

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1915.

Andra kammaren.

Nr 65.

## Lördagen den 1 maj.

Kl. 10 f. m.

### § 1.

I enlighet med därom den 28 nästlidna april fattat beslut företogs nu val av åtta suppleanter i särskilda utskottet nr 2.

Därvid avlämnades följande godkända valsedlar, nämligen 40 med partibeteckningen »Lantmanna- och borgarepartiet», 34 med partibeteckningen »Socialdemokratiska gruppen» och 29 med partibeteckningen »Liberala samlingspartiet».

De med partibeteckningen »Lantmanna- och borgarepartiet» utmärkta valsedlarna upptogo samtliga

såsom första namn herr *Andersson* i Resebo,  
» andra » » *Bengtsson* i Kullen och  
» tredje » » *Holm*.

De med partibeteckningen »Socialdemokratiska gruppen» utmärkta valsedlarna upptogo samtliga

såsom första namn herr *Bäcklund*,  
» andra » » *Lindström* och  
» tredje » » *Johansson* i Kullersta.

De med partibeteckningen »Liberala samlingspartiet» utmärkta valsedlarna upptogo samtliga

såsom första namn herr *Runefors* och  
» andra » » *Sundström*.

På grund härav blev ordningen mellan namnen å de särskilda gruppernas valsedlar bestämd på sätt ovan angivits.

Vid härefter företagen fördelning av platserna mellan de olika grupperna tillföll dessa nedannämnda personer i följande ordning:

herr *Andersson* i Resebo,  
» *Bäcklund*,  
» *Runefors*,  
» *Bengtsson* i Kullen,  
» *Lindström*,  
» *Sundström*,  
» *Holm* och  
» *Johansson* i Kullersta.

## § 2.

Justerades protokollsutdrag angående det i nästföregående paragraf omnämnda valet.

## § 3.

Herr statsrådet friherre *Beck-Friis* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 190, angående ersättning till statens lantbrukskonsulent i England för kursförlust i anledning av kriget.

Denna proposition blev på begäran bordlagd.

## § 4.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid:

till statsutskottet propositionerna:

nr 172, angående reglemente för avlöning vid armén på krigsfot (krigsavlöningsreglemente) m. m.; och

nr 175, angående försäljning av Svea ingenjörkårs. Fälttelegrafkårens och ammunitionsfabrikens nuvarande områden m. m.;

till särskilda utskottet nr 2 propositionen, nr 176, med förslag till lag om ändrad lydelse av § 2 mom. 1 och 2, § 3, § 5 mom. 3, § 7 mom. 3 samt § 8 mom. 2 och 3 i lagen den 24 maj 1895 angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov;

till lagutskottet propositionen, nr 178, med förslag till lag om ändrad lydelse av § 22 värnpliktslagen den 17 september 1914;

till särskilda utskottet nr 2 propositionen, nr 182, med förslag till lag angående anskaffande av hästar och fordon för krigsmaktens ställande på krigsfot (hästutskrivningslag);

till lagutskottet propositionerna:

nr 185, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § 17:o i lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt den 26 maj 1909;

nr 183, med förslag till lag om ändring i gällande bestämmelser angående förteckningar å lagfarter; och

nr 184, med förslag till lag om talan i viss ordning angående rätt till strömfäll;

till bevillningsutskottet propositionerna:

nr 187, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 9 juni 1905 angående försäljning av brännvin; och

nr 188, med förslag till ändrad lydelse av bestämmelserna för brännvin och sprit m. m. i rubrikerna 183—185 i gällande tulltaxa; samt

till statsutskottet propositionen, nr 186, angående järnvägsförbindelse mellan svenska och finska järnvägsnäten vid Haparanda.

## § 5.

Herr *Erikssons* i Grängesberg på kammarens bord liggande motion nr 233, som nu föredrogs, remitterades till bankoutskottet.

## § 6.

Lagutskottets härpå föredragna utlåtande nr 28 bordlades åter.

## § 7.

Härefter föredrogs vart efter annat:

statsutskottets utlåtanden:

nr 45, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av visst område av Ljungbyheds övningsplats m. m.;

nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en tandpoliklinik vid flottans station i Stockholm;

nr 47, i anledning av väckta motioner om anslag för upprätthållande av civilkommissionens verksamhet under senare hälften av år 1915 samt år 1916;

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag till slöjdundervisning i högre folkskolor jämte en i ämnet väckt motion;

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under punkt 8 av andra huvudtiteln gjorda framställning i fråga om tillfällig förstärkning av nedre justitierevisionens arbetskrafter;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förstärkning av arbetskrafterna hos kammarkollegium;

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition i fråga om rätt för ordinarie tjänsteman, som befordrats till revisor i kammarrätten, att för ålderstillägg tillgodoräkna sig viss föregående tid i annan statstjänst;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar i avseende å utgifterna för kapitalökning, i vad dessa angå under civildepartementet hörande utlåningsfonder;

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av ersättning för skada i vissa fall å å statens järnvägars ångfärjor tjänstgörande järnvägs-, post- och tullpersonal;

nr 55, i anledning av väckt motion om ändring vad beträffar telefonvakter vid Trollhättans kraftverk i den år 1913 vidtagna lönereglering för tjänstemän vid nämnda verk; och

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anläggande av en ångkraftstation för Älvkarleby kraftverk;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående årligt understöd åt linjearbetaren vid telegrafverket Lars Nordins änka Katarina Helena Nordin, född Zetterberg;

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fyllnadspension åt bandirektören vid statens järnvägar F. B. H. Santeson;

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för riksbanken under viss tid från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld;

nr 29, i anledning av väckt motion om införande i reglementet för riksgäldskontoret av viss bestämmelse angående förfarandet vid upplåning inom landet; och

nr 30, i anledning av väckt motion om åtgärder för åstadkommande av bättre luftväxling i riksdagens lokaler; samt

lagutskottets utlåtande, nr 26, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om inskränkning i inmutningsrätten, dels ock i ämnet väckt motion.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

## § 8.

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.*

Å föredragningslistan var nu upptaget statsutskottets utlåtande, nr 57, i anledning av väckta motioner angående skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning angående ledningen av och tillsynen å statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader.

I två lika lydande, till statsutskottet remitterade motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 51, av herr *C. G. Ekman* och den andra inom andra kammaren, nr 143, av herr *A. Ekman*, hade hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta utreda, huruvida ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader borde överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid jämväl borde tagas i övervägande, i vad mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde bära erhalla förändrad organisation, ävensom huruvida vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten eventuellt skulle kunna och lämpligen borde uppgå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utskottet hemställde, att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet voro likväl fogade reservationer:

av herrar *A. Ekman* och *Eriksson* i Grängesberg, som föreslogit, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning, huruvida till vinnande av planmässighet och besparing vid statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader antingen ledningen av dessa arbeten skulle kunna överflyttas från järnvägs- respektive vattenfallsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, eventuellt annan sakkunnig myndighet, eller ock planläggningen och utförandet av samma arbeten skulle kunna underställas kontroll av utanför järnvägs- och vattenfallsstyrelserna stående statsorgan; samt

av herr *Olofsson* i Digernäs.

Efter föredragning av utskottets hemställan yttrade

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Herr *Ekman*: Herr talman, mina herrar! Till en början ber jag att få uttala mitt beklagande över, att en fråga, som enligt mitt förmenande är av så stor betydelse som den nu föreliggande, skall behandlas under sådana förhållanden, som nu sker, då kammaren är så glest besatt, av anledning, som vi alla ha oss bekant. Det hade ställts i utsikt, att inga frågor av någon större betydelse skulle behöva att i dag komma till behandling, och det måste således bero på olika uppfattning, om vad som kan anses vara av betydelse eller icke, att frågan nu är uppe. Här gäller det, enligt mitt förmenande, en fråga, som har ett så pass stort inflytande på de finansiella förhållandena, att jag tror det hade varit skäl uti, att denna kammare, som alldeles särskilt anser sig vara den sparsamhetsvänliga kammaren, något fullständigare fått gå till behandling av frågan, än vad som nu kan ske.

Jag skall nu tillåta mig att övergå till vad själva frågan handlar om.

Såsom kammaren har sig bekant, ha statens järnvägsbyggnader under långliga tider varit utsatta för omkastningar och omflyttningar. Det har aldrig varit riktigt klart, hur med dessa byggnadsarbeten skulle ordnas. För mycket länge sedan, från och med år 1863 voro statens järnvägsbyggnader skilda ifrån statens järnvägstrafik, och det var två skilda styrelser, som handhade dessa två olika grenar av vad som kan anses höra till statsjärnvägarna, alltså en särskild styrelse för statens järnvägsbyggnader och en särskild styrelse för trafiken. År 1868 hemställde riksdagen om en sammanslagning av dessa två styrelser, men detta förslag blev avslaget, och först senare införlivades byggnadsarbetena vid statens järnvägar med de allmänna väg- och vattenbyggnaderna. Det förhållandet, att man då ansåg, att statens järnvägsbyggnader icke skulle komma att i fortsättningen ta de dimensioner, som de tidigare haft, gjorde, att man sedermera fann sig böra överflytta dessa arbeten till järnvägsstyrelsen, under förmenande, att så pass inskränkta som byggnadsarbetena efter den tidpunkten skulle bli, borde järnvägsstyrelsen själv kunna handha även dessa arbeten.

Då emellertid 1897 och 1898 statsbanor av tämligen stor utsträckning blevo beslutade, kunde banavdelningen inom statens järnvägar icke längre handha arbeten av denna beskaffenhet, utan det måste då inrättas en provisorisk järnvägsbyggnadsbyrå under överingenjören i statens järnvägar, och så har det, som riksdagen har sig bekant, sedermera fortfarit. Dock har denna anordning ingalunda vunnit något allmännare erkännande. År 1906 tillsattes en särskild kommitté för att undersöka, huru med statens järnvägsbyggnader lämpligen borde ordnas. Tillståndet av denna kommitté var icke, såvitt jag erinrar mig, be-

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.*

(Forts.)

slutat med föranledande av någon riksdagsskrivelse eller något initiativ från riksdagens sida, utan därav, att man inom regeringen hade en känsla av, att det icke var lyckligt ordnat såsom det då var. Denna kommitté kom till ett enhälligt beslut i fråga om att järnvägsbyggnaderna borde överflyttas från statens järnvägar. Kommittén eller, såsom de kallades, de sakkunniga enade sig om, att man borde inrätta ett särskilt ämbetsverk för att handhava statens järnvägsbyggnader. Detta förslag ifrån de sakkunniga behandlades av den dåvarande järnvägsstyrelsen och blev av denna, ehuru med någon tvekan, som styrelsen sade, dock tillstyrkt, i all synnerhet, säger styrelsen, som man därigenom hade utsikt att vinna en betydande lättnad i järnvägsstyrelsens arbetsbörda. 1907 års organisationskommitté för statens järnvägar hade även denna fråga under behandling, men ansåg sig icke böra tillstyrka de sakkunnigas av 1906 förslag att utbryta statsbanebyggnaderna ifrån järnvägsförvaltningen, detta främst av den anledning, att man hyste den förhoppningen, att genom den nya organisation, som de sakkunniga av 1907 föreslog, skulle så pass stora lättnader i järnvägsstyrelsens arbetsbörda i allt fall kunna uppnås, att man ansåg, att dessa arbeten kunde ligga kvar hos järnvägsstyrelsen. Nu känna vi alla, hur det gått med dessa förhoppningar om en lättnad i järnvägsstyrelsens arbetsbörda. Vi ha här icke så sällan — det var senast för ett år sedan — haft att behandla propositioner, som innehålla förslag, avseende att genom ökning av personalen, på det ena eller andra området ända upp till chefens närmaste man, bereda lättnad i den överväldigande arbetsbörda, som på grund av detta verks, åtminstone med hänsyn till våra förhållanden, enorma dimensioner påvåla järnvägsstyrelsen och enkannerligen dess högste chef. 1907 års kommittés förhoppning om en lättnad i arbetsbördan har, såsom man torde kunna konstatera, icke gått i uppfyllelse, och man kan därav icke taga sig anledning att frångå 1906 års sakkunnigas förslag. Då jag själv tillhörde 1907 års kommitté, vill jag såsom min uppfattning ha uttalat, att därest man då kunnat förutse en så stor utveckling av statsbanorna inom en jämförelsevis kort tid, som vi nu i dag kunna konstatera, skulle uttalandet i avseende å lämpligheten att utbryta statens järnvägsbyggnader från järnvägsförvaltningen måhända ha blivit ett annat.

