Nr 226.

Af herr **Winberg m. fl.**, *om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående en allsidig utredning rörande statens järnvägars organisation m. m.*

Anm. mot statsbaneförvaltningen.

Under tidernas lopp, men i synnerhet under de år som följt efter tiden för senaste organisationsförändringarne vid statsbanorna, har mot skötsel och organisationen m. m. af detta stora statsföretag framförts en hel del mycket vägande anmärkningar och påpekningar, hvilka samtliga, såvidt vi kunna finna, äro af den art, att de omöjligen kunna bagatelliseras, i synnerhet som de nästan alla beröra stora frågor, som ur ekonomisk synpunkt äro synnerligen betydelsefulla för staten.

Vi skola här nedan i sammanträngd form söka göra en sammanställning af de viktigaste af dessa anmärkningar.

Först har man då *generellt* gjort gällande,

att organisationen inom verket i sin helhet genom de förändringar som undan för undan genomförts, blifvit tung, byråkratisk och föranleder onödig omgång och tidsutdräkt med ärendenas afgörande genom de många instansernas tillvaro.

Men dessutom har man riktat en hel del mera *speciella* anmärkningar mot verkets skötsel som t. ex.

att den arbetskraft som användes, är i många fall öfverkvalificerad och inom *de högre tjänstegraderna* tilltagen efter allt för stor måttstock efter mönster från utländska statsbanor, där trafiken har en helt annan omfattning och intensitet, samt att detta missförhållande medför drygare aflöningsutgifter än hvad som kan anses nödigt, om hänsyn tages till arten och mängden af det förekommande arbetet,

att däremot, hvad *den lägre personalen* beträffar, denna personals intresse för sitt arbete i många fall måste, till skada för verket, förkväfvas dels genom de små utsikter till befordran, som i allmän-

het förefinnas för en hel del lägre funktionärskategorier, dels ock genom befintliga bestämmelser om onödiga pappersmeriters nödvändighet för uppnående af befordran till vissa grader, till hvilka ådagalagd duglighet borde vara det enda kvalifikationsvillkoret.

Dessutom har man framhållit, att den allt för långt drifna arbetsspecialiseringen i järnvägsstyrelsen och på distrikten med tillskapande af ett stort antal specialbyråer är synnerligen oekonomisk, dels därigenom att den åstadkommit en hel del onödiga befälsbefattningar, dels därigenom att frågor som röra flere af de skilda byråernas verksamhetsområde måste cirkulera mellan de olika byråerna, hvarigenom tidsutdräkt åstadkommes och frågornas afgörande fördröjes, dels därigenom att enhetligheten i frågornas afgörande äfventyras och dels slutligen därigenom att vissa byråers arbetsområde blir så ringa och begränsadt, att det ej gifver full sysselsättning åt den anställda arbetskraften och ännu mindre åt innehafvarne af de öfver hvarandra hopade befälsposterna.

Äfven om man måste utgå ifrån, att inom ett så stort verk som detta, som därtill, på grund af verksamhetens art, måste stå i så nära beröring med den stora allmänheten, alltid måste förekomma en hel del anmärkningar som icke, hur praktisk och tidsenlig verkets drift än vore ordnad, fullständigt kunna undvikas, så kan man dock icke, då det blir fråga om statens järnvägar, värja sig från den bestämda uppfattningen, att detta verks organisation, dess driftformer och praktiska ledning, icke befinner sig i nivå med de fordringar man i våra dagar med skäl har rätt att ställa på en välorganiserad och välskött statsdrift.

Vid ett sådant förhållande synes det oss vara Riksdagens oafvisliga plikt att ägna frågan all uppmärksamhet, och det af flere anledningar. Dels är, som förut nämnts, statens järnvägar det största af statens affärsdrifvande företag. Det i järnvägarna bundna statskapitalet uppgick år 1910 till icke mindre än 562,492,938 kronor, utgiftsstaten uppgick samma år till 54,742,003 kronor och den anställda personalens antal till 22,602, oberäknadt tillfällig personal och extra banarbetare, till hvilka arbetare under samma år utbetalts en sammanlagd aflöning af 2,761,661 kronor.

Häraf framgår ju tydligt, att det är en fråga af allra största ekonomiska betydelse, att verket skötes så, att den största möjliga behållning uppstår, och att inte driften försiggår under sådana former, att stora utgifter onödigt åsamkas staten. Endast omtanken om statens ekonomi bör sålunda, enligt vårt förmenande, vara tillräckligt skäl för Riksdagen att genom en undersökning på lämpligt sätt förvissa sig om, huruvida statens verkliga intressen på detta verksamhetsområde till-

varatagas på ett sätt, som gör det möjligt för Riksdag och regering att svara inför det svenska folket. Men till detta skäl, som vi visserligen anse vara det hufvudsakliga, men dock icke det enda, kommer äfven en del andra, såsom allmänhetens intresse i egenskap af trafikanter, samt de kraf som den i verkets tjänst anställda personalen kan hafva på, att tidsenliga och rättvisa principer tillämpas, så att inte denna personals ställning onödigtvis försvåras.

I Riksdagen framförda yrkanden.

Bland ärenden speciellt rörande förhållandena vid statens järnvägar, som under de senaste åren i form af motioner varit föremål för behandling inom Riksdagen, må nämnas:

Herr *Crafoords* 1910 i Andra kammaren väckta motion nr 187, hvari föreslogs en skrifvelse till Kungl. Maj:t angående:

1) ändrad öfverskådligare uppställning af statsbanornas utgifter och inkomster jämte å dessa inverkande faktorer m. m.; samt

2) att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat fortast möjligt underställes Riksdagens pröfning.

Herr Kronlunds m. fl:s 1911 i samma kammare väckta motion, hvari hemställdes, att Kungl. Maj:t täcktes:

1) låta genom sakkunniga, utsedda åtminstone delvis bland personer, som icke tillhöra statens järnvägars förvaltning, utreda, huruvida icke genom förenklingar i organisationen och bättre utnyttjande af befintliga arbetskrafter indragningar af tjänster af högre grad kunna ske inom järnvägsstyrelsens byråer och öfriga förvaltningsgrenar, och dels huruvida användning af öfverkvalificerad arbetskraft äger rum inom järnvägsförvaltningen, och i sådant fall i hvad mån denna arbetskraft må ersättas med annan efter arbetets art lämpad billigare arbetskraft;

2) låta genom opartiskt sammansatt kommission, däri jämväl läkare borde deltaga, undersöka, huruvida och i hvad mån arbetet å tjänstgöringsområdet för den lägre gradens tjänstemän blifvit med hänsyn till arbetets art och beskaffenhet lämpligt afvägdt och fördeladt, eller om öfveransträngning kan anses föreligga eller vara att befara inom särskilda grupper af dessa tjänstemän;

3) taga i öfvervägande lämpligheten af att anordna en kontinuerlig hygienisk inspektion från järnvägsläkarnas sida bland statens järnvägars personal;

4) låta utreda, hvilka åtgärder som böra vidtagas för tillgodoseende af större säkerhet, likformighet och rättvisa i befordringsärenden, och om ej en befordringsstadga lämpligen borde utfärdas, där arten af den kompetens, som fordras för hvarje slag af befattning, klart angifves;

5) taga i öfvervägande, hvilka åtgärder som böra vidtagas för

att underlätta öfvergången från lägre till högre gradens tjänst, och därvid låta den praktiska dugligheten och erfarenheten erhålla större betydelse i jämförelse med det teoretiska kunskapsmåttet än för närvarande vid dessa befordringar sker, äfvensom på hvad sätt en allsidigare utbildning af personalen skall kunna åstadkommas;

6) taga i öfvervägande, huruvida icke för åvägabringande af likformighet och enhetlighet i disciplinära bestraffningar en disciplinstadga för statens järnvägars personal borde utfärdas, hvari för öfrigt borde inrymmas föreskrift om rätt för anklagad att anlita biträde vid förhör, om protokolls förande m. m.;

7) taga i öfvervägande, huruvida icke lämpligen bör i instruktionen för kungl. järnvägsstyrelsen föreskrifvas, att i vissa frågor yttranden från personalen böra inhämtas, och att för behandling af dessa frågor bland annat årligen återkommande möten med delegerade från personalen anordnades af järnvägsstyrelsen och en förhandlingsordning för dylika möten bestämdes; äfvensom

att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen föreslå de åtgärder, hvartill dessa utredningar och undersökningar kunna föranleda.

