

Nr 143.

Av herr **Ekman**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning, huruvida ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader böra överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, m. m.

Under hänvisning till vid 1914 års förra riksdag i andra kammaren väckt motion (nr 67) om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om överflyttande från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader, vilken motion på grund av riksdagens upplösning då ej blev föremål för riksdagens behandling, tillåter jag mig härmed framlägga nytt och något förändrat förslag i samma ämne.

Vid tiden för byggandet i Sverige av de två första statsbanorna, södra och västra stambanorna, låg ledningen av statens järnvägsbyggnader i överste Nils Ericsons hand, och den befogenhet, han såsom ledare av arbetet erhållit, var långt ifrån obetydlig. Sedan överste Ericson år 1862 erhållit avsked från sin ifrågavarande befattning, förordnade Kungl. Maj:t, att den myndighet och förvaltning, som dittills av honom utövats, skulle från och med 1863 års ingång fördelas på två särskilda styrelser, nämligen en för statens järnvägstrafik och en för statens järnvägsbyggnader, av vilka den förra skulle hava befattning med alla ärenden, som avsåge ordnandet av allmänna trafiken å färdigbyggda statsbanor m. m., och den andra utöva högsta ledningen av nybyggnadsarbetena vid statens stambanor och vad därmed hade gemenskap.

Emellertid synes den tanken rätt snart hava trängt sig fram, huruvida icke järnvägsbyggnaderna och järnvägstrafiken, vilka ju båda — enkannerligen den senare — denna tid drevos i jämförelsevis ringa omfattning, skulle kunna förenas under gemensam ledning. Sålunda hade riksdagen år 1868 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande, huruvida en dylik sammanslagning lämpligen skulle kunna ske.

I avgiven promemoria avstyrkte emellertid styrelsen för järnvägs-
Bihang till riksdagens protokoll 1915. 4 saml. 62 häft. (Nr 143.) 1

byggnaderna den av riksdagen ifrågasatta sammanslagningen och framhåll därvid, att styrelsens för järnvägsbyggnaderna göromål vore alltför omfattande och maktpåliggande för att kunna överlämnas till handhavande av den styrelse, på vilken banunderhållet och trafikgöromålen förut vilade. Vidare framhölls, att en person icke gärna kunde tänkas förena erforderlig teknisk insikt och erfarenhet i både trafik och byggnadsfrågor, vilka sinsemellan vore av så skiljaktig beskaffenhet.

Med anledning av vad sålunda anförts mot den ifrågasatta sammanslagningen, föranledde riksdagens framställning icke den ifrågasatta ändringen beträffande järnvägsbyggnadernas förvaltning.

I stället blev, ehuru väl åtskilliga år senare och givetvis ej heller av enahanda skäl, som de, varpå riksdagen grundat sin förenämnda framställning, styrelsen för statens järnvägsbyggnader införlivad såsom en särskild avdelning i styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Härmed förhöll sig så, att dåvarande chefen för järnvägsbyggnaderna, överste C. T. Beijer, år 1877 erhöi uppdrag att tillsvidare jämväl vara chef för de allmänna väg- och vattenbyggnaderna, och det torde hava varit just med anledning av denna sammanslagning av de båda chefsbefattningarna, som ifrågasatt införlivande ägde rum.

Sedermera voro planer å bane att förläna detta faktiska, ehuru tillfälliga införlivande en fastare form. Så avläts till 1882 års riksdag proposition om sammanslagning av styrelserna för statens järnvägsbyggnader och allmänna väg- och vattenbyggnader. Såsom skäl härför anfördes, att, då järnvägsanläggningar för statens räkning för framtiden antagligen komme att utföras i allenast ringa omfattning, särskild förvaltning för ledningen av dessa byggnader icke syntes erforderlig, utan borde denna kunna överflyttas till någon annan myndighet, nämligen styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggandet.