För att visa, att några åtgärder torde böra vidtagas, nödgas jag att nu något ingå på förhållanden, som ägt rum under en del av den tid, då järnvägsstyrelsen haft dessa byggnadsarbeten om hand. Jag vill då genast från början ha uttalat, att om detta i något avseende får formen av en kritik, så mildras givetvis denna kritik i hög grad, då man, såsom jag gör, utgår från, att arbetsbördan inom järnvägsstyrelsen är så stor, att det icke har varit och, enligt mitt förmenande, icke blir möjligt för järnvägsstyrelsen, med anhopningen där av ärenden av alla möjliga olika slag, att kunna på ett tillfredsställande sätt övervaka alla de olika grenar, som nu påvåla denna förvaltning. Jag menar sålunda,

att denna stora arbetsbörda innebär i och för sig en förmildrande omständighet som bör tagas i beaktande vid denna kritik. Slutligen vill jag också ha tillagt, vad denna kritik beträffar, att den naturligtvis icke kan träffa den nuvarande järnvägsstyrelsen, som givetvis icke kan anses vara ansvarig för förhållanden, som inträffat före de nuvarande personernas tillträddande av sina ämbeten.

Den nuvarande chefen för statens järnvägar är, såsom kammaren känner, alldeles särskilt skickad att handhava ärenden just av denna beskaffenhet. Hela hans utbildning och föregående verksamhet göra, att han är, om jag så må säga, speciellt utbildad för dessa byggnadsarbeten. Huruvida så alltid kommer att vara förhållandet inom statens järnvägar, torde ingen av oss kunna yttra sig om. För mig är det tämligen klart, att all sannolikhet talar för, att den person, som kommer att ställas i spetsen för statens järnvägar, icke kommer att tagas med hänsyn till hans speciella kunskaper inom byggnadsområdet, utan man torde därvid komma att, och detta kanske med rätta, taga hänsyn till hans skicklighet såsom trafikman. Det är emellertid märkligt att se, att när det nu i järnvägsstyrelsen sitter en speciell fackman på detta byggnadsområde, framhåller järnvägsstyrelsen, trots att den icke kan frångå, att arbetsbördan är mycket stor, med alla till buds stående, bärande och icke bärande skäl, omöjligheten av att från statens järnvägar utbryta dessa byggnadsarbeten. Men när år 1906 såsom generaldirektör och chef för statens järnvägar satt en person, som icke var särskilt utbildad på detta område, då förklarade han, ehuru, såsom jag nys nämnde, med någon tvekan, att det ingalunda borde vara omöjligt att göra denna utbrytning, och han erkände den stora lättnad i arbetsbördan, som därigenom skulle kunna uppkomma. Jag har velat fästa uppmärksamheten på dessa olika förhållanden, därför att jag anser denna fråga ha en sådan räckvidd, att den icke bör få ses ur den ene eller andre järnvägschefens synpunkt med hänsyn till just den speciella utbildning, som han kan äga.

De motioner, som i första kammaren och i denna kammare avgivits uti den nu föreliggande frågan, ha åsyftat en undersökning, huruvida icke statens järnvägsbyggnader ävensom statens vattenfallsverks byggnader borde överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i sammanhang varmed man avsett, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som — det tror jag litet var skall ge mig rätt i — med sin nuvarande organisation och under nuvarande förhållanden icke kan anses funktionera på ett fullt tillfredsställande sätt, skulle komma att erhålla en ny organisation. Man har ju redan tidigare haft klart för sig, att en sådan förändring i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation förr eller senare måste genomföras. Den oerhörda anhopningen av ärenden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ärenden av beskaffenhet, att de på det allra intimaste beröra förhål-

*Ang. ledningen av statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader.*  
(Forts.)

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

landen över hela vårt land, och dröjsmålet med dessa ärendens behandling kan icke få fortgå längre.

Motionärerna hade då tänkt sig, att samtidigt med en sådan omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen man där skulle erhålla ett centralt byggnadsverk för alla byggnader av väg- och vattenbyggnadsslag, om jag så får säga, alltså även inkluderande det slags byggnader, som heter järnvägsbyggnader, och det slag, som heter kanalbyggnader och vattenbyggnader. Härigenom skulle man enligt motionärernas uppfattning på ett ställe få koncentrerad den bästa sakkunskapen på dessa områden, i stället för att såsom nu de olika verken i tävlan med varandra söka att i sin tjänst få personer med alldeles samma fackutbildning för utförande inom respektive verk av i mycket likartade arbeten. Man skulle därigenom, trots allt bestridande, givetvis vinna icke obetydliga besparingar tack vare denna koncentration, icke blott i fråga om arbetskraft utan även i fråga om maskinella anordningar.

Mot denna tanke, som motionärerna naturligtvis icke kunnat i detalj utforma — ty i så fall skulle de icke ha inskränkt sig till att begära en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning i dessa frågor, utan de skulle då ha framlagt ett detaljerat förslag — har man nu alldeles särskilt velat framhålla, att man icke ägde någon garanti för att på detta sätt vinna större sakkunskap vid nu ifrågavarande arbetens beredande och utförande. Förhållandet är ju det, att personer med just detta slags utbildning, »väg- och vattenbyggare», nu sitta såsom chef för vattenfallsstyrelsen och såsom de främsta ingenjörerna därstädes och vidare såsom chef för järnvägsstyrelsen och såsom överingenjör och biträdande ingenjörer vid sistnämnda styrelses järnvägsbyggnader. Den utbildning, som man kräver vid dessa verk, då de själva ha dessa arbeten om hand, är alldeles densamma, som ges åt övriga »väg- och vattenbyggare». Jag kan då icke förstå, huru man kan bestrida, såvida man icke biter sig fast vid själva namnet väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att man genom en sådan koncentration hos ett verk skulle ha den största utsikt att få den bästa sakkunskapen på detta område.

Man har också velat säga, att ingenting har inträffat, som kan påkalla en förändring i nu berörda avseende, utan att här allting är bra, som det är. Först och främst skulle jag till dem, som göra ett dylikt påstående, vilja rikta det spörsmålet: äro vi, mina herrar, här i kammaren utrustade med tillräcklig sakkunskap och med tillräcklig detaljkännedom för att i fråga om anslag av den enorma betydelse, som här ha varit före både beträffande vattenfallsstyrelsen och beträffande statens järnvägar, kunna med full säkerhet säga: vi ha provat dessa anslagskrav och vi ha funnit dem väl avvägda, och vi äro vissa om, att man här har räknat rätt? Nej, det kunna vi icke säga, och vad värre är, vi äga under nuvarande förhållanden mycket liten, för att icke säga ingen möjlighet alls till kontroll över, huru dessa stora anslagssummor sedermera verkligen bliva använda.



Man kan ju icke förneka, att om utredningen skulle ge vid handen, att en lösning i den riktning, som motionärerna tänkt sig, vore möjlig, skulle givetvis en åtminstone indirekt kontroll över arbeten av det slag, som motionärerna här i främsta rummet tänkt på, komma att äga rum. Det ligger i sakens natur, att om det ena verket skulle utföra byggnader av denna art, som sedan skulle överlämnas till det andra verket för att av detta användas i dess egenskap av affärsdrivande verk, så skulle en utomordentligt ingående tillsyn och säkerligen också kritik komma att utövas, om så skulle bliva erforderligt, från det ena verkets sida gent emot det andra.

Det är, sade jag nyss, icke så lätt för riksdagen att kunna bedöma eller kontrollera de förslag, som på detta område komma fram. Någon gång komma misstagen fram för riksdagen, särskilt om de visa sig ha sådana dimensioner, att riksdagen ovillkorligen måste fästa sin uppmärksamhet vid dem och sysselsätta sig med desamma, men av den behandling och den utgång, som våra motioner erhållit i det föreliggande statsutskottsbetänkandet, vill det förefalla mig, som om man hade bra lätt för att glömma vad som sålunda inträffat. Av denna anledning nödgas jag att ännu en gång i riksdagens protokoll införa en gammal bekant, nämligen dubbelspåret vid Rönninge—Ström. Jag nödgas erinra om huruledes järnvägsstyrelsen år efter år med den allra största bestämdhet försvarade ett förslag, som riksdagen slutligen med verklig kraft förklarade icke kunna komma ifråga, och huruledes riksdagen genom detta sitt ingripande den gången för svenska statsverket åstadkom en besparing på flera miljoner kronor. Hade man där följt järnvägsstyrelsens förslag, hade staten fått betala ut betydande belopp utöver, vad detta arbete nu kommer att kosta.

Nu förklarar visserligen järnvägsstyrelsen i sin inlaga, som finnes vidfogad detta betänkande, att järnvägsstyrelsen utför en i det allra närmaste lika stor del av dessa arbeten som den på riksdagens initiativ tillsatta kommissionen, i det att järnvägsstyrelsen bygger en linje på cirka 5 kilometer och kommissionen åter en linje på 5,2 kilometer. Det är nog ett litet misstag av järnvägsstyrelsen att härvidlag endast vilja hålla sig till väglängden. På grund av att järnvägsstyrelsen så gör, vill jag först och främst erinra därom, att å järnvägsstyrelsens 5 kilometer utför den entreprenör, som är anställd av kommissionen, betydande fyllnadsarbeten på cirka 2 kilometer, så att järnvägsstyrelsen utför i alla fall icke ensam arbetet på mer än 3 kilometer. Men det torde icke vara väglängden, som man här bör lägga till grund vid bedömandet, av vem som åtagit sig den största delen av dessa arbeten, utan man måste här utgå ifrån kostnadsberäkningarna för dessa byggnadsarbeten för att på det sättet kunna bedöma arbetets kvantitet, och jag vill då nämna, att den del av arbetena, som utföres av järnvägsstyrelsen, be-

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls  
byggnader.  
(Forts.)

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

räknas draga en kostnad av 630,000 kronor, och den del åter, som kommissionen har hand om, 4,440,000 kronor. Man torde således icke säga, att den jämförelse, som järnvägsstyrelsen här gjort, är fullt lojal.

