

N:o 42.

Ank. till Riksd. kansli den 26 februari 1904, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för anordnande af inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel.

(R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att, för anordnande af inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel, på extra stat för år 1905 anvisa 5,000 kronor till arfvode åt en hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställd maskininspektör.

Till statsrådsprotokollet i detta ärende har statsrådet och chefen för civildepartementet anført följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 17 november 1898 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort framställning om anställande hos styrelsen af en maskininspektör med hufvudsakligt tjänsteåliggande att företaga inspektionsresor för kontroll å enskilda järnvägars rullande materiel.

Till stöd för denna framställning har styrelsen till en början erinrat, att den styrelsen åliggande tillsynen å enskilda järnvägar omfattade såväl byggnad som underhåll och hade till hufvudändamål att bereda trafiken trygghet. För att medföra åsyftadt gagn, måste denna tillsyn påtagligen

Bih. till Riksd. Prot. 1904. 4 Saml. 1 Afd. 26 Häft. (N:o 42.)

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning den 17 november 1898.

omfatta allt, hvaraf trafikens säkerhet vore beroende, således ej blott bana med bangårdar och dithörande inrättningar, utan äfven rullande materiel och bevakning.

Vid enskild järnvägs nybyggnad utöfvades tillsynen af en utaf Eders Kungl. Maj:ts förordnad kontrollant, vanligen en tjänsteman i väg- och vattenbyggnadsdistrikt, hvilken i regeln blefve beordrad att årligen göra två inspektionsresor till hvarje dylik järnvägsbyggnad samt därutöfver extra resor, som af förhållandena kunde påkallas, sedan på kontrollantens framställning styrelsens beslut därom meddelats. Vid afsyning af järnväg för dess upplåtande för allmän trafik förfores i enlighet med bestämmelserna i Eders Kungl. Maj:ts nådiga kungörelse den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik, och afsåge denna afsyning, såsom framginge af 2 § i nämnda kungörelse, att utröna, huruvida enskild järnvägsanläggning jämte därtill hörande inrättningar och rullande materiel vore i allo öfverensstämmande med fastställd plan och de föreskrifter, som i öfrigt kunde vara meddelade. Enligt 3 § i samma kungörelse utfördes besiktningsförrättningen af den till öfvervakande af järnvägsanläggningen förordnade ingenjör samt af järnvägsstyrelsen utsedda dels lämplig person, kunnig uti anordnande och skötsel af järnväg och därtill hörande inrättningar, hvarpå trafikens säkerhet berodde, dels en särskild med afseende på den rullande materielen samt undersökningen och pröfningen af dess beskaffenhet och öfverensstämmelse med gällande föreskrifter sakkunnig person.

Vid järnvägs afsyning måste således — anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare — all den sakkunskap anses vara företrädd, hvilken kunde vara erforderlig för utrönande af en enskild järnvägsanläggnings och dess materiels trafiksäkerhet och öfverensstämmelse med gällande föreskrifter. För tillsynen af för trafik öppnade järnvägars underhåll verkställdes besiktning årligen i regel endast en gång af vederbörande distriktstjänsteman, därest icke förhållandena i följd af anmärkta brister eller inträffade rubbningar nödvändigt påkallade extra besiktning, som i sådan händelse af styrelsen förordnades.

Ehuru den sålunda utöfvade kontrollen kunde anses ofullständig och mera lämpad efter de tillgängliga medlens belopp än efter fordringarna på en fullt effektiv kontroll, syntes den likväl hittills kunna anses såsom nöjaktig, särskildt hvad underhållet af bana, bangårdar och bevakning beträffade. Förtjänsten däraf syntes emellertid vara att tillskrifva icke

ensamt kontrollen, utan hufvudsakligen de enskilda järnvägsförvaltningarnas plikttröhet och dittills ådagalagda sträfvan att väl motsvara trafikens kraf. Något annorlunda ställde sig förhållandet med kontrollen öfver underhållet af den rullande materielen vid för trafik öppnade enskilda järnvägar, hvilken kontroll enligt gällande instruktion och koncessionsbestämmelser ålåg styrelsen och af dess underlydande tjänstemän, såvidt förhållandena medgifvit, alltid utfövs.

Under den första tiden efter enskilda järnvägars öppnande för trafik i riket hade denna kontroll öfver den jämförelsevis enkla och fåtaliga materielen varit lätt och nödvändig att verkställa genom distriktstjänstemännen, då för öfrigt inga mera kompetenta tjänstemän funnits tillgängliga, men sedan järnvägsnätet och dess materiel tillväxt och utvecklats på ett storartadt sätt, som för effektiv kontroll kräfde speciella maskintekniska fackkunskaper, hade det blifvit omöjligt för dessa tjänstemän att personligen medhinna och utföra en nöjaktig tillsyn därå.

Till följd däråf hade ifrågavarande kontroll sista decenniet utförts på det sätt, att distriktstjänstemännen vid besiktningen gjort sig underrättade om materielens tillstånd och därjämte infordrat skriftliga uppgifter om de tider, då lokomotiven senast afprovats och vagnarne undergått revision, ombyggnad eller reparation, samt att de, därest omständigheterna därtill gifvit anledning, anmodat vederbörande att låta genom kompetent och opartisk maskiningenjör undersöka och revidera materielen samt därom insända betyg, som bifogats inspektionsrapporten till styrelsen. Då emellertid denna åtgärd understundom länge fördröjdes och oftast utfördes af vederbörande järnvägs egen maskiningenjör, kunde kontrollen icke anses ordnad på ett betryggande sätt eller fylla det oafvisliga kraf, som från allmänhetens sida ställdes på ifrågavarande tillsyn att i hvad på underhåll af materielen ankomme vara för trafiken fullt betryggande.

Dittills hade visserligen icke några större olägenheter försports eller allvarligare anmärkningar i afseende å materielens underhåll förekommit, men denna omständighet innefattade uppenbarligen i och för sig icke någon anledning att undanskjuta en eljest oundgängligen behöflig reform på ifrågavarande område, helst nya förhållanden inträdt och ökad påkänning af denna materiel öfverallt nu kräfdes.

Huru omfattande detta besiktningsarbete i själfva verket vore, framginge däraf, att vid 1897 års slut 147 järnvägar af 6,560,9 kilometers längd med 612 lokomotiv, 1,316 personvagnar och 15,369 godsvagnar varit föremål för distriktstjänstemännens inspektion.

Enligt nådiga kungörelsen af den 21 oktober 1864 ägde järnvägsstyrelsen att, vid sådana bibanor, som hade lika spårvidd med statsbanorna och egen materiel, på det att af denna materiel gods- och personvagnar skulle kunna förenas med bantågen på stambanorna och statens vagnar gå in på bibanorna, utöfva tillsyn och kontroll öfver att såväl själfva bibanan som de till densamma hörande vagnar underhöllas i behörigt skick, för att i brist därpå kunna meddela förbud mot begagnande af statens vagnar på bibanan eller af bibanans vagnar å statsbanorna.

Den härigenom stadgade kontrollen å en del bibanor och deras rullande materiel afsåge sålunda endast en del af det enskilda järnvägsnätet, enär alla smalspåriga samt en bredspårig enskild järnväg vore därifrån uteslutna, men äfven där järnvägsstyrelsens kontroll utöfvades, syntes den omfatta endast de vagnar, som skulle användas i stambanans tåg, beträffande hvilka tillsåges genom noggrann besiktning, när de inkomme på en statsbanas station, huruvida de lämpade sig för trafiken å stambanan, hvaremot hela den del af samma enskilda banors materiel, som användes uteslutande å dessa, icke blefve genom järnvägsstyrelsen kontrollerad.

Den järnvägsstyrelsen ålagda kontrollen å rullande materielen hade jämväl ett annat syftemål än den kontroll, som vore väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförtrodd. Under det att den förra, såsom ofvan åberopade nådiga kungörelse angåfve, afsåge tillsyn däröfver, att af bibanors materiel gods- och personvagnar kunde förenas med bantåg å stambanorna och statens vagnar gå in på bibanorna, åsyftade den senare den allmänna trafiksäkerheten på de enskilda järnvägarne, för så vidt den vore beroende af nödigt underhåll af banor och rullande materiel, lämpliga tåganordningar, körhastighet m. m.