Vid behandling af den förstnämnda motionen, ansåg sig utskottet, som fann att hvad motionären framhållit var en fråga af det allra största statsekonomiska intresse, böra närmare undersöka det förhållande som motionären här bragt på tal. Utskottet lämnar därefter en uppgift å det i statsbanorna bundna kapitalet, räntan däråfter 3.8 procent, driftkostnader, samt inkomster under åren 1906—1909. Af denna tabell framgår, att under åren 1908 och 1909 uppstått en brist å i rundt tal 12 miljoner kronor per år å statsbanedriften. Sedan utskottet gjort en jämförelse af utgiftsprocenten mellan statens och enskilda järnvägar, uttalar det som sin mening, att ehuru det icke förbisett de anledningar, som förefinnas till större driftkostnader vid statsbanorna mot vid de enskilda järnvägarna, är skillnaden dock för stor att kunna häraf försvaras, och fortsätter därefter:

»Med detta faktum för ögonen och med vetskap om att statsbanorna äro landets största ekonomiska verk, med ett bundet kapital af cirka 550 miljoner och en årlig kostnads- och arfvodesstat af cirka 60 miljoner kronor, synes det utskottet vara en bjudande plikt för Riksdagen att i hvad på den ankommer söka i tid vidtaga sådana åtgärder, att statsbanedriften möjligast ekonomiseras och upphör att vara den skattebörda, som för närvarande är fallet.»

Sedan utskottet därefter berört frågan om en förändring af bokföringssystemet, hvilken fråga framförts såväl af statens järnvägars

öfverrevisorer som ock i en vid 1909 års riksdag väckt motion, samt den rullande materielen och dess utnyttjande m. m., uttalar utskottet den enligt vår mening alldeles riktiga uppfattningen, att de åtgärder, som för statsbanornas ekonomiska drift må vara nödvändiga att vidtaga, endast i ringa utsträckning kunna vidtagas enbart genom järnvägsstyrelsens försorg, i all synnerhet då järnvägsstyrelsen ej förfogar öfver medel, tillgängliga för en utredning af den omfattning och sannolikt rätt dyrbara art, som här skulle påfordras. Enligt utskottets mening borde därföre Riksdagen taga saken i egna händer och tillse, hvilka åtgärder som måste vidtagas i denna viktiga statsaffär. Utskottet ansåg icke heller, att ett sådant uppdrag kunde lämnas åt statsbanornas öfverrevisorer, hvilka nu förordnas per år och hafva detta uppdrag såsom bisyssla, utan hemställde utskottet därföre: »att Andra kammaren ville för sin del besluta, att Riksdagen må i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa,

1) att Kungl. Maj:t ville uppdraga åt två, högst tre sakkunniga och utom statens järnvägar stående personer att efter en allsidig utredning inkomma med förslag till de åtgärder, som böra vidtagas för att göra statsbanedriften till ett ekonomiskt bärkraftigt företag, samt därefter till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill denna utredning må kunna föranleda, samt

2) att Kungl. Maj:t må snarast möjligt vidtaga sådan åtgärd, att statsbanornas kostnads- och arfvodesstat må årligen i samband med statsverkspropositionens framläggande underställas Riksdagens pröfning.»

På grund af själfva yrkandets formulering vägrades emellertid remiss af ärendet, hvarför utskottet måste något ändra detta, hvarefter Andra kammaren för sin del utan votering biföll utskottets förslag, som dock sedan afslogs af Första kammaren.

Som häraf framgår, ansåg utskottet, att den fråga, som här bragts på tal, var af den genomgripande betydelse, att Riksdagen borde vidtaga särskilda åtgärder för att på ett tillfredsställande sätt få utredt, hvad som i detta afseende vore att göra för att statsbaneförvaltningen skulle kunna ordnas på ett mera tillfredsställande sätt. Detta föranledde också utskottet att, oaktadt motionen som sådan var af mera begränsad omfattning, gifva sitt yrkande en större omfattning, hvilket emellertid ansågs såsom gående utanför motionens ram.

Hvad beträffar den af herr Kronlund m. fl. vid 1911 års riksdag väckta motionen med yrkande om utredning angående vissa angifna spörsmål rörande statens järnvägar, så biträddes detta yrkande af veder-

börande utskott i så måtto, att utskottet hemställde om bifall till de under punkterna 1, 4, 5 och 7 i motionen förekommande yrkandena.

I en till utlåtandet fogad reservation yrkade herr *Söderberg* bifall jämväl till de under punkterna 2, 3 och 6 förekommande yrkandena, hvilket senare yrkande äfven Andra kammaren för sin del biföll. Första kammaren ansåg emellertid icke nödvändigt biträda medkammarens ståndpunkt, af den anledning att från järnvägsstyrelsens sida försports, att man redan gått i författning om tillmötesgående af en del af de kraf motionären framfört.

Förutom de framställningar, som i form af motioner varit föremål för Riksdagens direkta behandling, har ju statens järnvägars öfverrevisorer i sina berättelser framhållit nödvändigheten af förändringar dels beträffande bokföringen, dels frågan om den s. k. öfverkvalificerade arbetskraften, särskildt inom styrelsens byråer och kontor, dels hafva de ock slutligen ansett, att frågan om järnvägsstyrelsens organisation borde snarast möjligt blifva föremål för utredning, i hvilket senare yrkande äfven statsrevisorerna i sin senast afgifna berättelse till fullo instämde.

Olika vägar för frågans lösning.

Af allt detta framgår väl oförtydbart, att krafvet på en revision af statens järnvägars förvaltning, i syfte att bringa förhållandena på detta område i bättre samklang med tidens kraf än hvad nu är fallet, kommit till uttryck från skilda håll och af olika skäl. Helt naturligt måste man ju från de håll, där man inte varit i tillfälle att mera ingående studera förhållandena inom detta, till sin verksamhet och organisation ganska komplicerade verk, ställa sig något tveksam inför frågan om *hvad* som skall göras, då det gäller nödiga reformer härvidlag, och på hvilket *sätt* dessa bäst skola kunna åstadkommas.

Enligt vårt förmenande hafva de yrkanden, som hittills framkommit i detta syfte, i regel varit af allt för begränsad art och i allmänhet endast tagit sikte på någon mer eller mindre viktig detaljfråga af det hela.

Så betydelsefulla sådana frågor än kunna vara i och för sig, är det vår bestämda mening, att man på det sättet icke åstadkommer någon genomgripande och ännu mindre tillfredsställande lösning af det stora spörsmålet.

För åstadkommande af ett sådant resultat, torde det väl icke gifvas någon annan utväg än den Andra kammarens tredje tillfälliga utskott i sitt utlåtande öfver herr Crafoords motion 1910 pekar på, nämligen att Riksdagen begär en allsidig undersökning af denna fråga. Men då bör också denna undersökning omfatta frågan i hela dess vidd,

och det synes knappast klokt att, som utskottet då gjorde, utgå från den förutsättningen, att en sådan undersökning skulle verkställas af två, högst tre personer, då detta arbete alldeles säkert blir af så omfattande art, att det redan af den anledningen och för att kunna slutföras inom rimlig tid fordrar ett något större antal personer. Dessutom kommer arbetet att beröra så många olika områden och intressen, att det äfven ur synpunkten af att för hvart och ett af de olika områdena finnas tillgång på särskild sakkunskap är nödigt, att sammansättningen af en för ändamålet tillsatt kommission räknar ett större antal ledamöter.

Hur man gått till väga i Danmark.

