

att Riksdagen ville till Kongl. Maj:t aflåta en underdånig skrifvelse med anhållan, att undersökning måtte verkställas, för utrönande af nödvändigheten af sådan fyrs anläggande i sagde skärgård.

Stockholm den 27 Januari 1870.

A. P. Bäckström.

N:o 189.

Af Herr Grefve Eric Sparre: Om indragning af Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader samt dessa byggnadsarbetens öfverlemnande åt en särskild afdelning af Trafik-styrelsen eller åt Styrelsen för Väg- och Vattenbyggnader.

I sammanhang med det af mig till Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om Statsverkets tillstånd och behof afgifna yttrande och i öfverensstämmelse med de deri gjorda yrkanden om indragningar i styrelseverken föreslår jag vördsam, att byggnadsstyrelsen för Statens jernvägar måtte indragas. Sedan sammanbindningsbanan numera är fullbordad, kan jag icke inse lämpligheten af att en särskild styrelse finnes i Stockholm för att verkställa arbeten på långt afstånd derifrån. Jag vågar till och med ifrågasätta hvad jag vid sistlidne riksdag föreslog, att verkställandet af Statens jernvägsbyggnader delvis upplättes på entrepenad att verkställas under tillsyn af antingen Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen eller styrelsen för Statens jernvägstrafik, om denna i sin nuvarande form bibehålles. Min uppmärksamhet har fästats derpå, att i dessa dagar i allmänna tidningar på entrepenad utbjudes uppförandet af stationshuset i hufvudstaden. Om ett sådant arbete kan öfverlätas på entrepenad, så måste, med ännu mera skäl, terrasseringarne för banan, hvilka i allmänhet icke äro något perlstickararbete, sålunda kunna utföras. Om så skedde, eller skett,

så anser jag det omöjligt att stambanorna, uppgående öfver hela landet till öfver 100 mil, skulle kosta per mil 870,000 R:dr, då enskilda banor med en längd af 41 mil och af hvilka en på $3\frac{1}{2}$ mil är en och $\frac{24}{100}$ -dels fot och tvänne om tillsammans 12 mil blott $\frac{73}{100}$ -dels fot smalare än, men öfriga 5 banor, om tillsammans 25 mil, af samma bredd med stambanorna, kosta i medeltal 550,000 Riksdaler per mil (Trafikstyrelsens berättelse, pag. 86). Jag har dervid icke förbisett, att Wexjö—Alfvesta-banan om en och $\frac{70}{100}$ -dels mils längd saknar rörelsemateriel, likasom att de skånska banorna hafva något svagare öfverbyggnad; men jag anser i allt fall, särdeles med afseende på de faux frais, hvaraf de 8 särskilda bolag, som bygt dessa 41 mil, just till följd häraf träffats, den skillnad, emellan 550,000 och 870,000 Riksdaler, som Statens jernvägar kosta utöfver bibanorna per mil, vara så uppenbart vittnande om en mindre lycklig förvaltning, att detta bör bestämma Riksdagen för en ändring, särdeles då fråga nu är om att besluta sig för nya stambanor.

När eller hvar helst Staten skall utföra ett arbete upplåtes verkställigheten på entrepenad. Men om detta kan låta sig göra i andra afseenden, der den ytterligaste omsorg om arbetets godhet är nödvändig, såsom till exempel vid byggandet af våra krigsskepp, månne man icke kan hoppas att jernvägsanläggningar skulle kunna verkställas, lika såväl som byggnaderna vid jernvägarne, genom entrepenad under Statens kontroll. Eller har icke erfarenheten i fråga om bibanorna ådagalagt, att detta kan ske, utan att vägarne blifva derigenom mindre solida, eller att äfventyr för människolif på bibanorna mer än på stambanorna inträffa. Ja, trafikstyrelsens berättelse, pag. 91 gifver vid handen, att utgiftsprocenten för de enskilda banornas underhåll och bevakning per tågmil är betydligt mindre än för stambanorna, eller 2,76 procent, då de på stambanorna äro 6,31 procent.

Statskalendern upptager under rubrik: Jernvägsbyggnadsstyrelsen en chef och tvänne byrå-chefer för ett verk af tre eller fyra tjenstemän, men derjemte upptager den under rubrik Jernvägsbyggnadsstaten en korps af femtioen ingenjörer för att verkställa arbeten till belopp af omkring 3 à 4,000,000 årligen. Dessutom upptager den i Kongl. Maj:ts Proposition intagna stat för trafikstyrelsen tre öfveringenjörer och 16 baningenjörer. Vi hafva således en vacker corps af ingenjörer i Statens tjänst.

Jag anser dessa fakta tillräckliga för att motivera förslaget om indragningar, och om upphörandet af den närvarande fördelningen emellan en trafikstyrelse och en byggnadsstyrelse.

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 behovet deraf, enär ganska ofta trafikstyrelsen, då den emottagit den färdigbyggda banan, börjar med att verkställa åtskilliga förändringar, till stor kostnad för Statsverket. Om Riksdagen vill göra allvar med de länge ifrågasatta förändringarne och förenklingarne i styrelseverken, så bör den göra början med indragningen af ett provisoriskt styrelseverk, för hvilket jernvägsbyggnadsstyrelsen lyckligtvis ännu måste anses.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt vågar jag föreslå.

att styrelsen för Statens jernvägsbyggnader måtte indragas samt utförandet af dessa arbeten verkställas genom en under trafikstyrelsen ställd afdelning, så vida styrelsen i sin nu varande form bibehålles, eller ock genom styrelsen för Väg- och Vattenbyggnader.

Stockholm den 29 Januari 1870.

Eric Sparre.

N:o 190.

Af Herr Grefve B. Sparre: Om beviljande af anslag till befordrande af en utsäljningslokal i Paris för svenska industrialster.

För första gången i Sveriges historia har detta land åtnjutit en femtioårig fred. De afbrott i vårt näringslif, som de ständigt återkommande krigen åstadkommit, hade hittills menligt inverkat på detsamma. Detta, sent omsider inträffade lugn, skulle naturligtvis kraftigt bidraga till landets utveckling, och vi hafva också ovedersägligen att glädja oss deråt. Landets odling har med stora steg gått framåt. I stället för ett spannmåls-importerande land har Sverige, såsom exporterande, uppträdt på världsmarknaden, och äfven andra landtmanna-produkter hafva, om också ännu blott i mindre skala, sökt sig vägen dit.