Många af de normalspåriga enskilda järnvägarne, särdeles de från stambanan mera aflägsna, ägde därför en större eller mindre del rullande materiel, som icke af järnvägsstyrelsen kontrollerades, och ensamt de smalspåriga banorna ägde en längd af 2,382 kilometer med 214 lokomotiv, 454 person- och 4,405 godsvagnar, eller omkring en tredjedel af hela det enskilda järnvägsnätet och två tredjedelar af stambanenätet, hvilken materiel ensam för sig skulle för noggrann kontroll kräfva en maskininspektör.

I och med järnvägssystemets utveckling genom fortsättnings- eller sammanbindningsbanor hade emellertid flera bolag förenat sig om en gemensam trafikförvaltning, och genomgående tåg efter flera särskilda järnvägslinjer hade anordnats, hvaraf blifvit en följd, att samma rullande

materiel kommit att betjäna flera järnvägar, så att de lokomotiv, som vid järnvägs öppnande godkänts såsom hörande till en bana, ofta utan vederbörligt tillstånd och utan att kontroll därutinnan ägt rum, gått in på andra banor, som varit eller kunnat vara svagare, såväl med afseende å skenvikt som brokonstruktioner. Lades därtill, att den tilltagande konkurrensen mellan olika järnvägslinjer och den i vissa fall högt drifna järnvägsaktiespekulationen påtagligen kunde medföra sträfvan att vid en järnvägs drift utöfver tillåtlig gräns begagna sliten materiel för att på denna väg nedbringa driftkostnaderna, samt att tåghastigheten under senare tider nästan på alla banor ökats och i talrika fall fördubblats, torde tvekan ej kunna råda därom, att frågan om en fullt effektiv kontroll å de enskilda järnvägarnas rullande materiel ej borde från statens sida längre lämnas obeaktad.

Vid sådant förhållande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit anställandet hos styrelsen af en af statsverket aflönad maskininspektör, hvars hufvudsakliga tjänsteåliggande skulle blifva att efter förordnande företaga inspektionsresor för att utöfva den kontrollerande verksamhet beträffande de enskilda järnvägarnas rullande materiel, hvarom förut förmålt, och med skyldighet tillika att inom styrelsens järnvägsafdelning biträda vid handläggningen af alla göromål, som med befattningen ägde samband, såsom granskning och utlåtanden öfver koncessionsansökningar, kostnadsförslag, frågor rörande ändringar i järnvägstrafiken och ökad tåghastighet m. m.

Beträffande aflöningen till denne tjänsteman har styrelsen ansett densamma böra bestämmas lika med yrkesinspektörernas och följaktligen utgå med ett arfvodesbelopp af 5,000 kronor för år jämte rätt till ersättning under tjänsteresor enligt 3:dje klassen af gällande resereglemente. I sammanhang därmed ansåge sig styrelsen böra meddela, att styrelsen förutsatt, det maskininspektören skulle äga fribiljett å såväl statens som enskilda järnvägar.

Då emellertid någon tids erfarenhet borde vinnas angående omfattningen af de med den ifrågasatta inspektionen förenade åligganden, och aflöningen därför ej syntes böra till en början uppföras å ordinarie stat, har styrelsen hemställt, att det till aflöningen afsedda belopp, 5,000 kronor, måtte å extra stat anvisas och under benämning inspektion af enskilda järnvägars rullande materiel i riksstaten uppföras.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 14 september 1900.

Till följd af nådig remiss har järnvägsstyrelsen häröfver afgifvit underdånigt utlåtande af den 14 september 1900, däruti järnvägsstyrelsen förklarar sig dela väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening att, under det vid en nybyggd enskild järnvägs besiktning för öppnande af allmän trafik kontrollen öfver såväl själfva banbyggnaden med därtill hörande inrättningar som ock öfver den rullande materielen kunde anses vara åtminstone relativt effektiv och betryggande, däremot den kontroll, som för trafik öppnade järnvägars rullande materiel i afseende på dess underhåll ditintills varit underkastad, måste anses i hög grad otillfredsställande.

Den årliga besiktning, som af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän gjordes å de enskilda järnvägarne, hade nämligen — anför järnvägsstyrelsen vidare — af helt naturliga skäl ej kunnat omfatta äfven den rullande materielen, dels emedan dessa tjänstemän ej kunde antagas vara i besittning af de maskintekniska fackkunskaper, som därför erfordrades, dels emedan vid besiktningstillfället, som i allmänhet ej varade mer än några få dagar, järnvägen omöjligt kunde hafva samlad hela sin vanligen öfver många främmande järnvägsnät spridda rullande materiel. Järnvägsstyrelsen ansåge det därför vara högst angeläget, att med snaraste förbättrade förhållanden därutinnan åvägabringades, men trodde däremot ej, att frågan ändamålsenligast löstes på det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna sättet.

Den enligt nådiga kungörelsen af den 21 oktober 1864 järnvägsstyrelsen åliggande kontrollen öfver normalspårig, enskild järnvägs vagnar, som erfordrades för att kunna tillåta dessa vagnars inkopplande i statens järnvägars trafiktåg, syntes ej kunna öfverlämnas åt någon annan myndighet, då den ju afsåge förhållanden, på hvilka statsbanetrafikens säkra och orubbade gång i väsentlig mån berodde. Däraf följde att, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag genomfördes, en dubbel inspektion af ett mycket stort antal godsvagnar blefve oundviklig till men för de enskilda normalspåriga järnvägarna, hvilka skulle hafva att därvid onödigtvis vidkännas ökade kostnader och olägenheter. Denna dubbla kontroll skulle dessutom lätt medföra oreda, då väl knappast skulle kunna undvikas, att i vissa fall skiljaktiga meningar gjorde sig gällande hos de båda verkens kontrollanter. Men ej blott en dubbel kontroll öfver samma materiel utan äfven en jämsides löpande kontroll öfver liknande materiel, utförd af två skilda myndigheter, vore ägnad att framkalla allvarsamma olägenheter. Ty då det gällde att bestämma det mått af säkerhet, som erfordrades med hänsyn till beskaffenheten af järnvägsmaterielen öfver hufvud, finge ej olika

uppfattningar framträda, och detta mått kunde svårligen fastställas genom för alla fall gällande regler och bestämmelser.

Järnvägsstyrelsen har därefter anmärkt att, då styrelsen ej haft bestämd utsikt att till sitt förfogande erhålla en högre tjänsteman, hvilken odeladt kunde ägna sig åt ledningen af kontrollen öfver ens statens järnvägars egen materiel, det för styrelsen förut varit svårt att yttra sig i den föreliggande frågan, emedan styrelsen ej kunnat framlägga något positivt förslag till sakens ordnande, men att, då Eders Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 1 juni 1900 förordnat, bland annat, att en byrådirektör vid maskinafdelningen inom styrelsen finge för inspektionsgöromålens handhavande från 1901 års ingång i staten uppföras och bildandet af en ny byrå för inspektionsärendena sålunda vore nära förestående, styrelsen dåmera kunde på ett bestämdare sätt uttala sig i ämnet.

Styrelsen har därvid först fäst uppmärksamheten därpå att, förutom den nyssnämnda kontrollen öfver en del af den ifrågavarande materielen, på grund af nådiga kungörelsen den 11 december 1874 äfven besiktningen af all den rörliga materiel, som vid en enskild järnväg vid dess öppnande för allmän trafik förefunnes, för närvarande utfördes af järnvägsstyrelsens tjänstemän, och att dessa äfven oftast anlätades för besiktning af den materiel, hvarmed en enskild järnväg sedermera ökade sin lokomotiv- och vagnpark. Därigenom hade dessa tjänstemän vunnit en synnerligen noggrann kännedom såväl om utvecklingen, med hänsyn till konstruktion, utförande och hållbarhet af järnvägsmaterielen på hela landets järnvägsnät som äfven om de inhemska fabrikernas kapacitet och arbetssätt.