Att ett sådant tillvägagångssätt som det här påpekade torde vara det mest riktiga, för att inte säga det enda tillfredsställande, härför talar äfven den omständigheten, att man i vårt grannland Danmark just gått till väga på samma sätt. Där tillsattes nämligen under förra året en kommitté af 11 personer med uppdrag att undersöka statsbanornas organisations- och räkenskapsväsende som ock själfva driften i öfrigt, i syfte att framkomma med förslag till praktiska förändringar och förenklingar på de olika områdena. Kommittén arbetar på fyra afdelningar: 1) organisationen och räkenskapsväsendet; 2) trafikafdelningen berörande frågor; 3) banafdelningen och 4) maskinafdelningen. I syfte att göra det möjligt för kommittén att erhålla allt det material, som kan vara af behofvet för frågornas allsidiga behandling, har ministern för de offentliga arbetena för statsbanornas samtliga tjänstemän tillkännagifvit, att det anses önskvärdt, att enhvar bland dessa, som anser sig kunna meddela upplysningar angående bestående förhållanden och förslag till förändringar, som kunna medverka till genomförandet af enklare och mera praktiska styrelse- eller driftsformer, eller i öfrigt kunna lämna bidrag till belysning af de ärenden, som kommittén fått till uppgift att behandla, utan särskild uppmaning skriftligen till kommittén inlämnar sådana upplysningar. Upplysningsvis bör kanske meddelas, att ingen representant från statsbaneförvaltningen insatts i kommittén, hvars ledamöter utgöras af politiker samt representanter för handel och industri, med undantag af ordföranden etatsrådet Kier som är direktör för Fyens enskilda järnvägar.

Man skall möjligen invända mot krafvet på en omorganisation af vår statsbaneförvaltning, att vi så sent som 1907 genomförde en omorganisation. Oss synes emellertid att hufvudfrågan härvidlag icke är, hur *länge* den nu gällande organisationsformen tillämpats, utan i stället, huruvida den visat sig fungera på ett tillfredsställande sätt. Att så icke är fallet torde hvem som helst kunna förvissa sig om, genom att inhämta hvilken uppfattning som i denna fråga förefinnes bland såväl

befäl som personal ute i distrikten. Däi råder den nästan enhälliga uppfattningen, att denna omorganisation var fullkomligt misslyckad, och att det var en ren olycka för såväl verket som staten att den någonsin kom till stånd. Att man ingalunda stod enig då det gällde den 1907 beslutade omorganisationen bevisar, dels att nuvarande chefen för järnvägsstyrelsen, som från början var ledamot i omorganisationskommittén, fann sig föranlåten att ur densamma afgå, med anledning af att han inte kunde biträda de principer, hvilka kommittén i öfrigt enade sig om, dels visade det sig att man vid ärendets behandling i Andra kammaren från många håll ställde sig ytterst tveksam till det föreliggande förslaget, som man ansåg icke skulle komma att verka till nytta utan snarare tvärtom. En farhåga som sedan dess fullkomligt besannats.

Som ytterligare bevis för att den icke fyllt de förhoppningar som dess upphofsmän hyste till densamma, får väl anses, att, som vi förut nämnt, såväl statens järnvägars öfverrevisorer som ock statsrevisorerna ansett att denna fråga måste åter upptagas till behandling. Under sådana förhållanden kan det väl icke vara klokt och ej heller med statens intresse förenligt att längre uppskjuta en reform som visat sig nödvändig.

Man har visserligen från järnvägsstyrelsens sida meddelat, att åtgärder från styrelsens sida komma att vidtagas i syfte att genomföra ändringar i nuvarande organisationsformer, men det kan väl på allvar ifrågasättas, huruvida det är så lämpligt, att järnvägsstyrelsen, utan några som helst direktiv, omorganiserar sig själf.

Den till ytterlighet gående försiktighet som man i Danmark tillämpat i fråga om att undvika inflytande från förvaltningens sida vid genomförande af verkets reformering, har alldeles säkert haft grundade skäl för sig, och samma skäl torde nog, efter allt hvad som förekommit, förefinnas äfven här för att icke öfverlämna ett sådant uppdrag åt järnvägsstyrelsen.

Det är emellertid inte enbart själfva omorganisationsfrågan som behöfver göras till föremål för en allsidig utredning; en hel mängd andra frågor inom olika grenar af detta verk behöfver jämväl blifva föremål för allsidig, sakkunnig och opartisk pröfning i syfte att genomföra förenklingar och reformer, för att därigenom åstadkomma dels att det stora verkets maskineri skall fungera lättare och mera tillfredsställande, dels ock för att, som vi tro, kunna åstadkomma afsevärda besparingar å driftkostnaderna. En af vårt lands framstående finansmän, som på samma gång icke är främmande för järnvägstrafiken och därtill hörande spörsmål, yttrade, enligt tidningspressen, vid ett tillfälle under

förlidet år, att om statens järnvägar sköttes på ett praktiskt och tidsenligt sätt, skulle därigenom årligen miljoner kronor sparas åt staten, och vi anse för vår del att uttalandet ingalunda är så öfverdrifvet som mången kanske anser.

Bland de frågor som, utom själfva *organisationsfrågan*, borde inbegripas i en utredning, vilja vi framhålla:

Frågor som böra blifva föremål för utredning.

Bokföring, statistik, frågan om den s. k. öfverkvalificerade arbetskraften, personalfrågor såsom tjänstgöringstid, handläggning af bestraffnings- och befordringsärenden, frågan om ändrade anställnings- och aflöningsformer för den extra ordinarie och extra personalen samt den revision af ordinarie personalens aflöningsbestämmelser som af förhållandena kan anses påkallad; den rullande materielens rationella utnyttjande, kolförbrukningen och kontrollen däröfver, verkstadsdriftens centralisering samt frågan om huruvida staten själf bör tillverka sin materiel, frågan om öfvergång till elektrisk drift, i hvad mån sådant kan vara ekonomiskt fördelaktigt, samt hvilka linjer som i så fall först böra ifrågakomma.

Det torde icke vara möjligt och ej heller nödigt att här i detalj redogöra för de skäl som tala för att samtliga här uppräknade frågor borde upptagas till behandling och undersökning vid en ifrågasatt revision af förhållandena vid statens järnvägar. För att emellertid i någon mån angifva skäl för ett sådant yrkande må det tillåtas att framföra en del synpunkter. Hvad då beträffar själfva organisationsfrågan, så är det nödvändigt att något beröra de förändringar som i detta afseende vidtagits under de senaste 20 åren och samtidigt något undersöka hvilka brister som kan anses vidlåda den nuvarande organisationsformen.

1897 och 1907 års omorganisationer.

Den år 1893 tillsatta järnvägskommittén, hvars förslag behandlades vid 1897 års riksdag, utgick ifrån att man beträffande organisationsformerna borde slå in på en viss decentralisation, med andra ord öfverflytta en del ärendens handläggning från järnvägsstyrelsen till den då inrättade distriktsförvaltnings-institutionen. Distriktsförvaltningen bestod då af tre ledamöter, de tre föreståndarne för respektive ban-, maskin- och trafikafdelningarna jämte en sekreterare. Själfva *järnvägsstyrelsens* organisation behölls emellertid i hufvudsak sådan den förut varit, med en öfverdirektör för hvardera af ban-, maskin-, trafik- och administrationsafdelningarna såsom högsta chef. Af de tre ledamöterna i distriktsförvaltningen var den ene distriktschef samtidigt som han

förestod en afdelning och denne hade då att i sista hand *ensamt* besluta i förekommande ärenden.

I det förslag, som framlades af 1906 års omorganisationskommitté och som behandlades vid 1907 års riksdag, hade man utvecklat decentralisationsprincipen än vidare. Distriktsförvaltningarna skulle göras ännu »starkare» och bestå af fem ledamöter, de tre föreståndarne för ban-, maskin- och trafikafdelningarna inom distriktet, en distriktschef samt distriktssekreteraren. Vid ärendenas afgörande skulle omröstning försiggå i stället för att distriktschefen förut ensamt hade beslutanderätten. Mot denna senare anordning är ju i och för sig ingenting att anmärka.

Samtidigt företogs en omorganisation af själfva järnvägsstyrelsen, i det att ärendena specialiserades och hänvisades till olika byråer, till antalet 16, med hvar sin byrådirektör som chef. I det förslag, hvarom kommitténs flertal enat sig, utgick man ifrån att de fyra öfverdirektörerna skulle bibehållas, under det en del ledamöter yrkade att dessa befattningar skulle indragas, hvilket senare äfven blef Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut.