Man säger vidare, att man ännu icke kan bedöma arbetet vid Rönninge—Ström och huru detsamma slutligen kommer att ställa sig, då det ännu icke är ett fullbordat helt. Så mycket torde dock icke kunna bestridas, att det finnes all anledning att tro, att de för arbetena vid Rönninge—Ström uppgjorda kalkylerna komma att hålla streck, med undantag möjligen för vissa expropriationer, som man icke på förhand kunnat förutse, vad de skulle komma att gå till, och vilka kanske något komma att höja det ursprungligen beräknade beloppet. Det finnes således enligt mitt förmenande icke något fog för ett sådant uttalande, som att kalkylerna här icke skulle kunna hållas.

Det har vidare sagts från något håll, att det vore icke underligt om man vid Rönninge—Ström skulle kunna hålla sig inom de uppgjorda kalkylerna, då ju terrängen där är så utomordentligt bekväm för byggande av en järnväg och lätt att gå fram i. Ja, det kan hända — det är ju roligt i varje fall, om kalkylerna kunna hållas — och det kan hända, att man nu går fram med järnvägen över terräng, där det är lätt att bygga. Men det är sannfärdeligen icke den dåvarande järnvägsstyrelsens förtjänst, att järnvägen fått en sådan riktning genom lättare och bättre terräng, utan det får man säga, att det ha andra letat reda på åt järnvägsstyrelsen. Man borde annars kunnat hava pretentioner på att efter de upprepade undersökningar, som år efter år gjorts, man även inom järnvägsstyrelsen skulle kunnat hitta denna såsom särskilt bekväm angivna terräng. Jag skall icke vidare trötta kammaren med frågan om linjen Rönninge—Ström, men jag har velat erinra därom.

Jag skall i stället gå över till ett färskare exempel, så färskt, att det ännu icke inkommit till riksdagen, men det är en fråga, som riksdagen får vara beredd på att i sinom tid behandla, nämligen frågan om dubbelspåret mellan Göteborg och Alingsås. 1911 års riksdag beviljade för detta ett anslag av 5,100,000 kronor. Såsom herrarna känna till ha åtskilliga olyckor inträffat vid detta dubbelspår, de bekanta rasen vid Jonsered. Givet är, att man kan hysa tvekan om huruvida de, som haft dessa byggnadsarbeten om hand, kunnat på förhand genom undersökningar på marken beräkna den risk, man löpte genom att framdraga järnvägen där. Jag skall gärna acceptera, att man icke kunnat förutse dessa risker, för att icke vara orättvis mot järnvägsstyrelsen. Enligt av vederbörande arbetschef till järnvägsstyrelsen ingivna beräkningar över de ökade kostnader, som genom detta dubbelspår kunna uppstå, vilka icke hunnit av järnvägsstyrelsen slutgiltigt granskas, men vilka beräkningar man dock torde få antaga icke vara för höga, hava rasen förorsakat en ökning av kostnaderna av 967,000 kronor. Men utöver detta

finner arbetschefen, att för fullföljande av den ursprungliga planen för detta dubbelspårs byggande måste man begära ytterligare 1,877,000 kronor, och vidare har på grund av den numeratillsatta geo-tekniska kommissionens undersökningar kostnader till belopp av 834,000 kronor beräknats komma att drabba denna anläggning. Inklusive de av rasen föranledda utgifterna skulle sålunda enligt arbetschefens beräkningar det ursprungligen beräknade beloppet, 5,100,000 kronor, behöva ökas med 3,678,000 kronor. Jag undrar, om det kan anses vara förmätet av en riksdagsman att säga, att felkalkyleringar i sådan utsträckning, då det gäller bestämda anslag till betydande belopp, borde kunnat undvikas genom noggrannare undersökningar och — jag vågar säga det — mera sakkunniga beräkningar, innan man gjort det ursprungliga äskandet till riksdagen.

*Ang. ledningen av statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader.*  
(Forts.)

Jag skall i förbigående säga, att järnvägsstyrelsens avsikt är att till täckande av nämnda belopp 3,678,000 kronor kunna taga av underhållsmedel, uppkomna genom trafikinkomster, ett belopp av 278,000 kronor, så att de återstående kostnaderna reduceras till ungefär 3,400,000 kronor.

Det synes mig icke vara underligt, om man alldeles särskilt i sådana tider som de nuvarande, då man lägger sig vinn om att på alla håll åstadkomma sparsamhet och då man har en alldeles bestämd känsla av att denna sparsamhet ingalunda minst bör rikta sig på att icke för mycket öka landets skuldsättning, icke utan en viss grämlse ser, att anslag utgående av låne-medel, liksom skett både vid linjen Rönninge—Ström och i detta nu senast anförda fall, varit från början så oriktigt beräknade.

Nu säga de, som icke ha samma uppfattning som jag och mina medmotionärer: låt oss erkänna, att det icke är bra som det är, men vad lämna motionärerna för garanti, att det blir bättre, om man åstadkommer den undersökning, som motionärerna begära? Det resonemanget förefaller mig egendomligt särskilt då det gäller ett statens verk av den betydelse, som det, varom här är fråga, har, och då det gäller sådana belopp, som dem, varom här är och kan bliva fråga. Det vore väl egendomligt, om icke riksdagen, därest den bleve övertygad om att misstag blivit begångna, ville göra något för att åstadkomma ändring. Min innerliga övertygelse är, att om det icke sker vid denna riksdag, så kommer det förr eller senare att ske, men för varje gång man skjuter upp detta, riskerar man ytterligare utgifter, ytterligare förluster. För resten finnes väl någon anledning att tro, att genom sådana anordningar, som jag pekat på, man verkligen skulle kunna åstadkomma besparingar. Jag har redan påpekat, att det bör kunna ske beträffande såväl personalen som de maskinella anordningarna. Och i praktiken finnes åtminstone något skäl för detta antagande. Orsa—Sveg-banan byggdes under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda kontroll för 6,000,000 kronor, motsvarande c:a ½ miljon kronor per mil. Linjen Sveg—Brunflo byggdes av järnvägsstyrelsen enligt mig tillhandakommen uppgift

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

genom lättare terräng och med samma tekniska norm. Den byggdes för 11 1/2 miljoner kronor för cirka 16 mil. Om järnvägsstyrelsen kunnat bygga efter samma kostnad som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skulle järnvägsstyrelsen för detta belopp i stället ha kunnat bygga 23 mil.

Det var icke något obetydligt arbete, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade sig anförtrott på den tid, då dessa järnvägsbyggnadsarbeten där handlades i större utsträckning, men icke desto mindre kunde man då reda sig med en personal, som enligt mig tillhandakommen uppgift, inklusive bokhållare, uppgick till nio personer i verket. Nu behövas i järnvägsstyrelsen enbart ingenjörer för dessa ändamål till ett antal av 52 stycken. Jag undrar, om det vore förmätet att säga, att dessa 52 ingenjörer, koncentrerade i ett för hela landets byggnader av denna beskaffenhet gemensamt verk, skulle kunna utföra rent av även övriga väg- och vattenbyggnadsarbeten, som kunde ifrågakomma. Jag tror det skulle kunna göras med en skicklig och sakkunnig chef i spetsen.

Den reservation, som av herr Eriksson i Grängesberg och mig är fogad vid detta betänkande, har lagt hela frågan på en vidare basis än motionärerna från början hade tänkt sig. Man har slagit hårdare på den tanken, som motionärerna från början haft, att vad som främst behöves är kontroll, och man har tagit något mildare på den del av frågan, där det gäller eventuellt överflyttande till annat verk. Kan kontrollen över dessa arbeten ske på ett tillfredsställande sätt även med arbetets bibehållande inom järnvägsstyrelsen, så att riksdagen därmed för framtiden blir befriad från misstag av den uppseendeväckande och allvarliga natur, som jag här tillåtit mig peka på, då torde även motionärerna kunna känna sig tillfredsställda med att frågan erhåller den lösningen, men vi ha ansett det lämpligt att så litet som möjligt binda undersökningen i denna fråga och därför ha vi kvarhållit frågan om överflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller eventuellt annan myndighet av byggnadsarbeten av detta slag, samtidigt som vi velat giva undersökningen rätt att selsätta sig med åvägabringande av en särskild kontroll.

Jag vill icke förneka, att det i hög grad förvånat mig, att statsutskottet, som främst har kännning av hur svårt det är att få budgeten att gå ihop, icke har haft tillräcklig känsla för att här har varit en möjlighet att få fram ytterligare sparsamhet med statens medel. Samtidigt måste jag säga mig, att det särskilt skulle förvåna mig, om icke andra kammaren hade känsla för vikten och betydelsen av att åtminstone verkställa en undersökning, om man här kan åstadkomma ytterligare sparsamhet med statens medel.

Herr talman! Jag skall icke under nu rådande förhållanden längre uppehålla diskussionen. Jag skall endast tillåta mig hemställa om avslag på statsutskottets hemställan och bifall till den

av herr Eriksson i Grängesberg och mig vid betänkandet fogade reservationen.

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
rattenfalls-  
byggnader.

(Forts.)

Herr Lemke: Herr talman, mina herrar! Då den ärade motionären, statsutskottets vice ordförande, slutade sitt anförande med att yrka bifall till den av honom framställda reservationen och då hans anförande gått ut över ganska vida områden, så ser jag mig trots värdagen och den timma som redan är inne nödsakad upptaga kammarens tid för att bemöta en del av den ärade motionärens anförande.

Efter den uttömmande utredning av denna fråga, som de affärsdrivande verken i betänkandets bilagor ha presterat, skulle måhända tyckas, att man kunde någorlunda kortfattat gå förbi det hela, men jag fruktar, då dessa utlåtanden varit av en diger beskaffenhet, att en del av kammarens ledamöter icke så ingående tagit del därav, som varit önskvärt. Då enligt mitt bestämda förmenande förverkligandet av motionens syfte skulle hava synnerligen vittgående och olyckliga framtida följder, icke blott tekniska och administrativa följder utan även ekonomiska, är det av stor vikt, att denna fråga blir allsidigt belyst, och därför måste jag yttra några ord.

För att börja med det större verket, kungl. järnvägsstyrelsen med underlydande och dessas funktion på ifrågavarande område, så är det en omständighet, som först och främst måste skarpt betonas, och det är *sambandet mellan byggandet och trafikerandet* av en bana, särskilt då det gäller ett sådant nät som statens järnvägar. Motionärerna sakna uppenbarligen insikt i frågan annars skulle icke sådana omdömen hava fällt i motionen som att byggnads- och trafikfrågor äro av »skiljaktig beskaffenhet» och att arbetet med trafikens skötsel förhindrar handhavandet av byggnaderna. Det är så långt ifrån, att detta är riktigt, att handhavandet av det ena, byggandet, förutsätter handhavandet av det andra, trafikerandet, för att en harmonisk skötsel av det hela skall kunna ske. Trafikskötseln i sin helhet vilar på ett tekniskt underlag. Detta tillskapas på sitt särskilda sätt för att i alla detaljer tjäna trafikerandets ändamål; annars är det omöjligt att få det hela snabbt, säkert och ekonomiskt avvecklat. Det är därför av största vikt, att den, som skall trafikera en bana, även får lov att bygga den.