Vidare har järnvägsstyrelsen framhållit, att genom den ständigt växande samtrafiken med utländska järnvägar förhållanden till dessa uppstått, hvilka nödvändiggjorde, att i fråga om den rullande materielen föreskrifter iakttoges, om hvilka järnvägsstyrelsen såsom förmedlare af förbindelsen mellan de in- och utländska järnvägsförvaltningarna närmast hade att taga noggrann kännedom. Däraf följde, att de af järnvägsstyrelsen för kontrollen af dess materiel använda personerna borde vara de mest kompetenta att utöfva kontrollen öfver alla svenska järnvägars rullande materiel; och syntes det vid sådant förhållande järnvägsstyrelsen uppenbart, att just dess kontrollanters användande i nämnda utsträckta mån vore det lämpligaste sättet att undvika de ofvan anförda olägenheterna af dubbel kontroll och farhågorna för inkonsekvenser vid dess handhavande.

Då därtill komme, att under en central ledning hela inspektionsarbetet borde kunna organiseras på ett mera lämpligt sätt än om det delades på två verk, emedan i det förra fallet arbetet kunde fördelas och specialiseras med hänsyn till de olika slagen af materiel, samt onödiga tjänsteresor undvikas, och då dessutom den nya befattning, som behöfde tillsättas vid järnvägsstyrelsens inspektionsbyrå, om dess verksamhetsområde på angifvet sätt utvidgades, kunde skötas af en lägre tjänsteman än den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna, har järnvägsstyrelsen ansett sig hafva fullgoda skäl att, på samma gång den, i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, framhållit nödvändigheten af en fullständigare och fortlöpande kontroll öfver alla enskilda järnvägars rullande materiel, likväl för sin del förorda, att denna kontroll måtte anförtros åt järnvägsstyrelsen och speciellt åt dess blifvande inspektionsbyrå.

Vid underdånig föredragning af förevarande ärende har Eders Kungl. Maj:t den 23 november 1900 anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen att, under förutsättning af nådigt godkännande af den utaf järnvägsstyrelsen uttalade åsikt om lämpligheten att kontrollen öfver enskilda järnvägars rullande materiel förlades till järnvägsstyrelsen och med iakttagande af önskvärdheten att, såvidt möjligt, ej någon ny tjänst för utföandet af ifrågavarande kontroll behöfde inrättas, till Eders Kungl. Maj:t inkomma med underdånigt förslag till ordnande af omförmälda kontroll.

Inrättande af maskininspektorsbyrån i järnvägsstyrelsen.

Innan jag går vidare, tillåter jag mig erinra därom att, sedan Eders Kungl. Maj:t genom förenämnda af järnvägsstyrelsen åberopade nådiga bref den 1 juni 1900 förordnat, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar skulle från och med år 1901 uppföras arfvode till, bland annat, en ny byrådirektör i järnvägsstyrelsen, afsedd för tjänstgöring å maskinafdelningen, Eders Kungl. Maj:t genom nådig kungörelse den 21 december 1900, angående ändrad lydelse af vissa paragrafer i den för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar gällande instruktion, förordnat, att under styrelsens maskinafdelning skulle lyda, förutom förutvarande två byråer, jämväl en maskininspektionsbyrå, bestående af en byrådirektör jämte ritare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställdes, med åliggande, bland annat, att, enligt järnvägsstyrelsens bestämmande, närmast utöfva den tillsyn öfver de enskilda järnvägarnes rullande materiel, som ålåg järnvägsstyrelsen.

Till åtlydnad af Eders Kungl. Maj:ts berörda den 23 november 1900 gifna befallning hafva väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen den 13 januari 1902 afgifvit utlåtande, däruti styrelserna anfört, att den kontroll, som borde utöfvas öfver de enskilda järnvägarnes rullande materiel, borde enligt styrelsernas förmenande afse ej allenast vinnande af största säkerhet mot olyckshändelse och tillbud därtill på grund af den rullande materielens tillstånd och utrustning, utan äfven ernäendet af den enhetlighet i materielens konstruktion, som oundgängligen påfordrades af samtrafiken mellan de olika järnvägarna samt materielens användande för militära ändamål, och att fördenskull kontrollen borde utöfvas enligt i dessa afscenden noggrannt utarbetade föreskrifter. Då på grund af teknikens framsteg och utvecklingen af landets järnvägsväsende samt detta sistnämndas ställning till utländska banor de närmare föreskrifter, som sålunda tjänade till ledning vid själfva inspektionen, tid efter annan borde revideras, borde det lämpligen öfverlämnas åt styrelserna såsom de båda myndigheter, hvilka handlade järnvägarnes tekniska frågor, att samfäldt och i frågor, som anginge materielens användande för militära ändamål, i samråd med vederbörande afdelning af generalstaben såväl fastställa samma föreskrifter som ock uti dem efter sig företeende omständigheter vidtagna erforderliga förändringar, hvadan dessa sistberörda frågor endast i fall af meningsskiljaktigheter emellan ämbetsverken syntes böra underställas Eders Kungl. Maj:ts nådiga pröfning och afgörande.

Under åberopande, att det förslag till ordnande af här omförmälda kontroll, som af styrelserna skulle afgifvas, borde enligt nådiga brefvet den 23 november 1900 upprättas under förutsättning af godkännande af den utaf järnvägsstyrelsen uttalade åsikten, att kontrollen förlades till denna styrelse, samt att från och med år 1901 under järnvägsstyrelsens maskinafdelning inrättats en maskininspektionsbyrå med åliggande, bland annat, att enligt järnvägsstyrelsens bestämmande närmast utöfva den tillsyn öfver de enskilda järnvägarnes rullande materiel, som åläge järnvägsstyrelsen, hafva styrelserna funnit den kontroll, hvarom nu vore fråga, böra inom järnvägsstyrelsen närmast handhafvas af maskininspektionsbyrån. Kostnaderna för denna fortlöpande kontroll öfver rullande materiel hafva styrelserna ansett lämpligast böra, i likhet med hvad nu vore fallet vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fortlöpande kontroll öfver bana och byggnader, gäldas af statsmedel, och hafva styrelserna, med anledning af den i nådiga brefvet den 23 november 1900 uttalade önskvärdheten, att, såvidt möjligt, ej någon ny tjänst skulle för utöfvandet af ifrågavarande

kontroll behöfva inrättas, framhållit, att tillsättandet vid maskininspektionsbyrån af en byråingenjör torde blifva erforderligt, jämte det anställandet af behöfligt antal tjänstemän af ritares eller underingenjörs grad i mån af göromålets ökande ej syntes kunna undvikas.

I öfverensstämmelse med ofvanstående hafva styrelserna afgifvit förslag till bestämmelser rörande kontroll öfver den rullande materielen vid enskilda, för allmän trafik upplåtta järnvägar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anmält, att styrelsen varit med järnvägsstyrelsen enig om förslaget affattning, men att, då styrelsen hyste en annan uppfattning än järnvägsstyrelsen i afseende å frågan om förflyttning till denna styrelse af kontrollen öfver enskilda järnvägars rullande materiel, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som förut icke yttrat sig öfver detta järnvägsstyrelsens förslag, komme att därom uttala sig i sammanhang med infordradt yttrande öfver en annan till styrelserna remitterad framställning, till hvilken jag nu skall öfvergå.

*Järnvägsföreningens
framställning
den 1 april
1901.*

Uti en den 1 april 1901 dagtecknad skrift har nämligen järnvägsföreningen, som representerar de flesta enskilda järnvägars förvaltningar inom landet, med tillkännagifvande, att frågan om anordnandet af kontrollen öfver de enskilda järnvägarnes rullande materiel varit föremål för öfverläggning vid föreningens ordinarie sammankomst den 18 mars 1901, i underdånighet gjort framställning därom, att denna kontroll måtte tillvidare, i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, få handhafvas af denna myndighet.