Brister i nuvarande organisationsform.

Hvad då själfva den nya organisationsformen beträffar, så kan det visserligen sägas att den innebär en *decentralisation* så tillvida som distriktsförvaltningarnas ställning förstärktes och en del ärendens behandling öfverfördes från järnvägsstyrelsen, på samma gång som en specialisering inom själfva järnvägsstyrelsen kom till stånd; men man kan äfven säga att förändringen innebar en *centralisation*, inom distrikten nämligen, i det att en hel del ärenden, som förut kunde afgöras af sektionsbefälet, nu förlades till afdelningsföreståndaren, distriktschefen eller den samlade distriktsförvaltningen. Att denna senare åtgärd icke var ägnad att förenkla arbetet eller möjliggöra ärendenas snabba behandling torde ligga i öppen dag. Särskildt om man tar i betraktande att samtidigt tillskapades en mängd nya tjänstemän, hvaraf följde ett stort antal nya institutioner och forum, som ärendena måste genomlöpa, innan de kunna afgöras.

Ett enda exempel torde i någon mån belysa de oefterrättliga förhållanden, som nu äro rådande. På en station förekommer en fråga hvarom stationsinspektoren måste göra en framställning till sina öfverordnade. Han tillskrifver trafikinspektören; denne kan icke, trots ärendet är af jämförelsevis obetydlig beskaffenhet, afgöra detsamma, utan skrifver sitt utlåtande, som innehåller, låt oss säga en tillstyrkan. Sedan handlingen så diarieförts, tillställes den trafikdirektören. Nu kan det emellertid inträffa att denne, om han är mycket noggrann, icke nöjer

sig med att se att trafikinspektören tillstyrkt saken, utan han återremitterar ärendet för att erhålla förklaring *hvarför* och på *hvilka skäl* detta skett. Sedan förklaring afgifvits och ärendet åter blifvit diarieförts, återgå handlingarna till trafikdirektören som, om ärendet är af obetydlig art, kanske kan afgöra det, då det, efter att där blifvit diarieförts och afstämpladt, återgår till trafikinspektören, där det ånyo diarieföres och sedan tillställes stationsinspektoren. Skulle det emellertid vara så, att trafikdirektören icke anser sig kunna afgöra ärendet, så skickar han det i sin tur, åtföljdt af sitt utlåtande, till distriktschefen, som antingen afgör detsamma eller ock förelägger det den samlade distriktsförvaltningen, hvarefter det vandrar sin irrande väg tillbaka, där det på hvarje anhalt måste diarieföras och antecknas.

Nu kan det emellertid inträffa att ärendet, fastän icke af någon synnerlig vikt, likväl på något sätt anses beröra äfven en annan afdelning, t. ex. maskinafdelningen. Under sådana förhållanden måste det från trafikafdelningen remitteras till maskinafdelningen, där det har att passera lika många instanser, för att sedan åter vandra den långa vägen tillbaka, åtföljd af en massa utlåtanden eller förklaringar. Detta exempel gäller nu endast ärendenas gång inom distrikten; ännu vidlyftigare blir det gifvetvis i de fall då de skola ända upp i järnvägsstyrelsen och sedan tillbaka.

Man måste med ett ord konstatera att den nuvarande organisationsformen framskapat en sådan massa instanser och omgångar vid ärendenas behandling, att det verkar alldeles förkrossande, allra mest på dem, som skola arbeta under ett sådant system. Det är naturligtvis ägnadt att alldeles förkväfva all handlings- och initiativkraft hos de personer, som ha att i hufvudsak, rent automatiskt handlägga alla dessa handlingar, men icke kunna självständigt afgöra det allra minsta. Man får sannerligen icke alltför mycket undra öfver, om många under sådana förhållanden sjunka ned till automatiskt verkande arbetsmaskiner, hvilket väl, för ett företags rationella skötande, är det farligaste, som kan inträffa. Men det är inte nog med att arbetets utförande försvåras och arbetsglädjen utplånas under dylika abnorma organisationsformer. Saken har äfven en ekonomisk sida, som icke heller är utan betydelse. Tack vare dessa många nya instanser och tjänster, som ingick i det nya organisationsförslaget, har gifvetvis en mängd nya tjänstemän måst tillsättas, hvaraf den ojämförligt största delen af högre grad, hvilket för staten medfört betydliga utgifter, utan att motsvarande *nyttigt* arbete i tillnärmelsevis grad kan sägas bli utfördt.

Inom de högre graderna har på detta sätt så småningom skapats

en mångfald befattningar, framkonstruerade ej så mycket af behofvet af desamma, som fastmera af en önskan hos vederbörande styrelse, att kunna bereda goda möjligheter till befordran och till högre löner för i verket anställda tjänstemän, hvilka på grund af aflagda teoretiska kunskapsprof anse sig berättigade kräfva en högre social ställning och högre inkomster än det af dem presterade arbetets art berättigar dem till.

Det förtjänar i detta sammanhang påpekas, att när man ofta talar om de stora utgifter, som den 1907 beslutade *löneregleringen* vid statens järnvägar åsamkade staten, så glömmer man i regel, hvilka utgifter den samma år genomförda *omorganisationen* medförde, ehuru detta ingalunda är någon liten summa, och därtill i stor utsträckning bortkastad i onödan.

Hvad sedan beträffar själfva järnvägsstyrelsen, så blir ju förhållandet så, sedan öfverdirektörsbefattningarna indragits, att de olika hufvudafdelningarna fullständigt sakna en enhetlig ledning och speciell representant inom järnvägsstyrelsen, och de olika ärendena ha specialiserats på ett flertal byråer för samma afdelning. Det kan starkt ifrågasättas, huruvida inte ett sådant förfaringssätt i vissa afseenden vållar en viss förvirring och omöjliggör en enhetlig ledning af det hela.

Dessutom förefinnes ju den olägenheten, att dessa byrådirektörer, som inom järnvägsstyrelsen representera den högsta ledningen för de olika afdelningarna, till sin tjänsteställning stå under afdelningsföreståndarne på distrikten. Häraf följer också gifvetvis, att dessa byrådirektörsbefattningar inom järnvägsstyrelsen beklädas af yngre och mindre meriterade tjänstemän än direktörerna ute på distrikten, hvars öfverordnade de väl i stället borde vara och i verkligheten väl också äro, då de tillhöra järnvägsstyrelsen. Men hur de under sådana förhållanden skola kunna för sig och sina handlingar skaffa sig erforderlig respekt hos distriktsbefälet, då detta i regel är äldre och mer meriteradt, det är ett af dessa olösliga problem, som tillhöra det nuvarande systemet.

Synpunkter att beakta vid en eventuell omorganisation.

Med kännedom om hur de nuvarande organisationsformerna verkat, måste man, enligt vår mening, vid en eventuell revision noga öfverväga, huruvida inte en återgång till en mera centraliserad och enhetlig organisationsform bör ske. Det vill synas som om ett återinförande, i en eller annan form, af öfverdirektörsinstitutionen, skulle vara att förorda. Därigenom erhölle de olika afdelningarna den naturliga och välbehöfliga centralledningen inom styrelsen. Därigenom kunde också de olika byråernas antal betydligt inskränkas, då det väl knappast behöfdes mer än en för hvarje afdelning, inom hvilka arbetet ju sedan kunde delas på afdelningar, där så visade sig nödigt.

Dessutom bör det väl med skäl kunna ifrågasättas, huruvida distrikts-

förvaltningsinstitutionen kan anses hafva den uppgift att fylla, som man vid dess tillkomst förutsatte. Huruvida distriktsförvaltningarna alldeles böra försvinna eller deras antal förminskas kommer väl att bero på, hvad en undersökning af frågan gifver vid handen. I hvarje fall bör man, vid en kommande omorganisation, såsom ögonmärke uppställa krafvet på att erhålla en organisationsform, som möjliggör ärendenas snabba behandling, fri från onödiga och tidsödande omgångar och där hvarje befattningshafvare intar en så pass självständig ställning, att hans arbetsförmåga och initiativkraft i möjligaste mån kan göra sig gällande på samma gång som nödig kontroll utöfvas. Framför allt måste det gälla att icke upprätthålla flera befattningar än som, med en praktisk anordning, äro nödvändiga för arbetets utförande, eller med andra ord tillämpa en praktisk och god organisationsform.