Att nu icke så i allmänhet skett vid de enskilda järnvägarna bevisar ingenting. Ty man har gjort den erfarenheten beträffande de enskilda järnvägar, som inköpts för att bliva statsbanor, att åtskilliga av dem — jag har erfarenhet därav från Väst kustbanan — delvis varit så illa byggda och illa lagda, att det är uppenbart, att de ingenjörer, som handhaft byggnadsarbetena vid dessa enskilda järnvägar, icke haft begrepp om vad som vid *trafikeringen* av en bana i det fallet kräves. Annars skulle de icke blivit så byggda och lagda som de äro. Det är så, att sambandet mellan byggandet och trafikerandet, tvärt emot vad motionärerna tro, är mycket stort, och jag tror, att varje tekniker, som ägnat sig åt

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

järnvägsväsendet, skall giva mig rätt i att ingen ingenjör blir på detta område så att säga »fullodig», förrän han har ägnat sig åt både byggande och trafikera. Först skall han hava varit byggnadsingenjör och sedan trafikingenjör. För övrigt får jag säga, att jag tror, att den saken även för en lekman kan vara klar, att den, som skall begagna och driva t. ex. en affär eller fabrik, kan göra det bättre, om han fått från början grundlägga detta företag, som han sedan skall exploatera. Endast den, som vet och fått erfarenhet om vad trafiken i tekniskt avseende kräver för att snabbt, säkert och ekonomiskt kunna avvecklas, endast den är rätt lämpad att ordna järnvägsbyggandet i alla dess detaljer från banans utstakande i terrängen ända till anordnandet av de för den dagliga driften nödiga accessoirerna.

Man gör sig under dessa förhållanden givetvis den frågan: kan det vara skäl uti att skilja vad som hör ihop? Och ha vi på detta område här i landet ingen erfarenhet? Jo, denna erfarenhet finnes. Vi hade före år 1887 en särskild byggnadsstyrelse och en trafikstyrelse för statens järnvägsangelägenheter, och alla vi, som ännu minnas den tiden, och som från byggnaden övergingo till trafiken, kunna nog intyga, huru trots det samarbete mellan de två styrelserna, som i viss mån var alldeles nödvändigt, den ena dock ofta icke visste vad den andra gjorde och ville, och huru, då färdigbyggd bandel överlämnats till trafik, ofta nog mångt och mycket fick ändras och göras om, som icke var byggt och ordnat med ingående kännedom om den praktiska trafikens krav.

Skälet för det helas införlivande 1887 under en och samma styrelse var ock helt visst dessa erfarenheter och önskan om en rationellare skötsel av det hela och ingalunda, såsom blivit antytt, tron på stambanebyggandets upphörande, vilken tro alls icke kunde vara berättigad *då*, när så stora delar ännu återstodo obbyggda, bland annat av den norrländska stambanan. Man visste då som alltid tillförne, att allenast intensiteten i byggnaden fluktuerat under olika perioder. Trafik och byggnad ha nu sedan dess i 28 år varit förenade, och det bestämda påståendet kan göras, att detta varit till båtnad för det hela ur både ekonomisk och teknisk, att icke tala om administrativ synpunkt.

Motionärerna ha berört 1906 års kommitté och velat finna ett stöd för sina yrkanden i dess tillkomst och arbeten. Men därmed förhöll sig nog så, att den rörelse och tidningspolemik, som ledde till denna kommittés anordnande, utgick från vissa personligt intresserade, som måhända ansågo sig korade att övertaga ledningen av byggnaderna och häri vunno understöd på vissa håll. Kommitténs utlåtande väckte ock allmän förvåning och blev inom initierade fackkretsar föremål för en sådan kritik, att dess arbete i frågan icke heller ledde till någon påföljd.

Då numera och sedan viss tid tillbaka en särskild »byggnadsbyrå» med egen föredragande fackman är inom kungl. järnvägsstyrelsen anordnad, lär icke heller kunna påstås, att icke byggnadens angelägenheter fått den omvårdnad, som vederbort, men där-

jämte har den stora fördelen härigenom vunnits, att nämnda byrå *Ang. ledningen av statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader.* direkt kunnat ernå det högst nyttiga och nödvändiga samarbete och samråd med styrelsens övriga byråer, som givetvis bör föregå de stora frågornas avgörande i styrelsens plena.

Ett närliggande och nutida exempel på, varthän det leder med tvenne skilda styrelser, har man för övrigt i den s. k. Södertäljekommissionen, som skall omhändervisa byggnaden å linjen Rönninge—Ström av stambanan förbi Södertälje och vilken kommission av den föregående talaren omnämndes såsom stöd för hans åsikter men som jag skall tillåta mig att betrakta från andra synpunkter. Det råder numera blott en mening inom verket, att denna anordning orsakat ett alldeles onödigt och dyrbart dubbelarbete, föranlett en hel del eljest obehöfliga överläggningar, omgång och slitningar utan att några fördelar lära kunna nu eller framdeles påvisas av arrangemanget, vilket hade sin politiska bakgrund och tillkom mot sakkunskapens råd, representerat av de tillfrågade fackmännen. Sista ordet i den frågan torde för övrigt ännu ej vara sagt och blir det väl först, när trafikrealiteterna en gång framträda för statens järnvägar och Södertälje stad.

Vad nu särskilt beträffar överförande av byggnadsverksamheten till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är detta särskilt olämpligt ur den synpunkten, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alltid varit allenast ett *kontrollerande* verk, men nu enligt motionärernas mening borde dessutom bliva ett förvaltande, affärsdrivande sådant. Att man redan förut vid fattandet av ett viktigt beslut funnit en sådan tilltänkt anordning olämplig, framgår därav, att det var just på den grund, som vattenfallsstyrelsen ordnades som ett självständigt förvaltande verk, i stället för att en utvidgning då företogs med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utöver nya områden. Motionärerna taga också alldeles fel, när de tala om en av dem i utsikt ställd bättre sammanställning i byggnadshänseendet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen än med järnvägsstyrelsen och därvid åberopa den förra styrelsens förhållande till de enskilda banorna. Det är nämligen att märka, det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i förhållande till dessa banor har allenast en *kontrollerande* verksamhet men ej en byggande, utförande, och således av helt annan art. De enskilda bolag, som fått sig koncession tilldelad, bygga ju själva.

Att därjämte, såsom motionärerna, anföra arbetsbalansen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom ett skäl för ditförande av ännu mera arbete är en argumentation, som synes sakna kausalsammanhang.

Teke ens motionärerna kunna emellertid frigöra sig från känslan av det intima samband, som bör råda mellan byggnad och trafik av en bana, utan även de tala om järnvägsstyrelsens inflytande på byggnaderna, men detta inflytande skulle då bliva allenast sekundärt, och två verk skulle då handlägga samma sak med den genska säkra utsikten av slitningar under dubbelarbetet.

Man bör väl också här i landet anse, att man har något att lära

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

av andra länder, och hurudant är förhållandet där i de länder som ha »statsbanesystem»? I våra grannländer Danmark och Norge har det varit och är allt fortfarande som nu hos oss, att det är *en* styrelse och ett verk för det hela och att järnvägsstyrelserna själva bygga statsbanorna under den direkta ledningen av en inom styrelsen verkande byggnadsbyrå. I Tyskland, som på detta liksom på alla tekniskt-administrativa områden väl får erkännas ha den organisation, som fungerar på det mest kompletta sättet, är förhållandet enahanda och likaledes i Österrike. Kan det då vara troligt, att hos oss andra förhållanden, som motiverade en ändring i rådande organisation, skulle verkligen vara för handen?

Emellertid ha motionärerna för att belysa sina påståenden om att järnvägsstyrelsen skulle handhaft byggnadsarbetena på ett mindre tillfredsställande sätt, anfört vissa konkreta exempel, som det är alldeles nödvändigt att något närmare granska, dels emedan verkliga orättvisor härmed begås mot järnvägsstyrelsen, dels emedan vissa av dessa exempel sakna varje beviskraft och röra sig på områden, som ej alls höra hit.

Det första är Bohusbanan och de många sättningarna och rasen där. Järnvägsstyrelsen begick ett stort misstag, när den icke långt förr, än som skedde, lät tillfråga geologerna i och för denna byggnad. Resultatet hade helt visst blivit i stort sett detsamma, men järnvägsstyrelsen hade undgått mycken »stenkastning» och allmänheten — den allt förstående opinionen — hade blivit lugnad. Nu sedan geologerna fått fälla sina omdömen om Bohusbanan och dess förhållande i tracéen, ha ju även de erkänt och vitsordat, att markförhållandena där voro och äro alldeles *exceptionella*, och att detta varit orsaken till rasen, vilka alldeles icke hade kunnat förekommas, vem som än lett byggnaden. Ingenjörernas åsikter härom voro stadgade redan förut, men de ansågos av allmänna opinionen som »parter i målet», och därför var det skada, att geologien ej på ett tidigare stadium fick verka övertygande. Detsamma gäller även beträffande geologernas bedömande av terrängen vid Jonsered och rasen där, som nog ej heller en annan styrelse kunnat förekomma.

Kanske är det heller icke så underligt, att geologernas insats med avseende å orsakerna till byggnadsras icke i det hela kunnat medföra några mera upplysande synpunkter i och för förekommandet av sådana ledsamheter än vad som varit för ingenjörerna möjligt genom deras undersökningar och borrhningar. Det är väl nämligen så, att geologernas arbeten, intressen och vetenskapliga studier röra sig på betydligt större djup i jordens innandömen än på det ur geologisk synpunkt snart sagt »nyfödda» lilla skal eller ytlager å vår jord, inom vilket byggnadsingenjören rör sig med sina schaktningar och fyllningar samt undersökningarna för dessa. Snarare torde det väl vara så, att praktiken bland landets många duktiga väg- och vattenbyggare efter alla de stora byggnader, som här i landet utförts, givit dessa ingenjörer den erfarenhet i hithörande ämnen, som rimligen kan fås, och som väl även i stort sett givit till resultat bestående byggnadsverk över allt, där förhållandena icke varit så



exceptionella som de på sina ställen varit i Bohuslän och vid Jonsered efter vad nu även geologerna erkänt.

Ett annat exempel som anföres är den s. k. Älmhultsoluckykan. Det skulle här föra för långt att grundligt ingå på densamma, utan må det vara nog sagt, dels att den skedde på en redan sedan decennier under trafik varande bandel och sålunda icke hade med byggnadsärendet att skaffa, dels att orsaken till densamma ligger på ett helt annat område än det, varom de föreliggande motionerna handla.

