltal 5,871 extra.

I sammanhang härmed må anmärkas, att kongl. styrelsen utvecklar ett väl dyrbart skönhetssinne genom anläggandet af kostsamma planteringar vid stationsplatserna och vaktstugorna. Endast för de sex åren 1887—1892 utgör kostnaden sammanlagdt 376,244 kronor.

Hvad kongl. styrelsen derförutom ännu i senaste tid, trots statsrevisorernas anmärkningar, uppoffrat till lyx, aktar jag öfverflödigt att här anmärka.

Dock vill jag i föregående påpeka en utan tvifvel mycket beaktansvärd omständighet, nemligen i fråga om besättandet af stationsföreståndareplatserna.

De statistiska uppgifterna för år 1893 visa oss, att vid årets slut då funnos anställda 143 stationsinspektorer och 129 stationsmästare.

Då de förstnämndas lön uppgår till circa 2,400 kronor och de senares till 1,050 kronor, allt i genomsnitt, samt dertill kommer, att stationsinspektorerne huggas med biträde af stationsskrifvare, hvilkas lön kan beräknas till lägst 1,100 kronor, inqvarteringersättning inberäknad, kostar således tjenstebestridandet på hvarje station, som förestås af inspektoren med skrifvarebiträde, 2,450 kronor mer än om stationen förestås af mästare.

Då emellertid de tjenande krafterna af sistnämnda rang tvifvelsutan sköta sin plats lika godt som de förra, borde på detta område rätt betydliga besparingar kunna göras.

Om man inskränker antalet inspektorer exempelvis med omkring etthundra, får man en ingalunda förkastlig minskning i utgiftsstaten på lönekontot.

Det ena med det andra gör emellertid, att ingen, som något så när uppmärksamst iakttagit kongl. jernvägsstyrelsens administrationssätt, kan undra på, att staten icke får större vinst än 1 ½ à 2 procent på de bortåt 290 millioner kronor, hon offrat på sitt jernvägsbyggande.

Resultatet är sämre än i något annat land, jemförligt med vårt.

Den nordligaste stambanan, hufvudsakligast byggd på strategiska och kolonisationsgrunder och med en ofantlig utsträckning, torde i en kommande lång tid icke förmå lemna någon vinst, om hon ens förmår

bära sig. Skall under sådant förhållande kongl. jernvägsstyrelsens hittills följda administrationssätt fortfarande tillämpas, är fara värdt, att statsbanorna icke kunna lemna den minsta vinst.

Härtill är att bemärka, att kongl. jernvägsstyrelsen synes handla mer själfrådigt, än som torde vara förenligt med konstitutionella former. Trots statsrevisorernas anmärkningar har bemälda styrelse mer än en gång öfverskridit af Riksdagen beviljade anslag.

Att sådant kan göras, utan att Riksdagen förut blifvit tillspord, beror utan tvifvel på kongl. jernvägsstyrelsens säregna ställning, enär denna styrelse, förunderligt nog, ännu står på extra stat och således ej kan falla under Riksdagens direkta kontroll.

Dess öfverflyttning på ordinarie stat torde alltså vara en tidsfråga, som bör göras så kort som möjligt, och torde denna motion i första rummet få anses som ett steg i denna rigtning.

I fråga om kongl. jernvägsstyrelsens redovisningsskyldighet hänvisar jag till vissa delar af regeringsformens 58:de, 64:de och 77:de paragrafer.

Någon torde kanhända invända, att statens jernvägar äro yngre än grundlagarne och således icke direkt kunna beröras af de senare, men jag hänvisar särskildt till 77:de paragrafen, under hvars bestämmelser kongl. jernvägsstyrelsen otvetydigt måste falla.

Och då ingen rättelse i ofvan antydda missförhållanden torde vara att förvänta, med mindre Riksdagen gör sin kraft och grundlagsenliga myndighet vederbörligen gällande, får jag härmed vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om åläggande för kongl. jernvägsstyrelsen att inför näst sammanträdande Riksdag framlägga fullständig stat, på det att landets representation må komma i tillfälle att utöfva vederbörlig kontroll å hithörande angelägenheter.

Om remiss till utskott anhålles.

Stockholm den 9 februari 1895.

O. Walter.