Riksdagen förklarade sig emellertid anse frågan om ordnandet av tillsynen över statens järnvägsbyggnader böra hallas öppen, intill dess stambanan till Sollefteå kunde emoteses färdig; och förordnade Kungl. Maj:t i samband med fastställande av lönestat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 juni 1882, att tillsynen över järnvägsbyggnaderna tillsvidare skulle från och med år 1883 tillhöra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Emellertid skulle ännu en gång personalförhållandena giva anledning till förändring beträffande järnvägsbyggnadernas ledning. Sedan nämligen Beijer år 1887 erhållit avsked från sin befattning såsom chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och till hans efterträdare utnämnts översten greve R. Cronstedt, vilken samma år förordnades att jämväl vara chef

för styrelsen för statens järnvägstrafik, uppstod åter frågan, huruvida tillsynen över järnvägsbyggnaderna borde överflyttas till styrelsen för statens järnvägstrafik, och anbefalldes denna styrelse att avgiva förslag, huru inom densamma handläggningen av de ärenden, som rörde ledningen av järnvägsbyggnaderna, borde ordnas. Det skäl, som nu huvudsakligast ansågs tala för ett definitivt införlivande av denna ledning med trafikstyrelsen, var givetvis att söka däri, att man ansåg byggnadsarbetenas bedrivande i större omfattning dåmera eller åtminstone inom en snar framtid vara förbi, varför någon vidlyftigare organisation för dessa arbeten ej vidare syntes erforderlig.

I det av styrelsen för statens järnvägstrafik avgivna förslaget anfördes också, att hela det belopp, som för styrelsens övertagande av järnvägsbyggnaderna erfordrades, icke uppginge till mera än 10,000 kronor för år räknat.

Någon tillökning i tjänstebefattningar inom styrelsen, med undantag för en revisorstjänst, som borde avlönas med 3,000 kronor, erfordrades nämligen ej härför, men borde enligt styrelsens förmenande, då såväl styrelsens chef som vissa styrelsens tjänstemän skulle få sig ålagda särskilda göromål för byggnadsförvaltningen och ökad ansvarighet, dessa tillerkännas särskild ersättning därför. I sådant avseende föreslog styrelsen, att dess chef skulle äga att härför uppbära ett årligt arvode av 2,000 kronor samt överdirektörerna för resp. ban- och byråavdelningarna, där järnvägsbyggnadsangelägenheterna skulle i huvudsak handläggas, ävensom registratorn, envar ett arvode av 500 kronor. Härtill komme kostnader för tillfälliga rit- och skrivbiträden samt diverse utgifter, uppskattade till 3,500 kronor. Alltså skulle — såsom ovan anförts — kostnadsökningen uppgå till 10,000 kronor.

I enlighet med detta styrelsens förslag, som departementschefen förklarade sig finna ändamålsenligt och ledande till betydlig besparing, avläts till 1888 års riksdag proposition om överflyttande av tillsynen över järnvägsbyggnaderna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till styrelsen för statens järnvägstrafik.

Riksdagen biföll enligt skrivelse den 11 maj 1888 Kungl. Maj:ts berörda förslag och den 1 oktober samma år överflyttades tillsynen över järnvägsbyggnaderna till järnvägsstyrelsen, såsom styrelsen för statens järnvägstrafik från denna dag benämnes. Sedan riksdagen ären 1897 och 1898 beslutit anläggning av åtskilliga nya statsbanor, fick statens järnvägsbyggnadsverksamhet en sådan omfattning, att banavdelningen inom järnvägsstyrelsen, där den huvudsakligaste behandlingen av byggnadsärendena förelegat, ej länge kunde handhava ledningen av byggnadsverksamheten.

Inom styrelsen inrättades därför hösten 1898 en provisorisk järn-

vägsbyggnadsbyrå under chefskap av överingenjören vid statens järnvägsbyggnader, vilken anordning ännu äger bestånd.

Såsom torde framgå av den här ovan i all korthet framlagda redogörelsen för organisationen av järnvägsbyggnadernas ledning intill dess denna ledning övertogs av järnvägsstyrelsen, och särskilt av det utav denna styrelse i sådant avseende gjorda förslag, som låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition i ämnet, var det huvudsakligen med hänsyn därtill, att nya järnvägsbyggnader för statens räkning i någon betydligare omfattning ej vidare vore att påräkna, som statsmakterna fattade beslut om överflyttandet av bestyret med dessa byggnader till järnvägsstyrelsen.

Det lär också vara att märka, att bestyret med statsbanetrafikens ledning och förvaltning vid tidpunkten för detta besluts fattande ej torde varit av beskaffenhet att lägga hinder i vägen för en sådan överflyttning. Emellertid synes denna sakernas ordning, då järnvägsbyggnader för statens räkning sedermera började utföras och planeras i större utsträckning, ej hava tillvunnit sig odelat bifall, utan uppstod då åter den gamla frågan om den lämpligaste organisationen av järnvägsbyggnadernas ledning och förvaltning.