Så har historien om den s. k. Storängsbanken, strax norr om Aby station, åter framdragits. Men där ha motionärerna kommit med ett för dem och deras syften mycket olyckligt valt exempel. Ty denna bank, som är byggd år 1866, sålunda för 49 år sedan, är dels byggd på en tid, då det fungerade två styrelser och sålunda byggnaderna hade sina fristående målsmän, som ej hörde till järnvägsstyrelsen, eller, som den då kallades, trafikstyrelsen, och dels är denna bank, kan man säga, bergfast. Jag har å tjänstens vägnar fått lov att svara på en kunglig remiss angående denna bank och dess bestånd, och jag hade då den turen att kunna få rådgöra med två gamla järnvägsingenjörer, som haft med denna banks tillkomst att göra, den ene som arbetschef, den andre som posthavande ingenjör. Båda levde då — den ene är nu avliden — och kunde intyga, att banken, byggd av sprängsten, ligger på avsprängda pallskift och därför, som den ene av de båda ingenjörerna, den nu avlidne, tillskrev mig, »förbliver både sådan han är och där han ligger, såvida icke jordbävning inträffar». Det har anmärkts, att hastigheten å denna sträcka är av distriktsförvaltningen nedsatt. Detta har allmänheten och motionärerna, efter vad jag kan förstå av vad som framkommit under överläggningarna i utskottet, förmenat haft något med bankens bestånd att göra, men så är visst icke förhållandet. Utan förhållandet är det, att då denna bank ligger på den starkt lutande nedgången från Kolmården till Östgötaslätten med ett bråddjup på ena sidan och lodräta klippor på den andra har man ansett det vara en ur trafiksäkerhetens synpunkt nödvändig åtgärd att minska tåghastigheten, icke för bankens beskaffenhets skull utan därför att om en olycka under tågets gång med oförminskad hastighet inträffade med den rullande materielen, om en axel skulle springa, en vevstake på lokomotivet lossna eller en hjulring sprängdes, denna olycka, som då kunde tänkas uppstå, skulle få en mycket ohyggligare omfattning i en sådan terräng och på en hög bank i kurva, än om den skedde på en linje, omgiven av i samma nivå liggande plana fält. Detta nedsättande av hastigheten har sålunda icke med bankens bestånd att göra; denna åtgärd med hastighetens minskande vidtages alltid i alla länder i bergstrakter och i allpländer med deras svåra tracéer och lutnings- samt kurvförhållanden.

Jag skall icke vidare ingå på detta, men jag har nödgats tala något härom, därför att jag icke finner de anförda exemplen bevisande. Jag tror att man i stort sett om järnvägsstyrelsens handhavande av järnvägsbyggandet, även om något brustit i den stora förvaltningen, vilket väl icke mänskligt sett kunnat undvikas, dock

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

icke kan säga, att byggnadsverksamheten varit det minst omvårdade området ty det torde vara klart att byggnadsintresset måste ligga styrelsen varmt om hjärtat, då den ju under kommande trafik måste begagna (trafikerade) vad den själv bygger.

Ser man nu åter på den direkta administrativa och ekonomiska konsekvensen av en åtgärd av sådan art, varåt motionärerna syfta, är det klart att den föreslagna ändringen skulle resultera i en mycket utökad väg- och vattenbyggnadsstyrelse. Den nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan icke vara kompetent att övertaga en så stor byggnadsverksamhet, som det här är fråga om. Anordningen skulle helt visst ställa sig vida dyrbarare än den nuvarande med en byggnadsbyrå inrangerad under järnvägsstyrelsen, där specialteknici för alla olika slag av konstruktioner m. m. redan finnas och i alla händelser måste finnas, vilka nu utnyttjas både för de under byggnad varande och de trafikerade banlinjerna. Herrarna kunna ju lätt förstå, att det blir dyrare att hava en sådan dubbel uppsättning än att inränga allt i en och samma styrelse. Å andra sidan får man väl säga, att om man skulle göra en utbrytning av byggnadsverksamheten, den nuvarande tidpunkten icke kan anses lämplig. I stort sett torde man väl kunna säga, att det svenska stambanebygget börjar kvantitativt taget att avtaga. När de nu under byggnad varande statsbanorna komma att bli färdiga, återstår väl i stort sett icke mycket mer än Inlandsbanan, och om den kommer till stånd, vilket jag hoppas, lär den väl bli byggd i långsamt tempo. Då är väl tidpunkten nu att utbryta en särskild byggnadsstyrelse icke särskilt väl vald. Hade behovet påkallat detta, borde det skett på en tidpunkt, då bygget bedrevs som mest intensivt. I alla händelser lär det nuvarande och stundande statsbanebygget icke bereda järnvägsstyrelsen något så omfattande arbete, att dess omhändertvande vållar svårigheter. Det skulle härvidlag vara mycket mera att säga, men det får vara nog med vad som är sagt.

Jag skulle nu till sist bara vilja säga några ord om vattenfallsstyrelsen och jag skall därvidlag bli helt kort, därför att jag har anledning antaga, att möjligen vattenfallsstyrelsens förhållanden i detta fall komma att belysas från annat sakkunnigt håll.

Att tänka sig, att vattenfallsstyrelsen, som redan har att förvalta anläggningar på tiotals miljoner kronor, skulle delvis överflyttas eller bilda en byrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är väl ändå en tanke som får anses absurd och som knappast ens inom lekmanakretsar kan vinna tillräcklig anslutning för att mogna till åtgärd! Även om det skulle gälla allenast de rent byggnadstekniska arbeten, som handhavas av vattenfallsstyrelsen, måste man dock härvid besinna, i full paritet med vad som sagts rörande järnvägsförvaltningen, att det är vattenfallsstyrelsen som skall driva verken, underhålla samt utbygga kraftkällorna och distribuera kraften. Kan det väl då vara klokt att dela upp detta, som så intimt sammanhänger, på skilda håll och fråntaga det förvaltande och underhållande verket rätten att grundlägga byggnaderna från början?

Med de anförda förhållandena för ögonen och då alla på detta område verkligt sakkunniga alldeles enhälligt anse, att motionärerna ej haft vare sig tekniskt, administrativt eller ekonomiskt sett fog för det de framställt i sin motion, kan det väl icke vara lämpligt att lägga ned kostnader på en så dyrbar utredning av en sak, som man a priori får anse vara olämpligt framkommen.

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

Herrarna torde emellertid nu finna, att reservationen slutar med en kläm, som är någonting helt annat än motionens kläm. Vid utredningen av denna sak först på avdelningen och sedermera inför hela utskottet ha nämligen så vägande skäl mot motionen anförts, att motionärernas yrkande glidit över, kan jag säga, från ett yrkande på en utredning om *överflyttandet* av ledningen och tillsynen av statens byggnadsverksamhet till ett annat verk, till ett yrkande om utredning angående *kontroll* över de förvaltande och affärsdrivande verken. Kontroll må vara bra, men man får här icke besked om hur denna kontroll skulle utövas. Det kan väl icke gärna tänkas mer än två sätt. Antingen skulle den åstadkommas medelst ett stort kontrollerande tekniskt verk, som skulle kontrollera de andra tekniska verken, men när några år därefter hade gått, skulle man kanske finna, att det behövdes ytterligare kontroll över detta nya kontrollverk och hur skall då detta sluta? Kontrollen kan ej sluta förrän i högsta toppen, d. v. s. hos Kungl. Maj:t, men då civildepartementet ej sitter inne med teknisk kunskap, vet man ej, hur denna kontroll till sist skall utövas. Den andra möjligheten skulle väl vara att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämna denna kontroll över de stora affärsdrivande verken, men lämpligheten av en sådan åtgärd måste väl på goda skäl betvivlas.

Men med avseende just å detta kontrollförhållande vill jag säga, att det kommit mig före, när jag läst motionen, och häri har jag styrkts ytterligare under överläggningarna på avdelningen och i utskottet, att måhända finnes det ändå någon tanke bakom motionärernas hela framträdande här, som kan vara stor och god. Kanske är det icke bara ett hugskott de kommit med, utan man får kanske se något där mellan raderna. Jag skall icke förtiga vad jag därvid trott mig se för att man icke skall säga, att jag gjort motionärerna orätt.

Den tanke, som ligger bakom är tanken på en enhetlig byggnadsverksamhet inom statens verk eller åtminstone såvitt möjligt en enhetlig ledning av denna verksamhet. Den tanken är både stor och god, men den löses icke, den förverkligas icke i *söndringens tecken*, som skulle bli en följd av motionärernas förslag, utan den måste lösas i *enandets tecken*, och den syftar till något, som landet och staten allt mera efterlängtar: ett »departement för allmänna arbeten och kommunikationer». När den både för de affärsdrivande verken och för det statsfinansiella maskineriet i dess helhet lyckliga dagen randas, att landet får ett sådant departement, då skola många av de önskemål, till vilka motionärerna nu kanske omedvetet, i allt fall utsagt, syftat, bliva uppfyllda. Men, som sagt, detta kommer då att ske icke genom söndring och splittring utan

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

genom en ledning, som enar, förmedlar och sammanför likartade men spridda krafter och verksamhetsgrenar till ett statligt helt.

Detta är den goda tanke jag ser i motionen, men till motionen sådan den föreligger kan jag omöjligen ansluta mig.

Jag yrkar, herr talman, på grund av vad jag haft äran anföra, bifall till statsutskottets hemställan och avslag å reservationen.

Herr Adelsvärd: Herr talman! Jag skall icke tillåta mig att länge upptaga kammarens tid, då de två senaste talarna redan i så långa anföranden berört så gott som alla skäl för och emot. Om jag skulle ingå på ett flertal av dessa skulle jag endast komma att göra mig skyldig till ett uppreparande, vilket jag vill undvika.

Jag önskar ändå säga några ord, emedan den nu föreliggande frågan för mig har ett mycket stort intresse, och jag för några år sedan jämväl varit i tillfälle att tämligen grundligt sätta mig in i densamma, då jag var med bland de sakkunniga från år 1906. Dessa sakkunniga enade sig om, som herrarna torde ha observerat, ett uttalande för ett skiljande av järnvägsbyggnaderna från järnvägsförvaltningen och anförde därför tyngande skäl, men utgingo från den förutsättningen, att ett sådant skiljande av byggnadsverksamheten från trafikförvaltningen dock icke borde komma i fråga för den händelse man hade anledning antaga, att statens järnvägsbyggande under en någorlunda lång följd av år komme att få i huvudsak den omfattning, den på de sista åren haft. Skulle den inskränka sig till en obetydlighet, kunde ju ett sådant särskiljande knappast var berättigat. Man vet ju också, att skälet till att byggnadsverksamheten, som i början stod under självständig ledning, någonsin inflyttades i järnvägsstyrelsen, var just det, att järnvägsbyggnaderna betydligt minskades, och att man antog, att de för en tid framåt skulle komma att bli jämförelsevis obetydliga. Detta var åtminstone ett huvudskäl, varför byggnadsverksamheten då förlades till trafikstyrelsen. Visserligen inträffade aldrig denna förutsättning, utan järnvägsbyggandet kom även i fortsättningen att ske i ganska stor utsträckning. Nu nämnde den föregående ärade talaren, att man, enligt hans mening, icke kunde vänta, att statens järnvägsbyggande under de närmaste åren skulle komma att få någon nämnvärd omfattning. Jag kan för min del icke dela denna hans uppfattning, och jag tror icke, att det är många, som kunna ansluta sig till densamma. Det beror naturligtvis på vad man menar med järnvägsbyggande i stor utsträckning. Nog får man väl anse, att den skala, i vilken järnvägsbyggandet under de sista åren ägt rum, varit så betydande, att den berättigar till en särskild förvaltning för byggnadernas utförande. Och med kännedom om de planer till fortsatt järnvägsbyggande, som nu föreligga, kan man med tämligen stor säkerhet säga, att detta även under en rätt lång tid framåt

kommer att ske i ganska stor omfattning, och även att dessa arbeten komma att något så när jämnt fördelas under de olika åren.