Järnvägsföreningen har i denna framställning till en början uttalat, att den ej hade något att erinra däremot, att från statens sida en mera effektiv kontroll öfver enskilda järnvägarnes rullande materiel anordnades än hvad nu ägde rum, men förklarar sig ej kunna dela järnvägsstyrelsens uppfattning, att frågan därom skulle blifva lämpligast löst på det af denna styrelse föreslagna sätt, då järnvägsföreningen ej kunde finna de skäl vara öfvertygande, som styrelsen för sin mening anfört; och har föreningen härom anfört följande.

Den omständighet, att det jämlikt nådiga kungörelsen den 21 oktober 1864 åläge järnvägsstyrelsen att besiktiga en del af vissa enskilda järnvägars rullande materiel, nämligen den del däraf, som kunde ifrågasättas för ingång på statsbanorna, borde ej utgöra någon giltig anledning, hvarför järnvägsstyrelsens befogenhet i fråga om kontroll skulle utsträckas till samtliga enskilda järnvägars all rullande materiel, så mycket

mindre som, efter det den kontroll, hvilken afsåge allmänna trafiksäkerheten, blifvit verkställd, ofvanberörda yttre besiktning å materielen, afseende att få utrönt dess lämplighet för ingående på statsbanan, kunde för denna frågas bedömande anses vara af mera underordnad betydelse.

Jämlikt nådiga kungörelsen angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik den 11 december 1874 tillkomme det visserligen järnvägsstyrelsen att till ledamot i den nämnd, som verkställde afsyningen, förordna en särskild, med afseende å den rullande materielen samt undersökningen och pröfningen af dess beskaffenhet och öfverensstämmelse med gällande föreskrifter sakkunnig person. Det vore också tydligt, att järnvägsstyrelsen på grund däraf för närvarande förfogade öfver tjänstemän, hvilka hade en noggrann kännedom om de enskilda järnvägarnes rullande materiel. Men denna omständighet i och för sig syntes ej kunna utesluta möjligheten för annan kontrollerande myndighet att åt sig förvärfva all den fackkunskap, som sakens stora vikt tydligen kräfde. Ej heller den omständigheten, att järnvägsstyrelsen såsom förmedlare af samtrafiken med utlandet måste förskaffa sig noggrann kännedom om de föreskrifter, som i fråga om den i dylik trafik använda rullande materiel skulle iakttagas, kunde rimligen föranleda till antagande, att icke någon annan myndighet än järnvägsstyrelsen skulle kunna förvärfva kännedom om dessa föreskrifter, helst desamma föreläge i tryck (*Technische Vereinbarungen*) och tydligen enahanda föreskrifter gällde för materielen, vare sig densamma vore åsatt statens eller enskilda järnvägars namnstämpel. För öfrigt torde det vara uppenbart, att, äfven om järnvägsstyrelsen finge åt sig uppdragen kontrollen öfver enskilda järnvägarnes all rullande materiel, hvarje enskild järnvägsförvaltning i allt fall, innan materiel utsändes i internationell samtrafik, vore nödsakad att själf förskaffa sig visshet om, att materielen uppfyllde de för dylik trafik gällande föreskrifter, om hvilka alltså hvarje enskild järnvägsförvaltning, som deltog i allmänna samtrafiken, måste förskaffa sig fullt ut lika noggrann kännedom som järnvägsstyrelsen.

Såsom stöd för sin uppfattning, att ifrågavarande kontroll icke borde till järnvägsstyrelsen hänskjutas, har järnvägsföreningen därpå framhållit, att enligt föreningens mening någon fullt tillfredsställande kontroll å materielen ej kunde åstadkommas med mindre den kontrollerande myndigheten jämväl hade sig anförtrodd tillsynen af själfva banan och sålunda

vore i tillfälle att bedöma, huruvida materielen lämpade sig för de förhållanden, under hvilka densamma skulle användas. Då nu järnvägsstyrelsen vore satt att förvalta statsbanorna och sålunda i viss mån drefve enahanda verksamhet som enskilda järnvägarnes förvaltningar — i utfölvande af hvilken verksamhet dessutom stridiga intressen med enskilda järnvägarne kunde uppstå — syntes det föreningen vara i princip oriktigt, att åt den ena järnvägsförvaltningen tilldelades någon kontrollerande myndighet öfver den andra. Äfven om några större olägenheter däraf ej skulle uppstå, såvida fråga vore om kontroll endast af den rullande materielen, skulle dock, ifall systemet utvecklades i ofvan antydda riktning, detsamma tydligen medföra allvarsamma olägenheter och helt visst rubba det goda förhållande, som till allmänna samfärdselns båtnad för närvarande vore rådande mellan privat- och statsbaneförvaltningarna.

Slutligen har järnvägsföreningen, under erinran, hurusom behovet af en central teknisk-administrativ statsmyndighet allt mera gjorde sig gällande, anhållit, att, för den händelse en sådan central teknisk-administrativ statsmyndighet ansåges böra komma till stånd, Eders Kungl. Maj:t måtte taga i nådigt öfvervägande, huruvida icke kontrollen öfver enskilda järnvägarne kunde dit förläggas.

Genom nådig remiss den 11 april 1901 har Eders Kungl. Maj:t anmodat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen att öfver jämväl denna järnvägsföreningens framställning afgifva utlåtande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning den 31 oktober 1902.

Sedan därefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti underdånig skrifvelse den 31 oktober 1902 angående anslag att äskas af 1903 års Riksdag, med framhållande, att frågan om anställande af en maskininspektör icke tålde uppskof och vore af den största vikt för trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarne, förnyat sin uti underdåniga skrifvelsen den 17 november 1898 gjorda framställning om anvisande å extra stat af afföning till en maskininspektör med 5,000 kronor, hafva väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen den 3 december 1902 afgifvit genom nådiga remissen den 11 april 1901 infordradt underdånigt utlåtande öfver järnvägsföreningens ofvan omförmälda framställning i föreliggande fråga.

Styrelserna hafva därvid förklarar, att, då de hade motsatta åsikter, de icke kunnat enas om ett gemensamt yttrande, utan vidfogat hvar för sig sin särskilda mening.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för sin del anfört följande.

Då de skäl, som af järnvägsföreningen åberopats såsom stöd för dess mening, att kontrollen öfver de enskilda järnvägarne och deras rullande materiel tillsvidare borde förblifva hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till hufvudsaklig del utgjorde en närmare utveckling af hvad styrelsen förut i ärendet anfört, kunde styrelsen till alla delar instämma i de åsikter, som järnvägsföreningen i sin skrifvelse uttalat.

Vid pröfning af frågan till hvilket ämbetsverk, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller järnvägsstyrelsen, kontrollen öfver de enskilda järnvägarne rullande materiel lämpligast borde öfverlämnas, borde i främsta rummet afseende fästas därvid, hvilketdera af dessa ämbetsverk bäst lämpade sig för nämnda kontroll fullgörande enligt dess gällande instruktion och särskilda bestämmelser. Därvid vore då i främsta rummet att bemärka, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hufvudsak numera nästan uteslutande vore ett kontrollerande ämbetsverk, under det att järnvägsstyrelsens uppgift vore af uteslutande förvaltande art.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hufvuduppgift vore nämligen att såsom rådgifvande eller kontrollerande öfvervaka, att statens och det allmännas berättigade intressen vederbörligen tillvaratoges vid utförande, underhåll och bruk af med allmänna medel understödda eller koncessionerade samfärdsmedel eller andra allmännyttiga byggnadsföretag, hvarigenom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda till dessa företag, och däribland till de enskilda järnvägsanläggningarna och deras förvaltningar, erhållit en så fristående och ojäfvig ställning, att mot denna styrelsens kontrollerande verksamhet icke framdeles, lika litet som hittills, borde komma att yppas missnöje eller farhågor af något slag.