Sälunda tillkallade, i enlighet med av Kungl. Maj:t erhållet bemyndigande, dåvarande chefen för civildepartementet den 5 januari 1906 fem personer att såsom sakkunniga avgiva yttrande och förslag, huru ledningen av och tillsynen över nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas; och hade departementschefen, då han av Kungl. Maj:t begärde ifrågavarande bemyndigande, bland annat anfört, att, enär under de närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning kunde antagas förestå i avsevärd omfattning, det syntes nödvändigt att dessförinnan underkasta själva frågan om lämpligaste organisationen av dessa arbeten en noggrann prövning.

I det av de sakkunniga den 30 mars 1906 avgivna utlåtandet förklarade dessa sig hava kommit till en bestämd uppfattning därom, att, därest byggnadsarbetena fortfarande komme att bedrivas i större utsträckning, det rådande förhållandet med arbetenas ledning förlagd till järnvägsstyrelsen icke vore tillfredsställande. De förutsättningar, som betingat införandet av den rådande ordningen, syntes de sakkunniga ej längre förefinnas, dels till följd av byggnadsarbetenas dåmera större omfattning dels ock till följd av de ökade anspråk, som vid trafikens å statens järnvägar tillväxt måste för tillgodoseendet av dennas vederbörliga skötsel ställas på järnvägsstyrelsen.

De sakkunniga förordade, att skötseln av statens järnvägsbyggnader uppdroges åt en särskild för detta ändamål organiserad myndighet.

Sedan den tid, då nyssnämnda betänkande avgavs, hava tvivelsutan de krav, som för ett behörigt handhavande av de trafikerade statsbanornas förvaltning och skötsel måste ställas på järnvägsstyrelsen och dennas ledning, i synnerligen avsevärd grad ökats.

I sådant hänseende tillåter jag mig endast erinra om statsbanetrafikens betydliga tillväxt samt de allt större fordringar, som ställas på samtrafiken med grannländerna och kontinenten.

När nu förenämnda sakkunnige, efter att hava underkastat frågan en noggrann och ingående granskning, anför, att de funne administrationen av trafiken å statsbanorna och därmed sammanhängande angelägenheter obestriddligen vara av den vittomfattande och maktpåliggande beskaffenhet, att järnvägsstyrelsens arbetskrafter därav finge anses tagas fullt i anspråk, lär det vara helt naturligt, att jag ej kan finna det rådligt att allt fortfarande uppskjuta frågan om ett lämpligare ordnande av järnvägsbyggnadernas ledning.

Det ligger ju i öppen dag, att — även om detaljkunskaper ej krävas och ej heller kunna krävas av den högsta ledningen inom järnvägsstyrelsen — det måste vara av vikt, att denna ledning kan i största möjliga mån behärska de olika verksamhetsområdena. Även om nu andra omständigheter ej skulle lägga hinder härför, synes det emellertid hart när omöjligt att kunna hos den person, som anförtratts denna högsta ledning, förutsetta ett tillräckligt behärskande på en gång av å ena sidan de maskin- och trafiktekniska områdena och å andra sidan banbyggnadsområdet.

Erfarenheten har väl också givit vid handen, att i så måtto åtskilligt brustit, och därvid synes det hava varit de angelägenheter, som rör banbyggnadernas planerande och utförande, som i främsta rummet blivit lidande.

Detta torde för övrigt ingalunda vara ägnat att väcka alltför stor förvåning, då dessa angelägenheter givetvis icke hava närmelsevis samma samband med övriga inom järnvägsstyrelsens arbetsområde fallande angelägenheter, som de sistnämnda sinsemellan äga.

I detta sammanhang tillåter jag mig att erinra om förhållandena vid Bohusbanans byggande, då de beräknade kostnaderna tid efter annan överskredos och riksdagen nödgades bevilja ytterligare anslag för banans fullbordande. Dessa förhållanden få helt visst ej enbart tillskrivas den vid denna bana förefintliga svåra terrängen, vilken dessutom — enligt vad det vill synas — ej borde på sätt skedde hava lämnats ur räkningen vid förarbetena till anläggningen i fråga. Här var onekligen något som brast i själva ledningen och övervakandet av dessa förarbeten.

Ehuruval mycket kunde vara att i detta sammanhang tillägga, vill jag, då frågan rör förhållanden, som äro allmänt kända och väl också erkända, inskränka mig till att framhålla, hurusom den s. k. Elmhultsolyckan, som kunnat bliva särdeles olycksdiger, hade sin grund i olämpligt lagda kurvor samt hurusom markens beskaffenhet vid Jonsered, där de mycket omtalade stora sjunkningarna på senare tiden ägt rum, synes böra före banans läggande därstädes hava underkastats en noggrannare undersökning. Jag föreställer mig att, om så skett, banan ej blivit framdragen över så farlig terräng, som nu är fallet.