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

De sakkunniga föreslago, att denna järnvägsbyggnadsstyrelse skulle bli en särskild, mera fristående och mera tillfällig myndighet. Motionärerna avse däremot, att denna styrelse skulle inflytta såsom en särskilt stor avdelning i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Och för min del kan jag på grund av de ändrade förhållanden, som inträffat, sedan de sakkunniga avgåvo sitt utlåtande, gärna ansluta mig till denna motionärernas mening, då man ju har tänkt, att i samband med denna inflyttning av järnvägsbyggandet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även statens övriga stora byggnadsverksamhet skulle dit inflytta och sammanslås med järnvägsbyggnadsverksamheten. Ty även detta talar ju för att denna verksamhet må förläggas till den myndighet, som i stort sett har med byggnadsföretag i allmänhet på ett eller annat sätt att göra, nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Ett av de viktigaste skälen för en åtgärd i det syfte, motionärerna tänkt sig, synes vara, att därigenom skulle åstadkommas en centralisation av statens byggnadsverksamhet. Jag har haft tillfälle att i annat sammanhang i denna kammare beröra den frågan, och jag syftade då även på annan byggnadsverksamhet än den speciella, som det här gäller. Jag framhöll då, och jag upprepar det, att en sådan centralisation utan tvivel skulle ha ganska stor betydelse ur många synpunkter, nämligen dels ur budgetsynpunkt, dels ur synpunkten att kunna reglera arbetstillgången och arbetskonjunkturerna och dels slutligen ur nationalekonomisk synpunkt. Ur alla dessa synpunkter skulle det utan tvivel vara av stort värde, att en centralisation ägde rum av statens byggnadsverksamhet. Genom en sådan centralisation kunde en i många avseenden nyttig reglering ske på detta område, och en sådan skulle naturligtvis kunna åstadkommas just genom en åtgärd sådan som den av motionärerna föreslagna. Man skulle därigenom otvivelaktigt kunna få byggnadsverksamheten någorlunda konstant, någorlunda jämnt fördelad mellan olika år, med möjlighet att göra uppehåll under sådana konjunkturer, då detta kunde vara nyttigt ur statsregleringssynpunkt eller på grund av nationalekonomiska förhållanden i allmänhet, och med möjlighet att utöka verksamheten under tider av arbetsbrist. En dylik reglering är nästan omöjlig, så länge statens byggnadsverksamhet är splittrad och fördelad på så många olika myndigheter, som för närvarande är händelsen.

Nu stå de olika myndigheter, som varit i tillfälle att yttra sig i denna sak, emot varandra. De som för närvarande ha byggnadsverksamheten om hand, vilja behålla den, och anföra utan tvivel goda skäl härför, medan den myndighet, till vilken byggnadsverksamheten skulle överlämnas, hos vilken den skulle centraliseras, talar för åtgärden och enligt min mening anför syn-

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

nerligen goda skäl för denna sin ståndpunkt. Det kan naturligtvis icke förnekas, att idealet icke uppnås, hur saken än ordnas. Vissa olägenheter vidlåda såväl den ena som den andra anordningen. För min del lutar jag emellertid alldeles givet åt den uppfattningen, att man dock gör den största vinsten härvidlag genom att centralisera byggnadsverksamheten och sålunda företaga en ändring i den riktning motionärerna åsyfta.

Man kan ju också förutom hävdandet av centraliseringsprincipen rent principiellt säga, att det, då det gäller så stora verksamhetsområden som å ena sidan förvaltningen av ett så kolossalt företag som järnvägarna, och även vattenverken, och å andra sidan byggnaderna för dessa ändamål, är en lämplig grundsats att skilja mellan de förvaltande verken, de som ha att sköta driften, och dem, som ha att sköta byggnadsföretagen för dessa verk. Då det gäller statens affärsdrivande verk har man, tror jag, mer än eljest rättighet att draga upp vissa jämförelser med hur liknande företag administreras och organiseras i den enskilda verksamheten. Och jag tror, man kan säga, att då det gäller så stora arbeten som i detta fall, så skulle man inom ett enskilt företag med säkerhet organisera så, att man skilde emellan dessa två slags verksamhet: de som ha att leda och sköta driften, och de som skola utföra nyanläggningar, byggnader.

Jag kan i varje fall icke förstå, att de som ogilla denna tanke, så energiskt motsätta sig vad som här begäres, nämligen en utredning. Äro de så övertygade om att de ha rätt, som tycks vara förhållandet — den förre talaren sade ju till och med, att man alldeles a priori kunde säga, att utredningen skulle komma att gå i den riktning, han anser vara den rätta — varför äro de då så rädda för att gå med på en utredning, en utredning, som ju i så fall icke kan komma att gå annat än i den riktning, de önska. För min del tror jag, att utredningen kommer att gå i motsatt riktning, men någon bestämd åsikt därom vågar jag ju icke uttala. I varje fall kan jag, som sagt, icke förstå, att man från den sidan så energiskt motsätter sig den utredning, som begäres. Jag får för min del säga, att denna fråga i varje fall även i flera andra avseenden än de som närmast beröras däraf, är av så stor betydelse, att det i detta fall mer än i många andra finns goda skäl för riksdagen att besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t.

Jag ber därför, herr talman, att på grund av de skäl, jag anført, få yrka bifall till reservationen och avslag på utskottets hemställan.

Herr Winberg: Herr talman, mina herrar! Då jag efter någon tvekan kommit till den uppfattningen, att jag i föreliggande fråga måste ansluta mig till utskottets yrkande, så skall jag be att i mycket koncentrerad form få ange mina skäl därför, och detta så mycket mer, som jag vid ett föregående tillfälle i en motion rörande statens järnvägars organisation och förvalt-

ning pekad även på den detaljfråga, som motionärerna fört fram, såsom varande av den art, att den skulle behöva göras till föremål för en utredning.

De skäl, som nu bestämt mig för att gå med utskottet, äro i huvudsak följande:

För det första anser jag det vara oriktigt att lösrycka en detaljfråga och göra den till föremål för en särskild utredning, då det gäller ett stort administrativt verk. Visserligen är det den vägen man har gått på senare tid, och alldeles speciellt ifråga om statens järnvägar, men resultatet av detta tillvägagångssätt har för varje år ytterligare styrkt mig i den uppfattning, som jag redan 1912 uttalade, att skall man vidtaga några undersökningar rörande ett administrativt verk, så skall man göra det beträffande verkets organisation och skötsel i dess helhet. Ty om man lösrycker olika detaljer och gör dem till föremål för särskilda utredningar av särskilda kommissioner, så är det synnerligen svårt att komma till något tillfredsställande resultat, därför att frågorna på detta område skära så in i varandra.

Det andra skälet, som gör, att jag måste ställa mig på utskottets sida, är det, att det icke kan förnekas, att den föreliggande frågan i viss mån står i mycket nära samband med den ifrågasatta departementalreformen. Långt före detta har man vid framförande av dylika frågor pekad på, att de torde komma till sin lösning, när den frågan blir löst. I det avseendet kan jag ansluta mig till vad herr Lemke uttalade, nämligen att detta väl i stort sett är den riktiga vägen, ehuru det givetvis icke i och för sig utesluter, att utredningar rörande speciella frågor kunna göras oberoende härav.

Jag kommer så till mitt tredje skäl. Jag vill då säga, att visserligen bör man icke låta personfrågor utöva något inflytande, då det gäller frågor rörande statens verk. Men man kan dock icke alldeles bortse ifrån, att även en sådan synpunkt kan i någon mån influera på huruvida en fråga vid det ena eller andra tillfället kan anses särskilt aktuell. Och jag anser, att för närvarande är denna fråga icke av den aktualitet, som den kanske tidigare varit, därför att det ju förhåller sig så, att om det är något område, där sakkunskapen är alldeles särskilt företrädd inom den högsta ledningen vid statens järnvägar, så är det byggnadsverksamheten, då ju den nuvarande generaldirektören är speciellt utbildad på det området. Som sagt, jag vill icke säga, att detta är något avgörande skäl, men det är dock ett skäl, som man bör kunna taga någon hänsyn till.

Jag har velat säga detta, då min ståndpunkt eljest skulle kunnat synas egendomlig, enär jag ju är fullkomligt ense med motionärerna i vissa avseenden och även däruti, att denna fråga är av synnerligen stor betydelse. Jag är heller icke så alldeles bestämd i min uppfattning som herr Lemke, att det icke skulle gå an att skilja dessa två saker, byggnadsverksamheten och trafikförvaltningen vid järnvägarna. Ty den frågan anser jag i

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Aug. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

varje fall kunna diskuteras, och åtskilligt kan nog antöras både för och emot.

Men, som sagt, på grund av de huvudskäl, som jag anför, anser jag mig icke för närvarande kunna ansluta mig till kravet på en dylik detaljutredning i denna fråga, utan finner mig nödsakad att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Schotte: Herr talman! Jag har icke begärt ordet för att i sak göra något inlägg i förevarande ämne utan närmast för att ett yttrande av den ärade talaren på Malmöbanken ej må få stå oemotsagt.

Han uttalade sig i avseende å järnvägen Rönninge—Ströms av riksdagen beslutade sträckning och förklarade därvidlag, att beslutet därom borde tillkommit, så vitt jag fattade honom rätt, genom en agitation från visst håll och emot allt vad sakkunskapen hade sagt. För min del måste jag bestämt bestrida det påståendet. Jag känner icke till någon som helst agitation i den saken, såvida man icke med agitation skall mena uttalande, vidhållande och hävdande av en ståndpunkt, som var stridande mot den som dåvarande järnvägsstyrelsen förfäktade. Vad beträffar sakkunskapen torde väl den stora kommission, som tillsattes och på grunden av vars utlåtande sedermera förslag till sträckningen Rönninge—Ström uppgjordes och framlades för riksdagen samt av denna bifölls, ha suttit inne med minst lika mycken sakkunskap som någonsin järnvägsstyrelsen.

Jag är förresten fullt ense med herr Lemke däruti, att frågan om ett kommunikationsdepartement för denna sak är av särskilt framträdande betydelse, och att med den stora frågans lösning en del av de svårigheter som här nu föreligga skulle kunna lösas. Men jag vill dock därvidlag säga, att så länge de centrala verken vidhålla, att deras nuvarande ställning skall vara absolut orubbad, jag icke för min del tror, att något kommunikationsdepartement kommer till stånd. Jag tror ej heller, att med verkens nuvarande »självständighet» den nödiga enhetligheten i statens verksamhet på hela förevarande byggnadsområde kommer att vinnas. Hur verken böra lämpligen omorganiseras skall jag nu icke inlåta mig på; det förslag som i det avseendet föreligger är möjligen icke tillfredsställande; det är möjligt, att andra vägar finnas och kunna snabbare föra till målet. Men, som sagt, så länge verken hävda sin nuvarande ställning med den orygglighet som sker, är föga att hoppas för kommunikationsdepartementets tillkomst och skulle i allt fall huvudändamålet med detsamma icke vinnas.

Herr Ekman: Herr talman! Jag har begärt ordet för att något bemöta herr Lemke särskilt i avseende å en del av honom lämnade uppgifter. Herr Lemke sade under sitt anförande, att anledningen till att man på sin tid flyttade statens järnvägsbyggnader från det verk, som då hade hand om dem,



icke var den av mig uppgivna anledningen, att man väntade, att järnvägsbyggandet skulle avtaga, utan var en helt annan. Jag ber med anledning därav att få hänvisa dels till riksdagens protokoll för den tiden och dels till den av järnvägsstyrelsen avgivna, vid det nu föreliggande betänkandet fogade redogörelsen för vad som var den verkliga orsaken, vilken redogörelse jag icke tror, att herr Lemke vill bestrida riktigheten av. I slutet av sid. 9 säges: »Uti sitt i sådant avseende avgivna förslag förklarade styrelsen, som utgick från antagandet, att de årliga anslagen för fortsättande av statens järnvägsbyggnader komme att uppgå till allenast 2 eller 2½ miljoner kronor, att ledningen av byggnadsarbetena kunde anförtros åt en från trafikförvaltningsgöromålen fullt fristående ingenjör, under benämning överingenjör. Dennes huvudsakliga verksamhet skulle förläggas till linjen och därstädes förenas med chefskapet för byggnadsdistriktets byrå».