Järnvägsstyrelsens verksamhet åter vore, enligt hvad ofvan anförts, af uteslutande förvaltande art och innefattade, sedan statsbanornas byggnad efter 1888 öfverflyttats till järnvägsstyrelsen, den ansvarsfulla uppgiften att ombesörja nya statsbanors anläggning och de äldres utvidgning samt hela stambanenätets ändamålsenliga underhåll och drift på sådant sätt, att såväl de tekniska som de ekonomiska intressena därmed blefve väl tillgodosedda.

Ensamt däraf syntes det vara uppenbart, att detta ämbetsverk, som hade att fylla sådana kraf som de ofvan angifna, i första hand måste tillgodose dessa och att det ingalunda vore lämpadt att ägna sina omsorger åt andra järnvägsförvaltningars intressen och egendom.

Mest betydelsefull vore naturligen den del af järnvägsstyrelsens verk-

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och järnvägsstyrelsens utlåtande den 3 december 1902 öfver järnvägsföreningens framställning.

samhet, som afsåge bästa sättet att tillgodose statsbanornas ekonomiska intressen. Denna del af statsbanornas förvaltning föranledde emellertid därtill, att järnvägsstyrelsen ofta nog komme i ett mer eller mindre direkt konkurrensförhållande till de enskilda järnvägsförvaltningarna, och det syntes vara denna omständighet, som hos intressenterna i de enskilda järnvägsföretagen stadgat den meningen, att kontrollen öfver de enskilda järnvägarne icke borde öfverlämnas till järnvägsstyrelsen. Det kunde icke heller förnekas, att det vore i princip oriktigt, att ena parten i en eventuell intressekonflikt, synnerligen då denna ena vore statsbaneförvaltningen, som disponerade hufvudbanorna och som genom dess af statsverket oafbrutet understödda verksamhet intoge den ojämförligt starkaste ställningen, skulle sättas till kontrollant och vid tvistiga meningar till domare öfver den andra svagare parten, de enskilda järnvägsförvaltningarna, som ofta i vårt land nödgades från början bedriva sin rörelse under tryckta förhållanden och såsom sitt förnämsta mål uppställa skuldernas afbetalande och förräntande för att kunna med egna krafter bestå och uppehålla sin järnvägsdrift.

En annan omständighet, som bland de enskilda järnvägarnes intresser ansåges göra öfverflyttande af kontrollen öfver deras järnvägar till järnvägsstyrelsen olämplig och för dem oroande, vore den, att helt andra förvaltningsgrunder måste följas vid statsbanornas anläggning, drift och underhåll än vid de enskilda järnvägarnes.

Under det man vid de senare måste uppställa såsom sitt förnämsta mål nyssnämnda utveckling af deras ekonomiska bärkraft såsom affärsföretag, ställdes däremot på statsbanorna ofta så stora anspråk på förstklassigt byggnadssätt, snabbhet och bekvämlighet m. m., att kostnads- och rentabilitetsfrågan understundom måste vika för politiska, internationella och försvarshänsyn, i följd hvaraf de under sådana förhållanden utbildade statsbanetjänstemännen icke alltid blefve i stånd att fullständigt uppfatta de enskilda järnvägarnes olika uppgift och villkor eller att såsom kontrollanter å dessas materiel — och i följd däraf snart äfven å banorna — kunna moderera sina anspråk på stambanemässighet, hvars tillämpande vid de enskilda järnvägarne hastigt skulle ruinera dessa.

Det syntes på grund däraf icke kunna råda något tvifvel därom, att det icke kunde lända till fördel vare sig för det allmänna eller för järnvägsstyrelsens egen förut tillräckligt mångsidiga uppgift att belasta densamma med ytterligare ett omfattande och grannliga uppdrag, som föga öfverensstämde med dess egentliga bestyr, äfven bortsedt från de stridig-

heter, som skulle komma att framkallas af den i viss mån skefva ställning, hvori styrelsen skulle genom det afsedda nya uppdraget försättas.

Den tvungna gemensamhet, som alltid uppstode och fortfore mellan statens och de bredspåriga enskilda järnvägarnes trafik i det hänseende, att en del af den rullande materielen, särskildt godsvagnar, måste öfverföras från det ena järnvägsnätet till det andra, hade nödvändiggjort, att järnvägsstyrelsen jämväl undfått bemyndigande att tillse, dels att från de enskilda järnvägarna icke finge införas i statsbanetrafiken vagnmateriel, som genom sitt bristfälliga tillstånd skulle där kunna medföra fara, dels att statsbanornas rullande materiel icke kunde lida skada, då den användes å de enskilda järnvägarna. Till fullgörande däraf hade järnvägsstyrelsen med stöd af 1864 års förordning genom cirkulär af den 22 december 1899 ordnat dessa frågor på sådant sätt, att dels vid öfvergångsstationer mellan statsbanorna och de enskilda banorna en så kallad »vagnstillsyningsman» undersökte och kontrollerade alla vagnar, som skulle från enskilda järnvägar införas å statsbanorna, dels de enskilda järnvägsförvaltningarna vore ålagda ansvar för skada, som vållades å statsbanornas vagnar, under det de befunde sig å de enskilda järnvägarna, dels ock dyrbarare materiel, såsom lokomotiv, person-, post- och packvagnar, icke finge öfverföras från den ena järnvägen till den andra, med mindre för hvarje fall träffats särskild öfverenskommelse och utfärdats särskilda bestämmelser.

Däraf framginge, att, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan i sin underdåniga framställning den 17 november 1898 anført, den båda styrelserna ålagda kontrollen å den rullande materielen vore af olika art och syftemål, enär järnvägsstyrelsens besiktning af enskilda järnvägars vagnar endast vore en naturlig försiktighetsåtgärd, som ömsesidigt borde iakttagas af alla järnvägsförvaltningar vid samtrafik vare sig mellan enskilda banor eller mellan dessa och statens, under det att den väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ålagda kontrollen åsyftade att skydda trafiksäkerheten på alla enskilda järnvägar i riket, för så vidt den vore beroende på underhåll och drift af såväl banbyggnad som rullande materiel, både den del af vagnarne, som inginge på statsbanorna, och den öfvervägande delen, som aldrig lämnade det enskilda järnvägsnätet.

Till hvad järnvägsföreningen anført beträffande järnvägsstyrelsens påstående i fråga om de för kontrollen af statsbanornas rullande materiel använda personernas kompetens att utöfva ifrågavarande kontroll, samt att den för kontrollens utöfvande ifrågasatta nya befattning vid järnvägs-

styrelsens inspektionsbyrå kunde skötas af en lägre tjänsteman än den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna, ansåge sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen endast böra tillägga, att styrelsens förslag rörande tillsättandet af en maskininspektörstjänst tydligen afsåge, att för innehafvaren därpå skulle uppställas samma kompetensfordringar som för de personer, som af järnvägsstyrelsen betecknats såsom de mest kompetente i riket, och att således äfven maskininspektören skulle i regeln komma att tillhöra samma kategori. Rättvisan fordrade emellertid det erkännandet, att dessa personer icke vore mera kompetenta till den afsedda kontrollens utöfvande än många maskiningenjörer vid enskilda järnvägar samt vid lokomotiv- och vagnverkstäder, som funnes inom landet. Att kompetensen hos stambanornas maskiningenjörer vore allmänt erkänd och obestridd, framginge jämväl af det förhållandet, att dessa personer vanligen anlätades af de enskilda järnvägsförvaltningarna vid anskaffning af deras rullande materiel. Därigenom blefve emellertid dessa tjänstemän i regeln mindre lämpliga att deltaga i afsyning eller kontroll af de enskilda järnvägarnes materiel, emedan de vanligen förut enskildt stått till tjänst såsom aflönade rådgifvande ingenjörer eller ombud åt de enskilda järnvägsförvaltningar, hvilkas materiel de sedan officiellt skulle godkänna eller förkasta.