Inom järnvägsstyrelsen synes man också erkänna, att något måste göras till avhjälpande av vad man vid anläggningarna i sådant avseende försummat, detta att döma därav, att styrelsen just med anledning av Jonseredsrasen tillsatt en kommission för verkställande å vissa statsbanelinjer av hydrografiska och geologiska undersökningar.

Säkerligen skall det ock komma att visa sig, att den inom järnvägsstyrelsen verkställda kostnadsberäkningen för dubbelspåret Göteborg—Alingsås varit alldeles för låg. Även om man tager nödig hänsyn till den ökning i kostnader, som föranletts av ovannämnda ras vid Jonsered, lär den beräknade kostnaden för dubbelspåret komma att högst väsentligt överskridas.

Vidare vill jag erinra om de anmärkningar, som på sin tid gjorts beträffande statsbanans framdragande vid Åby. Ehuru järnvägsstyrelsen sökt förringa värdet av dessa anmärkningar, synes den mycket långsamma fart, varmed tågen framföras å den där befintliga höga banken, tydligt utvisa, att banan där erbjuder verklig risk.

Slutligen tillåter jag mig att i detta sammanhang påpeka det allbekanta men icke desto mindre rätt uppseendeväckande förhållandet, att statsmakterna funno sig böra fullständigt underkänna inom järnvägsstyrelsen utarbetade förslag angående dubbelspårsanläggningen Rönninge—Ström, med dess svävande uppgifter i fråga om terrängförhållanden m. m., beträffande vilken anläggning ju statsmakterna för övrigt funno lämpligt att uppdraga arbetets utförande åt en särskild utanför järnvägsstyrelsen stående förvaltning.

Nu i största korthet antydda förhållanden synas mig tala ett skäligen tydligt språk, när det gäller att visa, huruvida den tingens ordning, som nu råder i fråga om statens järnvägsbyggnader, kan sägas vara tillfredsställande.

Ehuru den högsta ledningen givetvis bör och måste kunna sätta tillit till dem, som uppgörandet av beräkningar och undersökningar för nyanläggningar påvilar och vilka hava att utföra dessa anläggningar, måste ju

dock, för att resultatet skall bliva tillfredsställande, från ledningens sida utövas en verkligt effektiv kontroll ej blott över själva arbetenas utförande utan ock över de beräkningar och undersökningar, som ligga till grund för de framlagda förslagen.

Att det emellertid i sådant avseende brustit åtskilligt, är, såsom jag ovan framhållit, ej ägnat att väcka alltför stor förvåning. De stora krav, som ett vederbörligt tillgodoseende av trafikförvaltningen ställa på järnvägsstyrelsens högsta ledning, hava väl näppeligen kunnat lämna denna möjlighet att även tillräckligt intränga i och följa de byggnadstekniska spörsmålen, och detta så mycket mindre, som det torde böra vara regel, att den högsta järnvägsförvaltningens bärande krafter utses med hänsyn taget i främsta rummet till järnvägstrafikens ledning.

Av vad jag här ovan anfört synes mig oförtydligt framgå, att en ändring av de nu bestående förhållandena med statsbanebyggnadernas ledning förlagd till järnvägsstyrelsen verkligen är av nöden samt att det likaledes är av högsta vikt att denna ändring ej bliver för någon längre tid uppskjuten.

När det då gäller att bedöma, huru man på bästa sätt skall kunna avhjälpa nu anförda missförhållande, har man, synes det mig, att välja mellan två utvägar.

Den ena innebär ett ytterligare utvecklande av de organ inom järnvägsstyrelsen, som hava banbyggnaderna om hand, eventuellt till en självständig myndighet.

Ett nöjaktigt utvidgande av dessa organ inom ramen av den nuvarande järnvägsstyrelsen lär emellertid, av de orsaker jag ovan antytt, icke låta sig göra, och mot upprättandet av ett särskilt för järnvägsbyggnadernas ledning avsett ämbetsverk talar starkt den väsentligt ökade kostnad, som en sådan anordning tvivelsutan skulle medföra.

Den andra utvägen skulle enligt mitt förmenande vara att anförtro ledningen av statsbanebyggnaderna åt någon annan myndighet, som vore därför lämplig. En sådan synes mig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara.

