

N:o 164.

At Herr Keij: Om upptagande i blifvande nådiga Propositioner rörande Statsverkets tillstånd och behof af en särskild kostnadsstat för jernvägarne; om trafik- och byggnadsstyrelsernas sammansläende; samt om den nya styrelsens sammansättning.

Att styrelsen öfver Statens jernvägar erhöi en förändrad organisation, då Friherre Ericson lemnade sin befattning med 1862 års slut, torde icke böra utgöra ämne för något klander. Jernvägsstyrelsen, dittills snart sagdt enväldigt koncentrerad i denne utmärkte mans hand, fördelades då, som bekant är, i tvänne skiljda embetsverk. Erfarenheten hade ännu icke gifvit lika tydliga fingervisningar som nu, och den börda, oupphörligen ökad som började kännas Friherre Ericson för tung, kunde med skäl anses böra delas, för att nöjaktigt uppbäras af svagare skuldror än hans. Men fyra år hafva sedan dess förflutit, och många bristfälligheter i den vidtagna organisationen hafva derunder hunnit ådagaläggas, och framstå nu tydligare i samma mån de fått vexas fritt och vexas ut samt antaga proportioner, som göra dem skönjbara af äfven icke yrkesmän. Tiden torde derföre vara inne att våga föreslå en förändring.

Från och med 1863 års början har, såsom nyss blifvit nämnt, styrelsen öfver Statens jernvägar utgjorts af tvänne sinsemellan skiljda och likställiga embetsverk, nemligen: "Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik" och "Kongl. Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader". — Dessa tvänne embetsverk äro, om jag så får uttrycka mig, lika förnäma; de styra och ställa fördenskull i de flesta fall hvar för sig och utan att synnerligen vilja veta af, ännu mindre bero af hvarandra. De subordinera hvar för sig endast under Civilministern, hvilken — tvifvelsutän öfverhopad af de mångfaldiga och olikartade göromål, som nu, i brist på en minister för åkerbruk och allmänna arbeten, öfver höfvan förtynga detta departement — synes hafva låtit jernvägs-administrationen få sköta sig sjelf och kontrollera sig sjelf efter eget godtycke. Villigt erkännande de svårigheter, som möta vid bildande af allt nytt, och för jernvägarne antagligen större än i de fle-

sta andra fall, tillåter jag mig icke att bedöma de personers lämplighet — i många afseenden erkända förmågor — hvilka haft dessa bestyr sig anförtrödda; det är hufvudsakligen organisationen, i grunden felaktig, som måste tillräknas de missförhållanden, hvilka nu ega rum.

Såsom sådana torde exempelvis böra nämnas:

att byggnadsstyrelsen uppköper materiel till alla nya banor, men trafikstyrelsen uppgör om alldeles enahanda materiel i stället för den å de gamla banorna förslitna, och detta genom särskilda ombud hvar för sig, ehuru alla dylika uppköp, till åstadkommande af enkel och klok hushållning, naturligtvis borde verkställas gemensamt;

att trafikstyrelsen handhafver trafiken å Statens öfriga banor, men trafiken å den till allmänhetens begagnande upplåtna banan emellan Norska gränsen och Charlottenberg sorterar under byggnadsstyrelsen och besörjes af Norska auktoriteter;

att byggnadsstyrelsen utan att meddela sig med trafikstyrelsen låter uppföra stationshus, och att, sedan en ny bana blifvit öfverlåten till denna sednare, trafikstyrelsens ofta första göromål är att ändra om eller öka till hvad byggnadsstyrelsen gjort, så att tillbyggnader å dessa hus verkställas och inredningar förändras, hvarpå många exempel finnas anförda i trafikstyrelsens egna berättelser;

att intet reglemente är fastställt, bestämmande hvem ansvar bör drabba, om olycka inträffar.

Till dessa missförhållanden kunde läggas ännu flera, af gemensam beskaffenhet, men det torde tillåtas mig, för att icke alltför mycket upptaga tiden, att öfvergå till de mera speciela, som böra hänföras till hvar och en af styrelserna särskildt.

I främsta rummet framstår då trafikstyrelsen. Jernvägstrafiken är indelad i trenne distrikter.