Af ofvan antydda uppgiften, att den behöfliga nya tjänsten skulle i järnvägsstyrelsen kunna skötas af en lägre tjänsteman än den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna, syntes endast kunna dragas den slutsatsen, att därmed afsetts att medelst en omskrifning framhålla, att den förbättrade kontrollen, om den öfverflyttades till järnvägsstyrelsen, skulle blifva billigare och fordra mindre arbetskraft, än om den bibehölles hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det låge emellertid i sakens natur, att, af hvilken myndighet än kontrollen skulle komma att utöfvas, samma arbete måste fordra samma kraft och kostnad, om det, såsom sig borde och afsedt vore, utfördes enligt samma af båda styrelserna utfärdade instruktion och af personer med samma kompetens.

Till belysande af arbetets omfattning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bifogat följande tabell öfver antalet af den rullande materielen såväl vid statsbanorna som vid de enskilda järnvägarne.

	Vid 1876 års slut.	Vid 1901 års slut.
Längd af statsbanan..... km.	1,591,6	3,849
Statsbanornas lokomotiv st.	233	633
» personvagnar »	613	1,104
» öfriga vagnar »	6,081	15,094
Längd af enskilda järnvägarne km.	2,920,1	7,748
Enskilda järnvägarnes lokomotiv st.	243	815
» » personvagnar »	566	1,593
» » öfriga vagnar »	6,015	19,975

Häraf framginge enligt styrelsens åsikt, att de enskilda järnvägarne ägde ett vagnantal cirka 30 % större än statsbanornas och att, om kontrollen af de senare kräfde en inspektionsbyrå, det icke kunde vara rimligt, att kontrollen öfver de förra skulle kunna skötas af en lägre tjänsteman än den enda, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, eller att den eller de personer, som vore tillsatta att kontrollera statens 15,000 godsvagnar m. m., skulle, utan ökad biträde af en fullt utbildad maskinteknisk tjänsteman med skäligen lönevillkor, kunna jämväl utföra kontrollen öfver de enskilda järnvägarnes 20,000 vagnar m. m. vid sidan af de egentliga tjänstegörömlen.

Hvad anginge järnvägsstyrelsens uppgift, att, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag genomfördes, en dubbel inspektion af ett mycket stort antal godsvagnar skulle blifva oundviklig, till skada och oreda för de enskilda järnvägarne och till allvarsamma olägenheter för den allmänna trafiken, så saknade, enligt hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen trodde sig kunna visa, denna föreställning vid en närmare pröfning all verklig grund.

På sätt styrelserna i sitt gemensamma förslag till ordnande af den förbättrade kontrollen öfver de enskilda järnvägarnes materiel hemställt, i händelse denna kontroll blefve öfverflyttad till järnvägsstyrelsen, skulle detta inspektionsarbete utföras af kompetent person med ledning af en af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen gemensamt utfärdad instruktion. Tydligt vore, att, om kontrollen fortfarande skulle utöfvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men i förbättrad form, samma förfarande,

äfvén enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, vore afsedt att iakttagas.

Tillförlitligheten af en på sådant sätt utförd inspektion syntes böra blifva alldeles oberoende af, på hvilken styrelses stat den i allt fall lika kompetente inspektören uppfördes, och således äfvén hans intyg vara lika betryggande i afseende på de enskilda vagnarnas lämplighet att ingå på statsbanorna, som om de utfärdats af järnvägsstyrelsens vagnstillsyningsman. En dubbelkontroll behöfde således icke i detta fall uppstå. Men äfvén om af principiella skäl det pröfvades nödigt, att endast en tjänsteman under järnvägsstyrelsen borde besiktiga och meddela tillstånd till enskilda järnvägsvagnars införande på statsbanorna, så kunde ändock någon dubbelkontroll af dessa vagnar omöjligen komma att äga rum, då en besiktning, som utförts af kompetent tjänsteman under järnvägsstyrelsen i öfverensstämmelse med instruktion, utfärdad gemensamt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, alltid skulle af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — eller hvilken annan styrelse som helst — i regeln kunna gillas för viss i instruktionen bestämd tid, likasom om den vore utförd af styrelsens egna tjänstemän.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att den af järnvägsstyrelsen ifrågasatta delningen af kontrollen öfver de enskilda järnvägarne, på det sätt att kontrollen öfver den rullande materielen skulle tillkomma järnvägsstyrelsen, men kontrollen öfver järnvägarne i öfrigt med alla dess delar tillhöra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skulle vid åtskilliga frågors handläggning komma att medföra en olämplig och menlig omgång och tidsutdräkt. Dessa olägenheter skulle enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening på ett kännbart sätt framträda särskildt i fråga om järnvägarnes upplåtande för allmän trafik, afsyning och underhåll, om utfärdande af intyg för inteckning, då dessa brådskande ärenden efter den ifrågasatta delningens genomförande måste af både väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen gemensamt handläggas, i stället för att såsom för närvarande ensamt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ombesörjas. Den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda hemställan om tillsättande af en maskininspektör afsåge däremot alldeles icke en ändring i bestående förhållanden, utan endast en nödig ökning i styrelsens arbetskrafter, för att gällande bestämmelser och allmänhetens intressen måtte kunna på bästa sätt iakttagas.

Hvad sist anginge järnvägsföreningens antydan beträffande ifrågasatt varande kontroll eventuella förläggande till en centralteknisk, administra-

tiv myndighet, hvaraf behovet enligt föreningens åsikt alltmera gjorde sig gällande, så syntes en dylik myndighet, huru behöflig densamma än kunde anses vara, likväl icke kunna utöfva meranämnda kontroll, utan att samma eller motsvarande tjänstemannapersonal, som nu för detta ändamål stode till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, jämväl öfverflyttades till eller anställdes hos den nya myndigheten, hvilket åter skulle kräfva en genomgripande omorganisation eller sammanslagning af styrelsen och den nya statsmyndigheten.

Med stöd af hvad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånighet hemställt, det Eders Kungl. Maj:t täcktes i enlighet med järnvägsföreningens anhållan lämna förslaget om öfverflyttande af kontrollen öfver de enskilda järnvägarnes rullande materiel till järnvägsstyrelsen utan afseende.

Järnvägsstyrelsen har för sin del, hvad först angår järnvägsföreningens anmärkning, att järnvägsstyrelsens besiktning af rullande materiel, tillhörande enskilda banor, för närvarande inskränkte sig allenast till en yttre besiktning, afseende att få utrönt nämnda materiels lämplighet för ingående på statens järnvägar, erinrat, att äfven denna yttre besiktning fordrade antingen ett sammandragande af den enskilda järnvägens rullande materiel på ett ställe eller ock upprepade besiktningar, och att i bägge fallen afsevärda kostnader skulle uppstå, som bortfölle, om järnvägsstyrelsen ombesörjde den i alla fall behöfliga noggrannare kontrollen.

Beträffande hvad järnvägsföreningen framhållit därom, att det vore möjligt för annan kontrollerande myndighet att förvärfva sig behöflig fackkunskap och kännedom om de föreskrifter, som gällde för samtrafiken med utlandet, har järnvägsstyrelsen, utan att vilja bestrida detta, dock ansett det vara uppenbart, att, då sådan kunskap och kännedom redan finnes och borde upprätthållas inom statens järnvägars förvaltning, skapandet af en ny inspektörsplats inom annan myndighet dels ej vore nödigt, dels ock komme att medföra kostnader, som kunde undvikas.