En god organisation bör, enligt vårt förmenande, vara sådan:

att regering och Riksdag alltid kunna hafva en noggrann och hastig öfverblick af det helas skötsel, kunna följa med den växlande trafiken, dess utgifter, dessas ökning eller minskning och orsaken härtill;

att järnvägsstyrelsen och dess underafdelningar kunna öfvertyga sig om och ansvara för att underhållet sker på billigaste och lämpligaste vis, att den rullande materielen i möjligaste mån utnyttjas, att personalen utnyttjas rationellt och ej öfveranstränges;

att den trafikerande allmänheten erhåller för sina afgifter billig och snabb befordran samt praktiska lastnings- och lossningsanordningar.

I samband med en sådan omorganisation borde äfven på allvar undersökas huruvida icke, i likhet med hvad fallet är på en del håll i utlandet, allt som tillhör den egentliga trafikdriften borde läggas under trafikafdelningen, d. v. s. att såväl lokomotiven den tid de äro i tjänst som ock dess personal och annan nu maskinafdelningen tillhörande personal, hvars arbete är af den art att det står i direkt samband med trafikarbetet, äfven skulle höra under trafikafdelningen. Det vill synas som om man med en sådan anordning kunde ernå en mera enhetlig ledning af själfva trafiktjänsten. Möjligen skulle en sådan anordning förutsätta, att föreståndaren för trafikafdelningen måste vara en tekniskt bildad person, men den omständigheten torde väl icke utgöra något oöfverstigligt hinder. Likaledes kan det ifrågasättas huruvida byggandet af nya järnvägar fortfarande som hittills skall tillhöra järnvägsstyrelsen, eller om inte detta är något, som rättsligen borde öfverflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En del under senare tiden inträffade händelser synas tala för en sådan ändring. Därigenom skulle ju då en god del af järnvägsstyrelsens arbetsbörda aflyftas, så att den ute-

slutande kunde ägna sig åt hvad som väl ändå är dess egentliga uppgift, nämligen *trafiken af redan färdiga järnvägslinjer.*

Bokföring. Hvad så beträffar statens järnvägars *bokföring*, så har denna som bekant äfvenledes varit föremål för rätt ingående kritik från olika håll. Vi kunna här hänvisa till Andra kammarens protokoll för den 27 april 1910, där hr *Wavrinsky* ägnat frågan en ganska ingående behandling och däri han påpekar att en enda post af jämförelsevis ringa betydelse måste bokföras ända upp till *31 olika gånger.* Gifvetvis betungas äfven bokföringen i sin tur af den tillkrånglade och opraktiska organisationsformen och skulle sålunda något förenklas med en förenklad organisation, men oafsedt detta torde nog det tillämpade bokföringssystemet lämna åtskilligt öfrigt att önska i fråga om klarhet och öfverskådlighet.

Rörande *statistiken* och dess tillförlitlighet så återkomma vi till den frågan vid behandling af den rullande materielen och kolförbrukningen.

Den öfverkvalificerade arbetskraften. Hvad sedan angår *frågan om den öfverkvalificerade arbetskraften*, så är ju detta en fråga som så ofta framförts på senare tiden, såväl i Riksdagen, tidningspressen som jämväl af statsbanornas öfverrevisorer, att man inte torde behöfva därom yttra sig så mycket, då det väl numera torde råda en allmänt stadgad uppfattning om att ett slöseri med statens medel äger rum därigenom, att man för jämförelsevis enkelt arbete använder alldeles för dyrbar arbetskraft. Detta missförhållande har framträdt alldeles särskildt skarpt efter den senaste omorganisationen och synes under senare tiden ingalunda minskats utan snarare tvärtom. Då emellertid öfverrevisorerna hufvudsakligast inskränkt sig till järnvägsstyrelsens byråer och kontor, bör det emellertid här påpekas, att det visst icke inskränker sig till endast järnvägsstyrelsen utan förekommer nära nog i lika stor utsträckning ute å distrikten.

Personalens tjänstgöringsfråga. Hvad därefter vidkommer de särskilda personalfrågor, som äfvenledes borde behandlas vid en förekommande revision, så bör först framhållas den lägre personalens *tjänstgöringsfråga.* Beträffande denna sak, så torde det allmänna och stegrade missnöje, som under senare tiden vid upprepade tillfällen kommit till uttryck från den underordnade personalens sida, dock utgöra bevis för att man i fråga om den arbetskvantitet man numera utkräfver af densamma, i många fall öfverskridit gränsen för hvad som är rättvist och klokt. Denna personal har dock vid många tillfällen erhållit vitsord om pliktrohet och nit i tjänsten, och man torde väl under sådana förhållanden icke med skäl kunna antaga, att den i detta afseende skall klaga alldeles obefogadt. Frågan har ju dessutom vid upprepade tillfällen äfven framdragits i Riksdagen, och då

därtill kommer, att äfven jänvägsstyrelsen nu ansett sig tvingad att ägna den sin särskilda uppmärksamhet, så torde väl däraf också framgå, att skäl härför förelegat.

Beträffande de af järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärderna bör det emellertid påpekas, dels att dessa endast beröra trafikafdelningen, dels ock att åtgärderna i öfrigt icke synas lämna garanti för att frågan därigenom kommer att lösas på allvar.

Det torde därföre vara nödigt att Kungl. Maj:t går i författning om en utredning äfven i denna fråga.

Extra och extra ordinarie personalens ställning.

Bland öfriga personalfrågor, som äfven böra uppmärksammas, är äfven *den extra och extra ordinarie personalens anställnings- och aflönings-villkor*. Det kan väl nämligen ifrågasättas, huruvida det är staten värdigt eller öfver hufvud taget klokt, att som nu är fallet, en så stor del af den personal, som är för verkets drift alldeles nödvändig, skall stå i en så mycket mera otillfredsställande ställning än den ordinarie personalen, som hvad fallet är beträffande såväl den extra ordinarie som ock särskildt den extra personalen. Af järnvägsstyrelsens berättelse för år 1910 framgår, att af den till 22,612 uppgående personalen, som hade jämn sysselsättning, voro endast 12,980 antagna på ordinarie stat. Denna proportion mellan ordinarie och extra personal måste ju vara alldeles abnorm. Sedan dess hafva visserligen från järnvägsstyrelsens sida åtgärder vidtagits för att något ändra detta missförhållande, men det bör, enligt vårt förmenande, föreligga starka skäl, som tala för, att staten skulle bereda *all* den personal, som är nödvändig för ett verks drift, de mera tryggade anställnings-, aflönings- och pensionsformer, som gälla för den ordinarie personalen.

Äfvenledes torde en viss revision af den ordinarie personalens aflöningsbestämmelser vara af behofvet påkallad, förutom hvad som måste bli en följd af en mer eller mindre djupgående omorganisation, åtminstone i så måtto, att bestämmelserna för utgående af dyrortstillägg och inkvarteringsersättning komma att mera bringas i öfverensstämmelse med hvad som är rätt och billigt.

Den rullande materielens utnyttjande.

Beträffande *den rullande materielens utnyttjande*, så är gifvetvis äfven detta en fråga af den allra största ekonomiska betydelse, då man tar i betraktande hvilket, för våra förhållanden, stort kapital densamma representerar.

Att man under senare tiden måst skaffa en hel del ny materiel, såväl lokomotiv som vagnar, är ju något, som betingats dels af trafikens stegring, dels af att den gamla materielen gifvetvis förr eller senare blir förbrukad. Man kan dock icke alldeles värja sig för den åsikten, att

en del af dessa nyanskaffningar icke alltid kunnat tillräckligt motiveras med den ökade trafiken utan snarare med, att man i fråga om nya och dyrbara typer velat efterhärma den på helt andra förutsättningar hvilande järnvägsdriften i de större länderna, kanske äfven i en del fall med beredvilligheten att skaffa de inhemska tillverkningsverkstäderna tillräckliga och af dem beräknade beställningar. Det senare motivet må vara aldrig så behjärtansvärdt, ingalunda är det tillräckligt skäl för att staten skall skaffa sig ny dyrbar materiel i annan utsträckning än hvad verkligt behof föreskrifver.