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Således säges här, att »uti sitt i sådant avseende avgivna förslag förklarade styrelsen, som utgick från antagandet, att de årliga anslagen för fortsättande av statens järnvägsbyggnader komme att uppgå till allenast 2 eller 2½ miljoner kronor etc.», att ett sådant överflyttande kunde vara lämpligt. Min uppgift i det fallet var således fullkomligt riktig.

Herr Lemke anförde vidare, att det skulle bli så mycket stridigheter mellan dessa två olika verk. Det skulle föranleda en mängd skrivelser och mycket trassel genom att arbetet för statens järnvägars byggnader och statens järnvägars trafik vore delat på två olika verk, och han stödde sig i det fallet på erfarenheter från en tid, då han själv varit med och då förhållandena varit på det sättet. Som ett alldeles speciellt exempel framdrog han det av järnvägsstyrelsen kraftigt understrukna förhållandet, att en skriftväxling ägt rum mellan kommissionen för dubbelspåret Rönninge—Ström och järnvägsstyrelsen, en skriftväxling, som järnvägsstyrelsen ansett vara en stor tunga. Denna skriftväxling inskränker sig enligt järnvägsstyrelsens egen uppgift till 175 skrivelser under ungefär 1½ års tid. Det förefaller mig, då i detta antal givetvis äro inräknade skrivelser av alla slag, både större och mindre betydande, som om järnvägsstyrelsen gjort ett onödigt stort nummer av dessa 175 skrivelser. Men när man dessutom vet, att genom denna skriftväxling mellan kommissionen och järnvägsstyrelsen högst betydande besparingar i kostnader kunnat uppnås, eller rättare sagt höjningar på grund av förslag från järnvägsstyrelsen kunnat undvikas, så må jag säga, att det synes mig, som om de 175 skrivelserna varit väl värda att få beröm, i stället för att man nu klandrar, att de kommit till stånd. Detta är ett ytterligare bevis för, hur ensidigt man på visst håll ser på denna fråga. Man biter sig fast i vad som är bekvämt för järnvägsstyrelsen och säger att det blir för många skrivelser, man biter sig fast i att järnvägsstyrelsen i sitt eget hus skall ha en överingenjör med stab för bygg-

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

nadsarbetena o. s. v., men man vill icke se på den för *staten* stora synpunkten att få tillförlitliga kalkyler och att kunna göra ekonomiska besparingar i stor utsträckning.

Herr Lemke sade vidare, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i alla tider varit ett kontrollerande verk och att det under sådana förhållanden icke vore lämpligt att, såsom motionärerna ifrågasatt, dit överföra byggnadsarbeten av nu ifrågavarande slag. Ja, det är sant, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hela tiden varit ett kontrollerande verk, men dock icke uteslutande. Styrelsen har även i vissa tider utfört byggnadsarbeten och det lär väl icke kunna förnekas, att ett verk, som har till uppgift att kontrollera byggnadsarbeten av här ifrågavarande slag, också bör ha tillräcklig kunskap om hur dessa slags arbeten böra utföras.

Jag vill vidare påpeka att vi hela tiden ifrågasatt en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vi ha ingen gång tänkt oss att styrelsens kontrollerande verksamhet skulle kunna upphöra, men väl ha vi tänkt oss att till detta skulle kunna läggas även denna andra uppgift.

Vidare sade herr Lemke att i alla andra länder utom Finland voro förhållandena likadana som hos oss, och han hänvisade därvid särskilt till Tyskland, där, som han sade, man ju är van att finna en mycket framstående organisation. Jag tillåter mig att emot hans kategoriska uppgift att förhållandena i Tyskland äro likartade som hos oss, inlägga en bestämd gensaga, fotad på den P. M. rörande högsta ledningen av statsbanebyggnader i utlandet, som är avgiven av järnvägsstyrelsen och fogad vid betänkandet.

Beträffande Preussen-Hessen säges det: »De allra flesta normalspåriga banor tillhöra staten. Drift och nybyggnader sortera under ministeriet för offentliga arbeten och de i »Eisenbahndirektionen» indelade statsbanorna. Byggnadsarbetena kunna allt efter sin omfattning bilda direkt under direktionerna ställ- da inspektioner eller ock sortera de under en driftsektion (»Betriebsinspektion».)» Jag vågar tro, att detta icke är samma arrangemang, som vi ha här i landet.

Beträffande förhållandena i Finland har herr Lemke uppgivit att där råda f. n. sådana förhållanden, som motionärerna avse att hos oss få införda men att en ändring häri avses att komma till stånd. Detta meddelande, som jag ej är i tillfälle kontrollera står naturligtvis helt för herr Lemkes egen räkning. Jag fäster mig mindre vid de i utlandet rådande förhållandena. Jag vill ha uttalat, att skötseln av ett järnvägsnät av den mycket stora utsträckning, som vi ha i vårt långsträckt land, givetvis blir mycket mera krävande även för den högsta ledningen än i ett land, där denna högsta ledning kan befinna sig mera i centrum. Jag skulle för övrigt önska, att den högsta ledningen vid statens järnvägar hos oss fick ägna sig mera åt skötseln av trafiken, så att icke även på det området befogade anmärkningar behöfde framställas. Jag tror, att de

nog finnas som anse att ända till på senaste tider åtskilligt brustit i skötseln av trafiken, i all synnerhet om förhållandena såsom nu skridit något utanför de vanliga.

Herr Lemke sökte bemöta de uppgifter jag lämnat rörande banan Alingsås—Göteborg genom att sysselsätta sig uteslutande med de kostnader, som uppkommit genom rasen. Jag ber att få erinra kammaren om, att jag i mitt första anförande sagt, att de belopp av mellan 900,000 och 1,000,000 kr., som förorsakats av rasen, är jag villig att för ögonblicket acceptera såsom något som järnvägsstyrelsen icke kunnat förutse. Men det återstår dock, såsom herrarna torde erinra sig, enligt arbetschefens uppgift i alla fall tvenne belopp, det ena på 1,877,000 kronor och det andra på 834,000 kronor, vilka belopp arbetschefen icke kunnat hänföra till kostnader, som haft något som helst med rasen att göra.

Sedan upptog herr Lemke till bemötande två saker, som jag icke vidrört i mitt anförande här i dag, men som återfinnas i motionen.

Det är nu tredje gången som jag nödgas svara herr Lemke på dessa hans uttalanden, att han icke får fatta vad i motionen sagts på det sättet, som han vill göra, och då jag nu får detta mitt uttalande antecknat i riksdagens protokoll, torde jag icke ytterligare en gång behöva upprepa detta. Herr Lemke vill ovillkorligen tolka vad som i motionen säges om Älmhultsolyckan, såsom om det skulle göras anmärkningar mot det sätt, varpå kurvan vid Älmhult ursprungligen anlades, under det att jag, såväl i avdelningen inom utskottet som i statsutskottets plenum, underrättat honom om, att våra anmärkningar gälla icke den saken, utan vår anmärkning gäller att man icke, när man började öka tåg hastigheten så mycket som man på senare tid har gjort, hade tillräcklig sakkunskap för att omlägga denna kurva, förrän en olycka hade inträffat.

Detsamma är förhållandet med mitt bemötande av vad han yttrat angående banken vid Aby station. Vår anmärkning där gäller icke det sätt, varpå denna bank ursprungligen byggdes. Utan vår anmärkning gäller, att då banan Järna—Norrköping nu planerades och en ny bangård vid Aby skulle anläggas, man då icke samtidigt sökt indraga spåret på sådan väg, att man kunde undgå denna riskabla bank. Ty även herr Lemke erkänner, att framdragandet av tåg över denna bank är riskabelt, men, sade han, detta beror icke på bankens byggnadssätt, utan det avhjälpes man genom en minskning i tåg hastigheten. I varje fall förefinnes det således en risk, och han visste att vår anmärkning rörde sig om denna del av frågan.

Både herr Lemke och herr Winberg ha uttalat, att de ansågo den nuvarande tidpunkten icke vara lämplig för en undersökning i det avseende, som motionärerna här åsyfta. Herr Lemke ansåg detta därför, att han icke trodde, att några mera betydande järnvägsbyggnader i större utsträckning skulle ifrå-

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader  
(Forts.)

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Fort.)

gakomma, och herr Winberg därför, att den nuvarande chefen för järnvägsstyrelsen var alldeles särskilt utbildad på detta område, vadan behovet nu skulle göra sig mindre gällande än tidigare. Herr Lemkes uppfattning har jag svårt att gilla. När man ser hur här i riksdagen framföras krav från alla håll på bättre kommunikationer i form av statsbanor, tror jag den tidpunkten är ganska avlägsen, då man kan säga, att statsbanebygget upphört.

Herr Winbergs betänkligheter kan jag icke heller godkänna, därför att det synes mig, att en utredning, om man överhuvud vill vara med om en sådan, icke bör uppskjutas, därför att den person, som för närvarande är chef för statens järnvägar, är alldeles särskilt skickad att förestå dessa byggen. Jag tror det vore önskvärt om resultatet av utredningen kunde föreligga, innan man på den platsen får en person, som icke har den speciella utbildningen.

Herr Lemke ingick vidare på olämpligheten, som han ansåg det vara, av att till detta centrala byggande verk överflytta byggnadsarbeten även från vattenfallsstyrelsen. Jag för min del kan icke se någon större omöjlighet där än beträffande järnvägsstyrelsen. Jag tror icke, att den omständigheten behöver hindra ett affärsdrivande verk att sköta driften på ett tillfredsställande sätt, att ett annat verk utför själva byggnadsarbetena. Men såväl här som då det gäller statens järnvägsbyggnader förutsätter jag ett *lojalt* samarbete mellan det byggande och det affärsdrivande verket.

Slutligen sade herr Lemke detsamma, som sedan herr Schotte pekat på, nämligen att man bör lösa denna kontrollfråga genom att söka åstadkomma ett kommunikationsdepartement. Må vara, men för min del är jag icke säker på att man därmed uppnår allt, ehuru det naturligtvis skulle mycket glädja mig, om en undersökning, sådan vi här påyrka, skulle i någon mån kunna påskynda tillkomsten av ett kommunikationsdepartement, ty i likhet med herr Schotte har jag den bestämda uppfattningen att skola dessa olika affärsdrivande verk på sätt som nu sker förskansa sig vart och ett bakom sina murar, utan att vilja samarbeta med de andra verken, så dröjer det mycket länge, innan vi få möjlighet att åstadkomma ett kommunikationsdepartement.

Herr Adelswärd har redan framhållit flera ytterligare skäl för att man skulle söka åstadkomma en utredning, och jag skall endast be att få stryka under, att det är just i de verk, vilka det nu gäller, som man alldeles särskilt starkt motsätter sig att få en utredning. Herr Lemke riktade en mycket skarp förebräelse mot riksdagen för det sätt, varpå riksdagen löst frågan om dubbelpåret Rönninge—Ström, i det han sade att det var en följd av en otillständig — jag tror han använde det ordet, i varje fall obehörig — agitation från visst håll. Ja, om riksdagen skulle falla till föga för en liknande agitation från visst

håll, så skulle riksdagen mycket litet motsvara sina skyldigheter. Men det må jag säga, att när man från visst håll, just från det som det här gäller, så kraftigt motsätter sig en utredning och en undersökning av de förhållanden motionärerna här beröra, så förefaller det mig också att riksdagen icke borde ge efter för en sådan agitation, utan att riksdagen verkligen borde själv säga ifrån, att en sådan undersökning vilja vi i alla fall ha.