Med anledning af att järnvägsföreningen ytterligare åberopat det principiellt oriktiga däruti, att en järnvägsförvaltning utöfvade kontroll öfver en annan, men samtidigt medgifvit, att några större olägenheter ej syntes vara att därvid befara, så länge systemet inskränktes till den rörliga materielen, har järnvägsstyrelsen förklarat sig i motsats till järnvägsföreningen anse, att en fullt tillfredsställande kontroll öfver materielen kunde utöfvas, utan att den kontrollerande myndigheten äfven hade sig

anförtrodd tillsynen af själfva banan, endast den hade tillbörlig kännedom om banans beskaffenhet, och då detta blefve förhållandet, om den årliga besiktningen öfver den rullande materielen verkställdes i sammanhang med den årsbesiktning af järnvägen, som utfördes af chefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, samt sålunda den berörda utvidgningen af systemet, som skulle kunna medföra större olägenheter, enligt järnvägsstyrelsens förmenande ej vore behöflig, kunde järnvägsstyrelsen ej heller medgifva, att den anförda principiella oriktigheten borde anses vara af den vikt, att den påfordrade inrättandet af en ny befattning för verkställande af en ytterligare kontroll vid sidan af den, som järnvägsstyrelsen ej kunde undgå att utöfva i alla de fall, då materielens ingång på statsbanorna ifrågakomme.

Därjämte ville järnvägsstyrelsen fästa uppmärksamheten därå, att, enligt de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen uti underdåniga skrifvelsen den 13 januari 1902 föreslagna bestämmelserna, de närmare föreskrifter, med ledning af hvilka besiktningen af den rullande materielen skulle ske, skulle af styrelserna samfäldt utfärdas — en anordning, som otvifvelaktigt erbjöde en god garanti mot möjlig fara för ensidighet vid kontrollens utöfvande.

Hvad slutligen anginge frågan om att, därest en lämpligt organiserad central teknisk-administrativ myndighet komme till stånd, kontrollen af enskilda järnvägarnes rullande materiel äfven dit förlades, så syntes järnvägsstyrelsen en sådan framtidstanke beaktansvärd. Men just denna möjlighet, att en ytterligare förändring inom längre eller kortare tid af den ifrågavarande kontrollens utöfvande kunde ifrågasättas, ansåge järnvägsstyrelsen vara ett särskildt skäl för att ej för närvarande i de bestående förhållandena göra större och kostsammare ändringar, än hvad som vore oundgängligen nödvändigt.

På grund af det anförda har järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställt, att järnvägsföreningens ifrågavarande framställning icke måtte till någon Eders Kungl. Maj:ts vidare åtgärd föranleda.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin förut omfördälda underdåniga skrifvelse den 20 november 1903 angående anslag att äskas af 1904 års Riksdag förnyat sin framställning om anvisande å extra stat af ett anslag af 5,000 kronor till aflöning af en maskininspektör.

Såsom af det föregående framgår, äro de båda ämbetsverk, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen, hvilka i kontrollafseende hafva att skaffa med de enskilda järnvägarne, ense därom, att, under det vid en nybyggd sådan järnvägs besiktning för öppnande till allmän trafik kontrollen öfver banbyggnaden och äfven öfver den rullande materielen för närvarande kan anses vara betryggande, den kontroll däremot, som för trafik öppnade enskilda järnvägars rullande materiel är underkastad i afseende på underhållet, är otillfredsställande. Äfven järnvägsföreningen, som representerar de flesta enskilda svenska järnvägars förvaltningar, har icke haft något att erinra däremot, att från statens sida en mera effektiv kontroll öfver deras rullande materiel anordnas.

Den kontroll, som enligt gällande bestämmelser utöfvas öfver nämnda materiel, kan icke heller motsvara de ökade kraf i detta hänseende, som nuvarande förhållanden medföra. Denna kontroll är, såsom i det föregående framhållits, af två slag, dels den, som i allmänhet åligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med dess underlydande tjänstemän att utöfva öfver de enskilda järnvägarnes anläggningar och deras rullande materiel, dels ock den, som järnvägsstyrelsen beträffande bibanor med lika spårvidd med stambanorna utöfvar däröfver, att såväl själfva banan som de till densamma hörande vagnar underhållas i behörigt skick.

För väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med underlydande, hvilkas kontrollerande verksamhet skall afse den allmänna trafiksäkerheten, för så vidt den beror på underhållet af banor och materiel, tåganordningar, körhastighet m. m., har det, i samma mån det enskilda järnvägsnätet utvidgats och dess rullande materiel ökats, gifvetvis blifvit allt svårare att medhinna att utföra en nöjaktig kontroll därå, och numera, sedan antalet af de enskilda järnvägarnes lokomotiv och vagnar stigit till de höga tal, som af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angifvits i dess och järnvägsstyrelsens utlåtande den 3 december 1902, kan tillsynen därå med nu tillgängliga krafter icke blifva annat än i hög grad otillfredsställande. Faran af ett sådant tillstånd har äfven i det föregående påpekats, då, äfven om hittills i allmänhet ej några afsevärdare anmärkningar kunnat framställas mot det sätt, hvarpå de enskilda järnvägarnes förvaltningar underhållit sin rullande materiel, en tilltagande konkurrens mellan de olika järnvägarne och från allmänhetens sida stegrade anspråk på trafikens ständigt bättre tillgodoseende samt i allmänhet ökade omkostnader lätt kunna tänkas föranleda till bemödanden att så mycket som möjligt utnyttja befintlig materiel med mindre beaktande af trafiksäkerhetens kraf.

Hvad åter beträffar den järnvägsstyrelsen åliggande kontrollen, som gäller uteslutande materielens lämplighet för ingående på statsbanan, kan denna i sig själf icke vara tillfyllestgörande, enär densamma icke sträcker sig till hela det enskilda järnvägsnätet, utan blott till de banor, hvilka samtrafikeras med statens, och äfven för dessa blott den materiel, som ingår på statsbanorna. Den öfvervägande delen af den rullande materiel, som aldrig lämnar det enskilda järnvägsnätet, står således helt och hållet utanför denna kontroll.

Behovet af en skärpt kontroll i fråga om trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarne finner jag således vara till fullo ådagalagdt och erkänt. Det är endast beträffande sättet för densammas utförande, som meningarna synas kunna vara delade. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med järnvägsföreningen på sin sida samt järnvägsstyrelsen hafva nämligen, såsom förut anförts, därutinnan olika åsikter.

Med afseende härpå har väl Eders Kungl. Maj:t uti nådiga brevet den 23 november 1900 anbefallt nämnda styrelser att afgifva förslag till frågans ordnande under förutsättning af nådigt godkännande af den utaf järnvägsstyrelsen uttalade åsikt om lämpligheten, att kontrollen öfver enskilda järnvägars rullande materiel förlades till denna styrelse, men på samma gång föreskref Eders Kungl. Maj:t, att därvid skulle iakttagas önskvärdheten, att så vidt möjligt ej någon ny tjänst måtte för utförandet af ifrågavarande kontroll behöfva inrättas. Då det emellertid numera visat sig, att, äfven om kontrollen förlades till järnvägsstyrelsen, inrättandet af ny befattning blefve erforderligt och skulle medföra ungefär enahanda kostnad som inrättandet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af den föreslagna maskininspektörsbefattningen, synes mig denna synpunkt kunna lämnas ur räkningen.

Då vidare väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan enligt nu gällande ordning är den, som har sig kontrollen i fråga anförtrodd, finner jag det icke lämpligt att, såvida icke särskilda omständigheter göra en ändring härutinnan nödvändig, öfverflytta denna dess kontrollerande verksamhet till en annan myndighet, och det förefaller mig, som om tillräckliga skäl icke förebragts för en sådan anordning. Ett sådant uppdrag blefve för öfrigt ett nytt verksamhetsområde för järnvägsstyrelsen, hvaremot, om den tjänstebefattning, som i hvilketdera fallet som helst för ändamålet behöfves, tilldelades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, denna styrelse icke blefve betungad med ett nytt uppdrag, utan erhöle blott den förstärkning af arbetskrafter, som numera visat sig erforderlig, för att styrelsen skall

kunna på ett tillfredsställande sätt fullgöra ett densamma redan sedan länge tillhörande åliggande. Detta åliggande torde äfven alltför nära höra samman med tillsynen af själfva banan och järnvägens drift i öfrigt för att utan särskild anledning skiljas från den myndighet, som har denna tillsyn sig anförtrodd.