Detta ämbetsverk, som för övrigt förr, ehuru mera provisoriskt, inom sig inneslutit ledningen av statens järnvägsbyggnader, har nämligen, vill det synas, till följd av dess sammansättning och de verket åliggande göromål stora förutsättningar att kunna på ett lyckligt sätt leda järnvägsbyggnadsverksamheten, utan att därvid bör kunna befaras ett tillbakasättande av byggnadsangelägenheterna för styrelsens övriga åligganden av enahanda art, som det ovillkorliga överhandtagandet av trafikbestyren i järnvägsstyrelsen medfört.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som enligt gällande instruktion har till uppgift att handlägga tekniska och administrativa ärenden, som angå anläggning och förbättring av vägar, broar, färjor, sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, arbeten för beredande av större odlingsföretag m. m. samt enskilda järnvägar, avsedda för trafik, och av vars två tekniska avdelningar den ena är avsedd för ärenden rörande enskilda järnvägar, synes nämligen med hänsyn särskilt till denna verksamhet i fråga om de enskilda järnvägarna med fullt fog kunna ifrågasättas såsom lämplig att övertaga ledningen av statens järnvägsbyggnader, och det synes, såsom jag också nyss framhållit, ej vara att befara, att de anmärkningar, vilka gjorts mot järnvägsstyrelsen i fråga om bristande i ledningen av järnvägsbyggnaderna, med samma fog skola riktas mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, detta även på grund därav, att järnvägsavdelningens inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verksamhetsområde i det hela synes mig avsevärt lättare kunna sammansmältas med statens järnvägsbyggnadsverksamhet, än som kan sägas vara fallet med statsbanetrafikens skiftande angelägenheter.

Den anmärkning, som emot en sådan anordning främst torde komma att framställas, är, att det skulle leda till svårigheter för järnvägsstyrelsen, om densamma ej fick utöva inflytande på sättet för byggandet av järnvägslinjer, vilkas trafikerande järnvägsstyrelsen dock efter byggnadsarbetets fullbordande skulle leda. Häremot tillåter jag mig framhålla, dels att man vid byggandet av enskilda järnvägar i de flesta fall torde gå så tillväga, att byggnadsarbetet utföres under ledning av personer, som därefter icke utöva något som helst inflytande på järnvägens trafikerande, dels att sådana normerande bestämmelser för statens järnvägsbyggnader torde kunna fastställas, att därigenom största möjliga trygghet för att byggnadsarbetet skulle visa sig tillfredsställande vinnes. Slutligen lär den möjligheten icke få anses utesluten, att järnvägsstyrelsen, även om utförandet av järnvägsbyggnaderna öfverflyttades till annan myndighet, kunde få utöva ett visst inflytande på planläggandet av dessa byggnader.

Därest man nu skulle tänka sig ett öfverflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av statsbanebyggnaderna, får man ju emellertid räkna med att verket måste tillföras ökade arbetskrafter, och tillåter jag mig i detta sammanhang erinra, hurusom jämväl av annan anledning ökning av styrelsens arbetskrafter måste anses vara av nöden.

Sedan flera år tillbaka har å styrelsens tekniska byrå förefunnits en balans av ogranskade arbetsplaner, för vars avarbetande riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställningar på extra stat för vart och ett av åren 1913, 1914 och 1915 beviljat ett anslag av 3,600

kronor till förstärkning av styrelsens arbetskrafter. Genom det av nästlidet års andra riksdag på Kungl. Maj:ts framställning fattade beslut, att vattenavledningsärendena, vilka hittills handlagts gemensamt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och lantbruksstyrelsen, från och med innevarande år skola handläggas uteslutande av lantbruksstyrelsen, kommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen visserligen att befrias från granskningen av det stora flertalet arbetsplaner till avdiktningföretag, men sannolikt kommer denna minskning i styrelsens arbetsbörda att kompenseras genom den ökning av ärendenas antal, som blivit en följd av ökade anslag till vägar, broar och hamnar.

Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med avgiven underdånig framställning om anslag att äskas av 1915 års riksdag upprättad tablå innelågo hos styrelsen den 31 augusti 1914 bland annat 159 stycken ogranskade arbetsplaner till vägar, hamnar, broar och farleder. Dessa planer ävensom andra på styrelsens handläggning beroende ärenden röra företag, som för skilda orter av vårt land ur trafik- och näringspunkt äro av stor betydelse, och dessa företags uppskjutande måste vara till skada.