Det första omfattande 1865, Stockholm—Hallsberg	18,6 mil.
Det andra Göteborg—Örebro och Falköping—Nässjö	37 ,,
Det tredje Malmö—Nässjö	25 ,,

Dessa distrikter lyda under hvar sin intendent, som på kallelse af General-direktören inträder uti och jemte denne sistnämnde såsom ordförande samt byråchefen utgöra ledamöter i trafikstyrelsen. Endast desse fem ega Kongl. fullmakt på sina tjänster. Deremot innehafva öfverbaningenjörer, trafikdirektörer, maskin- och baningenjörer samt stations-inspektorer sina befattningar på förordnande af styrelsen.

Utom dessa tjänstemän, uppgående inom sjelfva styrelsen till 46, och å de särskilda trafikdistrikten till 260, finnes en s. k. betjening inom samma distrikter, uppgående till 1,179 personer. Hela denna armé af högre och lägre tjänstemän samt betjening är sålunda när som helst afsättlig och mer än nyttigt beroende. Om någon af dessa skulle anse sig böra påpeka ett begånget misstag, någon nyt-

tig ändring, måste detta uteslutande ske genom intendenten. Denne skrifer nu, om han så för godt finner och tackes gilla det föreslagna, till styrelsen; men, såsom sjelf ledamot af och föredragande i densamma, besvarar han, i egenskap af styrelseledamot, sin såsom intendent gjorda hemställan, och korresponderar sålunda med sig sjelf. Den enda vinst, som häraf kan utletas, är att den talrika kanslipersonalen erhåller sysselsättning och att det hela går högtidligare till.

Hvarje intendent tillämpar vidare, inom sitt distrikt, egna, ofta från de båda öfriga, divergerande åsichter, hvarigenom den nödiga enheten i utförandet går förlorad. Så t. ex. hafva flera trovärdiga personer för mig uppgifvit, att under intendenterna stående maskiningeniörer vände sig med uppköp åt olika håll för hvar sina olika distrikter; att sandlådorna, till åstadkommande af uppvärmning i kupéerna, äro af skiljaktig konstruktion, och att locken till dessa i ena distriktet icke lära passa till lådorna i ett annat. Någon fastställd modell för snöplogar finnes icke heller, utan olika sådana begagnas inom olika distrikter. Utan tvifvel skulle många af de hinder, som vintertiden så ofta drabba trafiken, betydligt reduceras, om erfarenhetsrönen, beträffande dessa arbetsbesparande snöplogar, icke vore splittrade, utan finge fortgå i en enda komparativ serie. Att här icke är fråga om någon småsak bevisas af trafikstyrelsens berättelse för 1865, enligt hvilken ensamt för "snöskottning" utbetalats, under vintermånaderna sagda år, "öfver 60,000 Riksdaler".

Men icke snöplogarne allena, äfven den öfriga rörliga materielen företer hvarjehanda olikheter inom de särskilda distrikten. — Ingenstädes spåras nödig enhet och konsekvens.

Huru trafikinkomsterna vid Statens jernvägar kunna konsumeras, torde framgå bland annat deraf, att uti andra distriktet en längre tid stenkol på försök användes till bränsle i stället för cokes, på grund af utomlands bepröfvad erfarenhet, men utan att detta samtidigt verkställdes i de tvänne öfriga distrikten, der cokes fortfarande begagnades. Enligt trafikstyrelsens ofvanåberopade berättelse för 1865 utgör prisskilnaden till förmån för stenkol, som ändtligen numera öfverallt användes vid Statens jernvägar, icke mindre än 194,172 Riksdaler 78 öre Riksmünt för blott ett enda år. Visserligen tillägger berättelsen att denna besparing icke uteslutande föranledts af utbyte af brännmateriel, utan att den äfven bör tillskrifvas en förändring i sättet för lokomotivförarens aflöning, sålunda att denna till en del utgått i form af premier för besparadt bränsle, men, då dessa under året allenast utgjort 19,553 Riksdaler 62 öre Riksmünt, återstår dock en summa stor 174,619 Riksdaler 16 öre Riksmünt såsom en följd dels af annat brännmateriel, dels af större sparsamhet med bränslet. En bättre eller sämre hushållning med Statens medel vid våra jernvägar gäller, som man här ytterligare ser, icke obetydliga summor.