Kontrollen öfver de enskilda järnvägarnes rullande materiel bör således, enligt min mening, fortfarande omhänderhafvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag finner mig därför böra tillstyrka denna styrelses förslag, att ifrågavarande kontroll skall utföras genom en hos densamma anställd maskininspektör.

Därest detta förslag varder af Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen bifallet, torde jag framdeles få för Eders Kungl. Maj:t framlägga förslag till utfärdande af närmare bestämmelser rörande kontroll öfver den rullande materielen vid enskilda, för allmän trafik upplåtna järnvägar.

Den föreslagua maskininspektören synes mig till en början icke böra hafva fast anställning, utan i likhet med de med honom närmast jämförliga yrkesinspektörerna endast förordnas tillsvidare. Hans arvode, som således skulle uppföras på extra stat, torde icke kunna sättas till lägre belopp, än hvad yrkesinspektör åtnjuter, eller 5,000 kronor. Därjämte bör maskininspektören under sina tjänsteresor åtnjuta ersättning enligt gällande resereglemente. I enlighet med gällande bestämmelse, att kostnaden för afsyning och besiktning af ny järnvägsanläggning skall bestridas af den, för hvars räkning förrättningen påkallats, hvaremot den fortlöpande inspektionen af för trafik öppnad järnväg bekostas af statsmedel, synas mig kostnaderna för maskininspektörens tjänsteresor böra, då det gäller afsyning af nyanskaffad materiel, bestridas af den, för hvars räkning förrättningen påkallats, och för besiktning af det vanliga underhållet utgå af sjätte hufvudtitelns anslag till rese- och traktamentspenningar.»

Hvad i detta ärende blifvit upplyst synes utskottet otvetydigt gifva vid handen, att den kontroll, som från statens sida utöfvas i syfte att skydda trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarne, icke kan anses vara tillfredsställande. Hvad särskildt angår underhållet af dessa järnvägars rullande materiel, har behovet af en mera effektiv kontroll för berörda ändamål med styrka framhållits af såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen, hvilka båda ämbetsverk emellertid varit af olika

*Utskottets
yttrande.*

mening i fråga om kontrollens anordnande, i det att hvarterdera verket ansett sig vara bäst ägnadt för utöfvandet af densamma. I enlighet med det förslag, som framstälts af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken myndighet enligt nu gällande ordning har ifrågavarande kontroll sig anförtrodd, har Kungl. Maj:t nu af Riksdagen äskat medel för anställande hos denna styrelse af en särskild tjänsteman i och för inspektion å de enskilda järnvägarnes rullande materiel.

Såsom af statsrådsprotokollet inhämtas, har departementschefen, under förutsättning, att omförmälda framställning skulle vinna bifall, förklarar sig framdeles ämna för Kungl. Maj:t framlägga förslag till utfärdande af bestämmelser rörande kontroll öfver den rullande materielen vid enskilda, för allmän trafik upplåtna järnvägar. Enligt utskottets mening är det af verkligt behof påkalladt, att ej blott i det af departementschefen angifna hänseendet, utan äfven med afseende å kontrollen öfver själfva banan samt trafikens skötande å de enskilda järnvägarna fullt bestämda och tydliga föreskrifter meddelas. Statens kontrollerande verksamhet på dessa områden är för närvarande fördelad mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen, men gränserna mellan dessa myndigheters befogenhet äro ingalunda klart uppdragna och sättet för kontrollens utöfvande är ej heller tillräckligt noga bestämdt. Hvad slutligen angår de fordringar, som för tillgodoseende af trafiksäkerheten eller för annat ändamål böra från statens sida ställas på de enskilda järnvägarnes materiel, banbyggnad och driftens anordning, torde allmängiltiga bestämmelser så godt som helt och hållet saknas, hvilket lätt kan gifva anledning till mer eller mindre godtyckligt förfarande från den kontrollerande myndighetens sida. Sistberörda förhållanden — afseende de enskilda järnvägsförvaltningarnas skyldigheter gentemot staten — synas utskottet vara af beskaffenhet att böra regleras genom en af Konung och Riksdag stiftad lag, och i sammanhang härmed kan och bör äfven statens kontrollerande verksamhet med afseende å de enskilda järnvägarna definitivt ordnas. Under närvarande förhållanden kan det däremot icke synas utskottet lämpligt att för framtiden fastslå, hvarest någon viss gren af denna kontrollverksamhet bör vara förlagd, och utskottet anser sig därför icke böra tillstyrka, att Riksdagen i enlighet med Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag fattar beslut om anställande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af viss tjänsteman för inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel. Då det emellertid lär få anses ådagalagd, att ett anslag å det begärda beloppet är erforderligt, för att den myndighet, som redan nu har sig ålagdt att utöfva denna tillsyn,

må sättas i stånd att på ett mera tillfredsställande sätt fullgöra detta sitt åliggande, hemställer utskottet,

att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förvarande framställning må, för möjliggörande af en verksam kontroll å enskilda järnvägars rullande materiel, på extra stat för år 1905 anvisa 5,000 kronor att för ändamålet ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

Stockholm den 26 februari 1904.

På statsutskottets vägnar:

P. PEHRSON.

Reservation

af herrar *D. Persson*, *A. Petersson*, *C. J. Ödman* och *B. P. Emthén*, hvilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»Hvad i detta ärende blifvit upplyst synes utskottet otvetydigt gifva vid handen, att den kontroll, som från statens sida utöfvas i syfte att skydda trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarne, icke kan anses vara tillfredsställande. Hvad särskildt angår underhållet af dessa järnvägars rullande materiel, har behovet af en mera effektiv kontroll för berörda ändamål med styrka framhållits af såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen, hvilka båda ämbetsverk emellertid varit af olika mening i fråga om kontrollens anordnande, i det att hvardera verket ansett sig vara bäst ägnadt för utöfvandet af densamma. I enlighet med det förslag, som framställts af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken myndighet enligt nu gällande ordning har ifrågavarande kontroll sig anförtrodd, har Kungl. Maj:t nu af Riksdagen äskat medel för anställande hos denna styrelse af en särskild tjänsteman i och för inspektion å de enskilda järnvägarnes rullande materiel.

Såsom af statsrådsprotokollet inhämtas, har departementschefen, under förutsättning, att omförmälda framställning skulle vinna bifall, förklarat sig framdeles ämna för Kungl. Maj:t framlägga förslag till utfärdande af bestämmelser rörande kontroll öfver den rullande materielen vid enskilda, för allmän trafik upplåtna järnvägar. Enligt utskottets mening är det af verkligt behof påkalladt, att ej blott i det af departementschefen angifna hänseendet, utan äfven med afseende å kontrollen öfver själfva banan samt trafikens skötande å de enskilda järnvägarne fullt bestämda och tydliga föreskrifter meddelas. Statens kontrollerande verksamhet på dessa områden är för närvarande fördelad mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen, men gränserna mellan dessa myndigheters befogenhet äro ingalunda klart uppdragna och sättet för kontrollens utöfvande är ej heller tillräckligt noga bestämdt. Hvad slutligen angår de fordringar, som för tillgodoseende af trafiksäkerheten eller för annat ändamål böra från statens sida ställas på de enskilda järnvägarnes materiel, banbyggnad och driftens anordning, torde allmängiltiga bestämmelser så godt som helt och hållet saknas, hvilket lätt kan gifva anledning till mer eller mindre godtyckligt förfarande från den kontrollerande myndighetens sida. Sistberörda förhållanden — afseende de enskilda järnvägsförvaltningarnas skyldigheter gentemot staten — synas utskottet vara af beskaffenhet att böra regleras genom en af Konung och Riksdag stiftad lag, och i sammanhang härmed kan och bör äfven statens kontrollerande verksamhet med afseende å de enskilda järnvägarne definitivt ordnas. Under närvarande förhållanden kan det däremot icke synas utskottet lämpligt att för framtiden fastslå, hvarest någon viss gren af denna kontrollverksamhet bör vara förlagd, och utskottet anser sig därför icke kunna förorda Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag i ämnet, utan hemställer,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må vinna Riksdagens bifall.»