Av dessa och även av andra orsaker torde vissa förändringar rörande förhållandena inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i varje fall vara påkallade, vilka förändringar lämpligen kunde företagas i samband med en omläggning av styrelsens organisation och verksamhet, som torde bliva erforderlig, därest handhavandet av statens järnvägsbyggnader skulle överflyttas till denna styrelse.

För det fall emellertid, att det skulle befinnas lämpligt att, såsom jag tillåtit mig ifrågasätta, överflytta statens järnvägsbyggnader till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och denna styrelse på så sätt skulle få sitt verksamhetsområde avsevärt ökat, har det också synt mig kunna ifrågasättas, om man ej i sådant sammanhang lämpligen skulle kunna taga steget fullt ut och därmed införliva jämväl vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten.

Skulle en sådan sammanslagning, vilken synes mig synnerligen önskvärd, komma till stånd, vunnnes säkerligen härigenom betydande förmåner, vilka jag vill härnedan i korthet andraga.

I sådant syfte skulle till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämpligen överflyttas de avdelningar inom järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, som nu handhava själva nybyggnaderna, d. v. s. järnvägsbyggnadsbyrån från järnvägsstyrelsen och byggnadsbyrån och delar av elektrotekniska byrån från vattenfallsstyrelsen. Dessa byråer kunde efter överflyttningen sammanslås med motsvarande avdelningar, de s. k. järnvägsbyrån och tekniska byrån

i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vars verksamhetsområde därigenom bleve större, varigenom även större möjlighet skulle uppstå att ständigt hålla statens byggnadsarbeten vid en viss, tämligen konstant storlek. En följd härav bleve åter, att en större del av dessa byråers personal kunde uppföras på ordinarie stat, en åtgärd, som ej obetydligt skulle komma att sänka statens kostnader för avlöningar till tjänstemän och befäl. Detta befäl skulle kunna användas för såväl järnvägs-, kanal- som kraftstationsbyggnader m. m., ävensom exempelvis landsvägar inom övre Norrland, där dessa utföras för statens egen räkning, vilket allt skulle, såsom förut sagts, möjliggöra hållandet av en permanent befälsstab på ordinarie stat.

En särskild del av tjänstemännen inom de olika verkens byggnadsbyråer utgöras av specialister, som näppeligen såsom sådana kunna erhålla full sysselsättning. Specialister inom samma område torde sålunda förekomma i järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen. Vid en sådan sammanslagning, som här föreslås, skulle en minskning i antalet av de i allmänhet relativt högt avlönade specialisterna kunna göras, därigenom att de tillsammantagna specialarbetena efter sammanslagningen torde kunna handhas av en specialist, där förut tvenne användes.

En ytterligare förmån skulle säkerligen vinnas därigenom, att större planmässighet kunde ernås vid anskaffandet av för sådana arbeten, som här avses, lämpliga, i allmänhet högst dyrbara arbetsmaskiner och redskap.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle på så sätt kunna bliva en verklig centralmyndighet för Sveriges väg- och vattenbyggnader och vad därtill hörer, och det synes ej uteslutet att man kunde hava goda skäl hoppas, att en dylik anordning, varigenom frågan om ledningen av statens järnvägsbyggnader skulle lösas på ett till synes lyckligt sätt, utan att något nytt ämbetsverk därför inrättades, skulle visa sig medföra avsevärd besparing.

Såsom av vad ovan anförts torde framgå, är jag av den bestämda övertygelsen, att ett fortfarande handläggande inom järnvägsstyrelsen av statens järnvägsbyggnaders angelägenheter är till skada för dessas tillfredsställande skötsel och därjämte även torde försvåra det behöriga handhavandet av trafikförvaltningen.

Då jag vidare förmenar, att järnvägsbyggnadsfrågorna skulle på ett nöjaktigt och lyckligt sätt kunna handhas av en avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anser jag det vore synnerligen önskvärt, om en närmare utredning av dessa förhållanden kunde åstadkommas.

Under hänvisning till vad sålunda anförts tillåter jag mig förden-skull hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta utreda, huruvida ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader böra överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid jämväl bör tagas i övervägande i vad mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan böra erhålla förändrad organisation ävensom huruvida vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten eventuellt må finnas kunna och lämpligen böra uppgå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Stockholm den 26 januari 1915.

Axel Ekman.

I motionen instämmer

Bernh. Eriksson.