Det har också många gånger framhållits, hvilken fullständig brist på homogenitet som råder, särskildt ifråga om lokomotivparkens sammansättning, i det de olika typernas antal uppgår till mellan 40 och 50.

En större enhetlighet härvidlag skulle gifvetvis inverka fördelaktigt i många afseenden och icke minst i fråga om underhållskostnaderna.

I järnvägsstyrelsens berättelse för år 1910, sid. 34—41, finnes införd en artikel under rubrik »Rullande materielens rörelse och användning», utgörande en förklaring å en del tabeller 10, 11, 13, 14, 19, 20.

Vi vilja påpeka, att i de åren 1909, 1910 utgifna berättelserna äro uteslutna från tabell 10 å sidan 70 de kolumner, som förefunnos i föregående berättelser, och som utvisade »tjänstedagar», »antal dagar ur tjänst på grund af revision och reparation» och »tjänstetimmar i tågtjänst» eller just de kolumner, som skulle kunna utvisa huru lokomotiven användes under dagens lopp i »nyttig tågtjänst» och huru stor procent af tiden de stodo i verkstäder för reparation.

I berättelserna liksom i tabellerna läggas utgjorda lokomotivkilometer och vagnaxelkilometer som grund för bedömandet af utnyttjandet af lokomotiven.

Vi anse att den å sidan 35 uppställda tabellen i verkligheten måste anses ganska vilseledande, enär man får den uppfattningen, att t. ex. lokomotivtypen A kan utnyttjas cirka 60 procent bättre än typen Cc, då den förra utgjorde 85,431 lokomotivkilometer och den senare 54,299 lokomotivkilometer.

Att så icke är fallet, framgår af tabell 10 a, sid. 70. Lokomotivtypen Bc stod som reserv icke mindre än 68,714 timmar under det att typen A stod blott 4,241 timmar.

Om man antager att en reservtimme svarar mot 45 lokomotivkilometer så motsvara 68,714 reservtimmar cirka 3,000,000 lokomotivkilometer; läggas dessa till de af typen Cc utgjorda 4,315,049 lokomotivkilometer samt fördelas per lokomotiv, skulle typen Cc kunna utföra per lokomotiv cirka 87,000 lokomotivkilometer, således visat ett bättre

utnyttjande än typen A. Samma torde förhållandet vara med en hel del andra typer.

Enligt vår mening kan man emellertid helt enkelt icke bedöma lokomotivens utnyttjande enbart efter utgjorda lokomotivkilometer.

Undersöker man huruvida utgjorda vagnaxelkilometer skulle kunna användas som grund för en dylik beräkning, så torde man snart finna, att denna lämnar ett resultat, som är lika missvisande; och som bevis härför är följande hämtadt ur »berättelsen».

År 1906 utförde 84 lokomotiv littera Cc ett »arbete» motsvarande 106,439,852 vagnaxelkilometer, men år 1910 utfördes af *samma antal* blott 77,725,662 vagnaxelkilometer eller ett minskadt »arbete» om icke mindre än 28,714,190 vagnaxelkilometer.

Denna minskning torde hafva sin grund i att de tåg, som framfördes af lokomotivtypen Cc, nämligen snälltågen mellan Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg, ökats i vikt och hastighet och till den grad, att typen ej förmådde framföra desamma och därföre helt enkelt undanställdes. De 84 lokomotiven kosta 4,000,000 kronor; det sista lokomotivet levererades år 1903. En minskning om cirka 25 procent i »arbetet» betyder en minskning i lokomotivens värde om kronor 1,000,000.

På grund af hvad vi härofvan anfört, få vi som vår åsikt uttala, att de siffror angående lokomotivkilometer och vagnaxelkilometer, som i järnvägsstyrelsens berättelser ligga till grund för bedömandet af utnyttjandet af lokomotivparken, icke lämnar möjligheter för ett öfverskådligt bedömande af trafikarbetet i sin helhet. Vi anse, att som beräkningsgrund för bedömandet af lokomotivens utnyttjande skall läggas utgjorda *bruttotonkilometer,* och om detta göres kan man få svar på:

dels huru lokomotivens dragkraft utnyttjas;

dels huruvida de på de senare åren anskaffade tunga lokomotivens dragkraft verkligen kan utnyttjas till sin fulla styrka eller om lättare lokomotiv äro lämpligare;

dels torde en plausibel förklaring kunna lämnas öfver den af oss längre fram påpekade enorma stegringen i kolförbrukning per arbetsenhet om 1,000 vagnaxelkilometer.

Hvad beträffar vagnparkens utnyttjande så bedömes densamma:

för personvagnar efter betalade platskilometer,

för godsvagnar efter utgjorda bärighetstonkilometer.

Det torde emellertid observeras, att de i järnvägsstyrelsens berättelse angifna betalade platskilometer och utnyttjade bärighetstonkilo-

meter i procent äro beräknade i förhållande till den del af vagnparken, som varit i trafik, ej till den totala.

Vi anse att det är omöjligt att bedöma utnyttjandet af lokomotiv- och vagnpark med mindre än att ett effektivt kontrollsystem införes.

Ett effektivt kontrollsystem, i likhet med hvad som förefinnes i Amerika, Schweiz, England, skulle kontrollera:

huru statens järnvägar skötas, behofvet af ny rullande materiel, befälets förmåga och intresse och personalens verksamhetsgrad.

En annan fråga som i detta sammanhang förtjänar påpekas, och som äfvenledes är af stor ekonomisk betydelse, är frågan om vattenreningsanstalter vid lokomotiv-stationerna. Hvilken betydelse den frågan egentligen har, bör kunna fattas, om vi upplysa om, att ett lager af pannsten i en lokomotivpanna, som uppgår till 3 millimeter, förorsakar en ökad bränsleförbrukning af omkring 33 procent, enligt omfattande undersökningar, som vidtagits vid en del utländska järnvägar. Samtidigt bör det kanske erinras om, att de verkliga kostnaderna för kolförbrukningen vid våra statsbanor uppgå till i rundt tal 10 millioner kr. om året.

Vidare anse vi att *växlingstjänsten* och *reservtjänsten* böra föras å särskilda konton. Den förra, *växlingstjänsten*, på grund af att den enligt 1910 års berättelse utgör icke mindre än 802,603 timmar eller ungefär lika många som tjänstetimmarne i tågtjänst. (Kolumnen härför i berättelserna för åren 1909 och 1910 tyvärr utesluten.) Det synes oss att, då i dessa 802,603 timmar icke ingår den tid, som tågen under sina uppehåll å stationer växlas, man borde undersöka, huruvida man icke genom mekaniska anordningar: skjutbord, draglinor, vändskifvor etc., drifna af elektriska motorer, skulle kunna på ett billigare och hastigare sätt delvis sköta denna tjänst.

Men för att kunna utröna och bedöma detta måste man veta *hvad* växlingstjänsten kostar, om den kostar 4,000,000 eller 8,000,000, eller något annat belopp. Som uppställningen nu är gjord, vet man ingenting och kan således ej göra någon jämförelse.

Den senare, *reservtjänsten*, bör föras på särskildt konto på grund af, att de härför erforderliga timmarne under år 1910 uppgingo till 453,445, eller cirka hälften af tågtjänsttimmarne.

Enligt Bergslagernas järnvägs statistik för år 1907 utgjorde antalet reservtjänsttimmar 2,022 mot cirka 100,000 tågtjänsttimmar eller med andra ord antalet reservtjänsttimmar utgjorde 2 procent af tågtjänsttimmarne, under det att å statens järnvägar antalet utgör nära 50 procent. Huruvida detta beror på att Bergslagernas järnvägs lokomotiv äro bättre konstruerade eller bättre underhållna än statens järnvägars eller det

beror på andra orsaker, känna vi ej, men vi vilja påpeka, att blotta kolförbrukningen för reservtjänst uppgår till cirka 36,000 ton om året (beräknadt efter 80 kilogram per timme) motsvarande en kostnad efter 20 kronor per ton stenkol, lastade å tendern, om kronor 720,000: —, hvilken siffra efter förhållanden vid Bergslagsbanan endast skulle utgöra cirka 29,000 kronor, en omständighet, som bestyrker nödvändigheten af att genom lämplig bokföring, statistik och kontroll skaffa sig öfversikt äfven öfver denna utgiftspost.