Ett annat exempel är följande:

År 1865 uppgick kostnaden

till 35,668	Riksdaler	Riksmünt	per	trafikerad	mil	i	1:sta	distriktet,
till 32,409	„	„	„	„	„	„	i	2:dra
till 32,587	„	„	„	„	„	„	i	3:dje

(således till cirka 58,000 Riksdaler relativt mera i 1:sta än i 2:dra distriktet.)

Dessa olika omkostnader, hufvudsakligen beroende på den ene eller andre individens större eller mindre förmåga — huru aktningvärd personen i öfrigt kan vara — häntyder på en betänklig brist i organisationen och en godtycklighet i användande af Statens medel, som icke borde ega rum. Men äfven detta är ett förnyadt bevis, och ett bevis i stort, huruledes vi Svenskar alltför ofta “sila myggor och svälja kameler“.

Emellertid har, oakadt alla dessa missförhållanden, ett förvånande framåtgående egt rum, så att inkomsternas överskott öfver utgifterna under år 1865 varit mer än dubbelt större mot för fyra år tillbaka, hvarjemte utgifterna, i förhållande till inkomsterna, sedan 1858 nedgått med mer än 38 procent. Härigenom bör, enligt trafikstyrelsens ofta nämnda berättelse för 1865, ur hvilken jag äfven hemtat nyss auförda uppgifter, Statens jernvägstrafik “med säkra steg nalkas den tid, då inkomsternas överskott öfver utgifterna skall uppgå till ett mot räntan å anläggningsskapitalet svarande belopp“.

Det är glädjande att förnimma denna vexande rörelse på och genom våra jernvägar, äfvensom rättvisan fordrar ett erkännande af styrelsens bemödande att utveckla trafiken å dem, men just dessa städse ökade inkomster blifva de icke mera viktiga att taga vara på ju större de bli? Fördenskull, *huru användas* de, ty det är icke nog att de behörigen *redovisas* såsom åtgångna, och hvarför sker icke detta användande efter någon uppgjord stat, utan blott efter trafikstyrelsens godtycke? Likt mången annan med öfverflödiga, lätt förvärfvade inkomster, synes styrelsen, förbiseende Benjamin Franklins regel: “att om ni vill blifva rik, så lär ej allenast att *vinna* utan också att *hushålla*“, nog mycket låta penningarne komma och gå, samt smulas bort i mer och mindre nödiga förbättringar, omgörningar, tillökningar och utvidgningar. Men dessa överskott borde mer och mer kunna komma Statsverket till godo, och ingå såsom verkliga bidrag till de utländska räntornas liqviderande. Då bruttoinkomsten år 1865 var 4,479,848 Riksdaler 82 öre Riksmünt och deraf 40,22 procent eller cirka 1,800,000 Riksdaler utgjorde nettoinkomst, hvilken för 1866 måste vara betydligt ökad, så finner man lätt hvilka kolossala siffror det här är fråga om, och hvilken guldgrufva i sinom tid skulle öppnas för statsbehofven om jernvägs-administrationen underginge en fullständig omorganisation.

Sedan den finansiella ställningen i landet blifvit sådan att byggande af vidare jernvägar på Statens bekostnad, enligt hvad äfven Kongl. Maj:ts throntal gifver vid hand, torde böra inskränkas till fullbordande ensamt af nordvestra banan, kan billigtvis frågas: Är icke vår jernvägsbyggnadsstyrelse, hvilken årligen kostar Staten minst 50,000 Riksdaler, alldeles för dyr? Såsom upplysande exempel torde böra nämnas, att för enskilda bolags räkning följande banor, nemligen Wexjö—Alfvesta, Christianstad—Hessleholm, Ystad—Eslöf, Landskrona—Eslöf och Wenersborg—Uddevalla nära nog på en gång blifvit byggda af en enda man med underordnade arbetsbiträden. En jemförelse i hushållning i ena och i andra fallet gör sig sjelf.

Utan att här, såsom icke sakkunnig, vilja inlåta mig i detaljer af den ifrågavarande reformen, hvilket skulle kräfvat långt större krafter och insigter, torde ett angifvande af *grunderna* för en sådan kunna vägas, då den genomgående grundtanken deri är densamma, som för trafikstyrelsens organisation i andra länder, der enskilda bolag — för hvilka god hushållning samt ändamålsenligt bedrifven trafik är en lifssak — tillämpat denna princip, och trafikstyrelsen i viss mån äfvenledes sjelf erkänt och adopterat den samt i enahanda syftning förlidet år ingifvit framställning till Kongl. Maj:t, som densamma godkänt, ehuru någon fullständig och definitiv omorganisation alltjemnt fortfarande återstår.