Det synes oss äfven vara af intresse att veta, huruvida inkomsten af *restaurationsvagnarne*, som i inköp kosta cirka 300,000 kronor, betalar deras driftkostnader.

Beträffande de möjligheter, som den utom verket stående har att följa med och bedöma statsbanornas trafikresultat, så inskränka dessa sig i hufvudsak till att taga del af *järnvägsstyrelsens underdåniga berättelse.*

Denna berättelse är afsedd att visa huru statens järnvägstrafik skötes och det ekonomiska resultatet.

Vi anse emellertid, att det är synnerligen svårt att af densammas uppgifter kunna sluta sig till resultater inom trafikens olika grenar. Ett bland de största felen i densamma är, att malmtrafiken å bandelen Luleå—Riksgränsen är sammanförd med den öfriga trafiken. Denna malmtrafik bör föras alldeles skild från den öfriga trafiken på den grund, *att* den är af en egenartad natur och baserad på helt andra förutsättningar än den ordinarie godstrafiken samt *att* dess storlek och driftkostnad sammanförd med den totala förorsakar de mest missvisande resultat.

Om man dessutom betänker, att trafiken å bandelen Luleå—Riksgränsen är i ekonomiskt afseende fullkomligt beroende på brytningen af malm vid de befintliga grufvorna, så synes det oss att alla kostnader af hvad slag de vara må skola debiteras malmtrafiken och så ordnas, att när malmtrafiken upphör, bana, rullande materiel, inventarier, elektriska kraftstationer m. m. äro till fullo amorterade.

Hvad uppställningen i öfrigt beträffar, så vilja vi påstå, att det ligger ett synnerligen stort fel i att utgifterna för person- och godstrafik ej äro skilda åt. Man begär fraktnedsättningar i tro att sådana kunna beviljas, men det kan å andra sidan vara mycket möjligt att biljettprisen för *en hel del persontrafik* borde *höjas.*

En särskild statistik bör ägnas åt *personvagnar af I klass,* enär det synes oss, att kostnaderna för dessa vagnar och deras framförande betydligt öfverstiga inkomsterna.

Vid ett studium af dessa vagnar för tiden 1896—1908 skall man

finna att, då en plats i I klass år 1896 kostade i anskaffning kronor 600, en dylik år 1908 kostade kronor 2,563 eller mer än det fyrfaldiga, att taravikten per plats år 1896 utgjorde 605 kilogram, men år 1908 1,790 kilogram eller nära det trefaldiga.

Vi tro icke att biljettprisen och vagnarnas utnyttjande stå i proportion till denna enorma ökning i lyx och vikt.

Som en motsats till detta förhållande beträffande I klass, hafva vi i berättelserna funnit att en plats i III klass kostade i anskaffning år 1896 kronor 172 och år 1908 kronor 340 eller ej fullt det dubbla, att taravikten per plats ökats från 338 kilogram till 402 kilogram — således med ej fullt 20 procent.

Tager man sedan del af de tabeller, som utvisa utgifterna för trafiken, så vilja vi i första rummet påpeka, att man icke skiljer på personal- och materielkostnad, hvilket vi anse vara en den viktigaste bokföringsåtgärd vid en industriell anläggning, enär man annars icke vet, huruvida en ökning eller minskning i underhåll är beroende på materielförbrukning eller arbetskostnad. Nu är det så att skulden till de ökade kostnaderna eller minskade nettoinkomster kastas på arbetskostnaden, *dålig arbetsintensitet* etc. etc.

Kolförbrukningen.

Hvad angår *kolförbrukningen och kontrollen af densamma* så bör först påpekas, att den största enskilda utgiftsposten för transportarbetet är den för bränslet för lokomotiv. Enligt järnvägsstyrelsens berättelse för år 1910 utgjorde bränsleförbrukningen 526,576 ton stenkol, som lastade å tendern kostade cirka 10,000,000 kronor eller cirka en femtedel af totala utgiftssumman.

Hvar och en skulle väl tro, att en sådan utgiftspost kontrolleras på det noggrannaste och detta så mycket mera, som bränslet består till största delen af från utlandet importerade stenkol och som förorsakar en försämring af vår handelsbalans. Så är emellertid ej fallet, hvilket torde framgå af följande:

Vid afslutandet af kontrakt om leverans af stenkol fastställes, att kolen skola levereras i svensk hamn och vara åtföljda af ett s. k. certifikat innehållande att kolen äro från den och den grufvan. Någon analys, som garanterar kolhalt, procenthalt, flyktiga ämnen, procenthalt svafvel, procenthalt aska eller stenkolens bränslevärde innehåller icke detta certifikat. Svenska staten håller icke något ombud vare sig vid stenkolsgrufvan eller vid fartygets lastageplats.

I järnvägsstyrelsens berättelser för åren 1896—1908 angifvas bränsleförbrukningen och utgjorda vagnaxelkilometer. Vi hafva sammanställt dessa poster i följande tabell med afdrag för malmtrafiken.

Bränsleförbrukning.

År.	Vagnaxelkilometer.	Totala i ton.	Per 1,000 vagnaxelkm i kg.	Nettotonkilometer. Afgiftpliktigt gods. (Ej malmtrafik.)	Per 1,000 nettotonkm. Afgiftpliktigt gods. (Ej malmtrafik). Kilogram.
1896	400,000,000	180,000	450	415,000,000	433
1897	—	—	—	—	—
1898	—	—	—	—	—
1899	526,000,000	273,000	519	548,000,000	499
1900	576,000,000	322,000	559	639,000,000	504
1901	594,000,000	324,000	545	620,000,000	522
1902	601,000,000	325,000	540	638,000,000	509
1903	624,000,000	335,000	535	683,000,000	490
1904	638,000,000	351,000	550	723,000,000	487
1905	650,000,000	362,000	569	727,000,000	502
1906	711,000,000	412,000	580	813,846,572	506
1907	745,000,000	460,000	620	875,585,832	525
1908	737,000,000	481,000	645	837,823,705	573

Af denna tabell framgår, att bränsleförbrukningen pr 1,000 vagnaxelkilometer utgjorde

för år 1896 ..... 450 kilogram.
» » 1908 ..... 645 »

eller en differens om 195 kilogram, samt att den var per 1,000 nettotonkilometer år 1896 433 kilogram, mot 573 år 1908, således en ökning af mer än 25 procent för alldeles samma kvantitet transportarbete.

Lägga vi den för år 1896 gällande siffran 450 kilogram bränsle till grund för de under år 1908 utgjorda 737 miljoner vagnaxelkilometer, så skulle dessa kunnat utföras med en kolförbrukning om 331,650 ton i stället för nu använda 481,000 ton, visande en ökning i stenkolsförbrukningen, *som ej är beroende på trafikens stegring,* om 149,350 ton eller, med ett pris om kronor 20 per ton, lastade å tendrar, motsvarande kronor 2,987,000 ökad kolförbrukning per år.

Lägga vi den för år 1896 gällande siffran 433 kilogram bränsle till grund för de under år 1908 utgjorda 820,483,323 nettotonkilometer, så skulle dessa kunnat utföras med en kolförbrukning om 355,060 ton i stället för nu använda 481,000 ton, visande en ökning i stenkolsför-

brukning om 126,000 ton eller med ett pris om kronor 20 per ton, lastade å tendrar, motsvarande kronor 2,520,000 kronor ökad kolförbrukning per år för ett och samma transportarbete.

Då man dessutom betänker, att under de senare 10 åren cirka 340 lokomotiv blifvit nyanskaffade och att under samma tid cirka 100 lokomotiv blifvit slopade samt att förhållandet mellan de förbrukade engelska stenkolen och de mindrevärdiga svenska stenkolen är detsamma eller som 6 till 1, är den af oss ofvan angifna ökningen i bränsleförbrukningen fullkomligt oförklarlig. Man skulle väntat sig, om icke minskning, så åtminstone ej en ökning.

Vi anse oss härmed hafva till fullo bevisat, att ingen tillförlitlig kontroll öfver kolförbrukningen vid Sveriges statsbanor förefinnes.

Verkstadsdriftens ordnande.

I fråga om *verkstadsdriftens ordnande* torde äfven behofvet af en större enhetlighet och ett mera planmässigt bedrifvande af reparationsarbetet ha framträdt ganska tydligt, och med skäl torde väl kunna ifrågasättas huruvida inte en större centralisering af verkstadsdriften skulle medföra större enhetlighet i arbetet än hvad nu är fallet. Denna fråga kan sägas vara särskildt aktuell nu, af den anledning, att det under senare tiden varit tal om att flytta eller ombygga verkstäderna i Malmö, Göteborg, Liljeholmen, Tomteboda och Östersund, dels för utvidgning, dels för att i en del fall lämna ökadt rum för bangården m. m.

Vi anse att man, innan nya verkstäder anläggas på platser i närheten af ofvannämnda städer och stationer, en ingående undersökning bör göras, huruvida det ej vore mera förenligt med statens intresse att hafva en stor centralverkstad, och ligger då närmast till hands att densamma förlägges till Örebro eller med andra ord att denna utvidgas, så att densamma kan upptaga alla reparationer som nu behöfvas och som komma att behöfvas för lokomotiv och vagnar, med undantag af sådana reparationer som gå under namn af mindre revision. Vi undantaga då öfre Norrland, där det ju fordras en större verkstad, af den anledning att den tunga materielen å Riksgränsbanan icke kan på grund af sitt höga axeltryck transporteras till mellersta Sverige.

Öfverrevisorerna vid Sveriges statsbanor hafva äfven påpekat, att staten borde själf tillverka det erforderliga behofvet af nya lokomotiv och vagnar och vi anse, att detta skulle utgöra ett ytterligare plus till hvad vi härofvan anfört, och vi vilja påpeka att enär alla konstruktions- och detaljritningar såväl för lokomotiv som vagnar utföras vid järnvägsstyrelsens ritkontor och järnvägsstyrelsen dessutom håller en särskild afdelning för besiktning af den rullande materielens tillverkning, således själf står risken för att materielen är förstklassig, det torde vara i sin

ordning, att en centralverkstad ordnades så, att en rationell tillverkning där kan bedrifvas.

I sammanhang härmed borde det äfven tagas i öfvervägande huruvida icke en lärlingsskola borde anordnas, i likhet med hvad en del större järnvägar i utlandet funnit vara till gagn för utbildning af skickliga arbetare, förmän, verkmästare, eldare och förare.

En annan fråga, som äfvenledes under senare tiden blifvit aktuell, är den om *öfvergång till elektrisk drift.* Riksdagen har ju redan beslutat, att för Riksgränsbanans vidkommande skall sådan öfvergång äga rum. *Frågan om öfvergång till elektrisk drift.*

Huruvida den elektriska driften är lämplig och ställer sig ekonomisk för trafiken äfven å öfriga bandelar, den frågan torde emellertid ännu inte vara fullt klar för vårt lands vidkommande. Som bekant ingick järnvägsstyrelsen i slutet af förra året med framställning till Kungl. Maj:t med begäran om anslag att användas för elektrisk drift å linjerna Stockholm—Märsta samt Göteborg—Alingsås för å dessa linjer förekommande lokaltrafik.

Då ifrågavarande anslagskraf icke finnes upptaget bland dem som af Kungl. Maj:t förelagts Riksdagen, torde däraf framgå, att Kungl. Maj:t icke funnit denna fråga vara så utredd, att den kunde föreläggas Riksdagen. Vår uppfattning är också, att frågan om öfvergång till elektrisk drift i allmänhet och de ekonomiska konsekvenser, som däraf kunna följa, ännu icke ligger så klar, att man utan vidare kan besluta därom.

Å ena sidan är saken gifvetvis af den största betydelse, och händelser kunna ju inträffa, som göra, att vi måste använda oss af elektrisk drift för våra järnvägar, hvilket ju för statsbanornas vidkommande kan anses så mycket naturligare, som staten efter hand monterar en del af sina vattenfall och således själf frambringar den erforderliga kraften, men å andra sidan är det ju klart att en öfvergång till elektrisk drift icke bör förekomma — såvida icke exceptionella omständigheter tvinga härtill — med mindre det kan bevisas, att sådant skulle vara ekonomiskt fördelaktigt.

Bindande bevis härom föreligga, enligt vårt förmenande, ingalunda ännu och det är därföre som vi anse, att äfven denna fråga bör göras till föremål för en ingående undersökning.

Slutligen skola vi med några ord beröra den institution, som vid den senaste omorganisationen tillskapades för att öfva kontroll och tillsyn öfver statsbanedriften, nämligen *statens järnvägars öfverrevisorer.* Själfva den princip, som ligger i tillskapandet af denna kontrollerande myndighet är, enligt vårt förmenande, nog så riktig, men den har nog i *Öfverrevisorernas ställning och uppgift.*

sin praktiska tillämpning delvis blifvit förfelad. Befattningen som öfverrevisor vid statens järnvägar har ju redan från början betraktats som en bisyssla och till följd däraf hafva icke de personer, som hittills beklädt dessa befattningar, velat eller kunnat ägna hela sin tid åt uppdraget i fråga, hvaraf helt naturligt också följt, att de endast mera ytligt kunnat följa med och kontrollera statsbanedriften i sin helhet. Själfva institutionen som sådan bör bibehållas, men samtidigt bör den ändringen genomföras, att öfverrevisorerna helt ägna sig åt detta sitt uppdrag, så att de bli i tillfälle att mera i detalj följa och öfvervaka verkets drift, samtidigt som de gifvetvis böra äga både rätt och skyldighet att inkomma med de förslag till ändringar rörande statsbanornas administration, hvartill de anse anledning föreligga. Det kan ju också starkt ifrågasättas, huruvida ej dessa personer, som skola utöfva en kontrollerande befattning af så pass stor betydelse som här är fallet, borde tillsättas af Riksdagen i stället för som nu af Kungl. Maj:t.

I hvarje fall anse vi att frågan om en utökning af öfverrevisorernas arbetsområde och uppgift bör upptagas till behandling i samband med en revision af statsbaneförvaltningen.

Vi hafva här tillåtit oss beröra en hel del frågor, som vi anse stå i nära sammanhang med en verklig och till djupet gående omorganisation af vår statsbaneförvaltning. Helt naturligt finnes ännu en hel del, som skulle kunnat framhållas, men vi anse att hvad vi här påpekat bör i någon mån utgöra bevis för hvad vi med denna motion afse, nämligen behofvet af en fullständig omorganisation af statsbaneförvaltningen och hvad därmed sammanhänger, och vi tillåta oss att som vår bestämda uppfattning framhålla, att en lösning af denna i alla afseenden viktiga fråga icke åstadkommes genom att lösrycka särskilda delar och moment af densamma och behandla dessa hvar för sig, utan torde det enda riktiga tillvägagångssättet vara att upptaga frågan i hela dess vidd på en gång för att såmedelst kunna genomföra system och planmässighet i det hela.

För uppnående af de syftemål vi med denna framställning velat befrämja, tillåta vi oss vördsamt påyrka,

att Riksdagen ville, med hänsyn till hvad här ofvan anförts, i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa om en allsidig utredning af statens järnvägars organisation och därmed sammanhängande frågor, för att få utrönt, hvilka reformer som kunna anses vara af behofvet påkallade, i syfte att statsbanorna måtte,

bättre än hvad hittills varit fallet, bli ett ekonomiskt bärkraftigt företag, samtidigt med att såväl den trafikerande allmänhetens som den stora personalens intressen tillgodoses, samt att Kungl. Maj:t måtte, sedan resultatet af denna undersökning föreligger, för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill densamma kan gifva anledning.

Stockholm den 31 januari 1912.

C. Winberg.

Ernst Hage. *A. J. Bärg.* *Olof Nilsson*
Hagaby.

Thure Widlund. *Anders Anderson*
Råstock. *Carl O. Strid.*