På grund af hvad som nu blifvit anfördt, torde fördenskull tillåtas mig föreslå:

1:o. Att en ordentlig kostnadsstat för våra jernvägar upprättas, för att årligen, såsom en särskild Hufvudtitel upptagas i Kongl. Maj:ts nädiga Proposition öfver Statsverkets tillstånd och behof.

2:o. Att trafik- och byggnadsstyrelserna åter samman slås, och att med dem förenas, om möjligt, äfven telegrafstyrelsen till ett enda embetsverk.

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

Den ene trafik-afdelningen (innefattande hela transportväsendet, uppbörd, statistik och räkenskaper.)

Den andre maskin-afdelningen (innefattande tillsyn öfver jernvägsverkstäder, inköp och beställningar af maskiner, rails, lokomotiver, m. m.)

Den tredje afdelningen för banors byggnad och underhåll (innefattande tillsyn öfver nybyggnader, undersökningar, banors underhåll och bevakning.)

Skulle telegrafstyrelsen tillkomma, hvilket synes både önskligt och utför-

bart, såsom vida enklare och prisbilligare än det närvarande, då Sverige eger tvänne telegrafstyrelser, den ena bestående af Kongl. Telegrafstyrelsen och den andra af Jernvägs-telegrafstyrelsen, med hvar sina verkstäder, skiljda embetsmän, olika telegrafledningar, ehuru ofta sittande på samma stolpar m. m., så borde en fjerde afdelning tillkomma med en afdelningschef för telegrafväsendet.

De trenne här ofvan skiljda afdelningarne äro nu, för hvarje distrikt, förenade i intendentens hand, under det att ingen enhet är rådande de olika distrikten emellan. Hvarje af dessa afdelningar kräfver dock sin särskilda special-kännedom och en man för sig, då ingen lärer kunna fordra att en räkenskaps- och affärsman skall på samma gång vara lika skicklig maskin-mekanikus och ännu mindre derjemte byggmästare och vägingeniör. Såsom det nu tillgår, är den branche hvari intendenten är skickligast, byggnads-, maskin- eller trafikväsendet, väl skött och vårdad, men de tvänne öfriga relativt försummade. Blefve deremot hvar och en af de nämnde afdelningarne fullständigt organiserad under en chef med samma befattning för alla tre distrikten, så blefve tillämpning öfverallt af större sakkännedom och derigenom större hushållning en gifven följd, hvarjemte samma principers genomförande skulle leda till mera ordning och trygghet.

Då jag skulle djupt beklaga om den nya Representationens snart sagdt första åtgärd blefve att förhöja den direkta bevillningen, ett beskattningssätt, förhatligare än något annat för den skattdragande stora massan af folket, och då jag icke heller, utom i största nödfall, skulle vilja förhöja tullarne å kaffe och socker, hvilka, säge derom hvad man vill, i viss mån blifvit nödvändighetsvaror, och detta ju mera ju längre ned i samhället — då det fördenskull gäller att uppspara andra utvägar till betäckande af de utgifter i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition, hvilka verkligen kunna anses af behovet påkallade, så synes mig, och för de med mig liktänkande, en allvarsam räfst i främsta rummet böra vidtagas, för att erfara hvad man *eger*, innan man går vidare för att anskaffa hvad som *fattas*. Denna brist blir i samma mån mindre och försvinnande ju mera man rättar utgifter efter inkomster och tillvaratager det befintliga. Den nya Representationen, som är kallad att afhjelpa det förflutnas brister — och häruti ligger just dess uppgift och berättigande — måste, om den vill motsvara landets fordringar och förväntan, taga i tu på fullt allvar med bortrensande af onödig statslyx, af seg slentrian, af byråkratisk tradition, af formelt omsvep, af misshushållning i förvaltningens många grenar; och jag är fullt och fast öfvertygad att om en dylik räfst, en ny reduktion, eger rum, skall Representationen insamla en skörd af tillgångar, som minst sagdt gör den föreslagna vapenskatten alldeles obehöflig.

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

E. Keij.