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Herr E. A. Nilson i Örebro: Jag skall, herr talman, icke många minuter taga kammarens uppmärksamhet i anspråk, men då jag icke deltagit i statsutskottets behandling av det föreliggande utlåtandet, har jag inför kammaren velat tillkännagiva min ståndpunkt.

Envar, som med någon uppmärksamhet läst igenom de bilagor, som åtfölja utskottets utlåtande, får givetvis ett starkt intryck av den rivalitet, som råder mellan vederbörande ämbetsverk. Jag har då uppställt för mig den frågan: är en sådan rivalitet mellan ämbetsverken gagnelig för statslivets sunda utveckling? Och jag har svarat ett alldeles bestämt klart nej, det kan den icke vara.

Alla erkänna, att samarbete är behöfligt och nödvändigt, men det är svårt att åvägabringa. Hur skall detta ske? Det har för mig syntts vara den största frågan man därvidlag har att lösa. Nu har den ärade talaren, som förde statsutskottets talan, uppställt den maximen i sitt första anförande, att den som grundlagt en affär, även bör leda dess utveckling, och från den maximen kom han till den slutledningen, att varje ämbetsverk följaktligen borde sköta sig självt. Ja, men låt oss närmare undersöka den maximen. Är det verkligen vederbörande ämbetsverk, som grundlagt företaget? Det är nog icke så; det är nog statsmakterna, som grundlagt såväl järnvägarna som vattenfallsbyggnaderna och andra liknande företag i vårt land. Vi få därför icke driva den maximen därhän, att vi säga, att därför att det finnes en särskild styrelse för företaget, bör också samma styrelse få sköta sig så pass självständigt om herr Lemke här utvecklade, att den borde få göra. Den ärade talaren på Malmö-bänken slutade emellertid med att förklara, att en enhetlig ledning av statens arbeten är behöflig. Såvitt jag kunde förstå, stod den slutledning, till vilken kan sålunda kom, icke i något klart och logiskt samband med den föregående utvecklingen av hans ganska långa anförande. Den ärade talaren erkände emellertid, som sagt, att behov förelåg av en enhetlig ledning av statens arbeten, och han förklarade, att han skulle med stor glädje se den dag, då vi finge ett departement för allmänna arbeten. I dessa hans känslor tager jag mycket livlig del. Men skall detta departement kunna på ett lämpligt sätt fullgöra sina åligganden, så kräves det också ovillkorligen, att departementet antingen inom sig självt eller också utanför departementet har

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.

(Forts.)

något organ, som kan biträda departementet vid ledningen av dessa arbeten. Ty icke kan man lägga på en blivande departementschef den arbetsbörda, som skulle vara föranledd av åliggandet att på ett rätt sätt avväga de olika anslagskraven från de rivaliserande ämbetsverken. Det skulle nog vara synnerligen svårt att finna en departementschef, som ville taga på sig en sådan arbetsbörda.

Om jag nu från de synpunkter jag här har utvecklat skulle vilja fråga, vilken ståndpunkt är den, som ligger närmast, utskottets eller reservationens, så kan jag för min del icke komma till något annat, än att utskottet mycket skarpt hävdar decentralisationsprincipen, under det att reservationen hävdar centralisationsprincipen beträffande ledningen av statens arbeten, och ifrån den synpunkten ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Herr Lübeck: Herr talman, mina herrar! Jag skall be att få med några ord yttra mig i den föreliggande frågan med särskild hänsyn till vattenfallsstyrelsen. Jag vill då hava sagt, att om man också enligt min uppfattning kan ha olika meningar om det sätt, på vilket vattenfallsstyrelsen tagit ställning i en del frågor av mera vattenfallspolitisk innebörd, så kan man enligt min uppfattning icke ha mer än en mening därom, att vattenfallsstyrelsen på ett synnerligen framstående sätt förstått att handhava den byggnadsadministrativa verksamhet, som varit lagd i dess händer. Då här talas så mycket om att det är svårt att kontrollera, så vill jag — beträffande vattenfallsstyrelsens byggnader särskilt framhålla, att styrelsen låtit sig angeläget vara att lämna allt möjligt material för utövande av kontroll inom detta verksamhetsområde. Styrelsen har nämligen med berömvärd påpasslighet publicerat uppgifter, och mycket detaljerade sådana, rörande sina byggnadsarbeten med ingående uträkningar av enhetspriser o. dyl., så att det för en fackman varit mycket lätt att följa dess verksamhet på området. Jag har för min del icke alls varit sinnad att icke utöva kontroll beträffande dessa siffror, men såsom min bestämda uppfattning måste jag, som sagt, tillkännagiva, att jag i stort sett icke finner någon anledning till kritik över denna del av verksamheten.

Jag vill också beträffande vattenfallsstyrelsens arbeten vitsorda detsamma som herr Lemke tidigare uttalade beträffande järnvägsstyrelsen, nämligen att det vore synnerligen olyckligt att skilja byggnadsarbetena från driften. I fortsättningen kommer det att ställa sig så — och man har redan nu många exempel därpå — att utveckling av anläggningarna, det må gälla kraftverksbyggnader eller linjebyggnader, måste ske i intimt samband med den redan pågående driften, och jag är absolut övertygad därom, att detta skulle, om man lade byggnadsarbetena i en särskild myndighets hand, vålla mycket svåra slitningar.

Här har av en föregående ärad talare yttrats något om rivali-

teten mellan vissa ämbetsverk. Ja, mina herrar, det är ju möjligt, att en sådan rivalitet föreligger, men jag tror icke, att det behöver utgöra någon särskild anledning till bekymmer för riksdagen i detta sammanhang. Allra minst tror jag, att riksdagen ur den synpunkten behöver bekymra sig för kontrollfrågan, ty det bör man ha klart för sig, att inom det verk, som de ärade motionärerna synas anse särskilt lämpligt såsom kontrollorgan, redan nu förefinnes ett mycket starkt utvecklat sinne för att kontrollera andra statsmyndigheters åtgöranden, och däri borde sålunda, anser jag, de ärade motionärerna sett en viss trygghet för att riksdagen skall få den nödiga kontrollen på detta område.

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Jag anser mig ha så mycket större anledning att påpeka detta förhållande, som jag icke kan finna annat än att motionärerna, när de gått att skriva sin från motionen avsevärt avvikande och mycket vittsvävande kläm, gjort sig skyldiga till stor ensidighet i detta hänseende. Skall man uttala sig för att det skall inrättas något slags kontrollorgan för statens byggnadsverksamhet, så finnes det väl ingen anledning att hänföra detta enbart till statens järnvägs- och vattenfallsbyggen, såsom här skett, utan det borde då omfatta även den byggnadsverksamhet, som, om också för närvarande icke så betydande, utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det är icke uteslutet, att motionärerna även där, om också i mindre skala, skulle finna anledning till liknande kritik, som de, ehuru enligt min uppfattning med orätt, trots sig finna skäl att utöva mot de båda andra styrelserna.

Jag ber till slut, herr talman, att få på det varmaste ansluta mig till de förhoppningar, som här i dag uttalats om skapandet av ett departement för kommunikationer och allmänna arbeten. Om vi i våra affärsdrivande verk hålla duktigt folk i ledningen och dessa män icke i onödan besväras med kontrollsynpunkter från riksdagens sida, så tror jag också, att de skola förstå att under den centralisation, som inom ett kommunikationsdepartement alltid kommer att uppstå, finna varandra i den samverkan, som för arbetenas bästa utförande är nyttig och nödig.

Herr Lemke: Jag har begärt ordet för att i korthet bemöta särskilt det sista anförandet av motionären, herr Ekman, vari han gjorde åtskilliga påståenden, som icke kunna få stå oemotsagda.

Med anledning av herr Schottes anförande däri han opponerade sig emot mitt yttrande, att sakkunskapen uttalat sig mot Södertäljekommissionen, vill jag emellertid först såsom bevis för mitt yttrandes riktighet blott erinra om trenne personer, som uttalade sig emot anordnandet av denna kommission och även mot den linje, som blev beslutad, nämligen nuvarande vattenfallsstyrelsens chef, överste Hansen, nuvarande överingenjören i järnvägsstyrelsen, major Fogelmark, och slutligen den numera avlidne mycket kunnige och duglige trafik- och byggnadsmannen kapten Fogelberg. Dessa tre representera så mycket av den bästa sakkunskapen på detta område, som överhuvud finnes här i landet.

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

Så skall jag be att gentemot vad herr Ekman anförde få vidhålla, att sammanslagningen av statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik berodde på de skäl, som jag angav. Han talade om att det skulle ha förväntats, att statsbanebyggnaderna då skulle avstanna eller bliva mindre, men realiteten gav icke detta vid handen. Om man jämför det årets budget för järnvägsbyggnaderna med vad riksdagen senare beviljade, skall man finna, att utgifterna stego i ganska hög grad, och det var således ett fullkomligt felaktigt antagande, att de skulle minskas och att man därför borde slå ihop dem under gemensam ledning. Och herr Ekman må säga vad han vill, olägenheterna voro stora på den tiden, då det var två olika styrelser, som hade dessa saker att ombesörja, det har jag *personlig* erfarenhet om, då mina järnvägsår sträcka sig tillbaka även över de tiderna.

Sedermera talade herr Ekman om dessa 175 skrivelser, som väx-lats mellan Södertäljekommissionen och järnvägsstyrelsen, och påstod, att genom dem skulle så stora beparingar ha uppstått. Ja, vem kan säga, om icke de besparingarna kunnat uppstå i alla fall, därest järnvägsstyrelsen fått sköta dessa byggnadsarbeten i samråd med vattenfallsstyrelsen? Det finnes icke anledning antaga annat än att samma besparingar skulle uppstått även då.

Sedermera ville han göra gällande, att jag haft orätt i vad jag sade om administrationen av byggnadsväsendet vid järnvägsförvaltningarna i Preussen-Hessen. Jag ber då att få säga, att därmed sammanhänger *faktiskt* på det sättet, att under departementet för allmänna arbeten och kommunikationer i Preussen lyda särskilda järnvägsdirektioner, »die Königliche Eisenbahndirektionen», och under dem lyda »Bauinspektionen» och »Betriebsinspektionen», men alla dessa Bauinspektionen, som ha med byggnader att göra, sortera var och en särskilt under någon av de nämnda järnvägsdirektionerna. Det är således alldeles likartade förhållanden med dem här i Sverige, för såvitt man överhuvud kan göra en jämförelse mellan ett land, som icke har ministerium för allmänna arbeten, såsom Sverige, och ett land, som har ett sådant ministerium, såsom fallet är med Tyskland.

Slutligen måste jag framdraga »Älmhultkurvan» ännu en gång. Herr Ekman påstod, att jag lagt min kritik därav alldeles oriktigt och såsom motionärerna icke menade, och han klandrade, att denna kurva icke långt förut blivit omlagd, utan att det först skulle ske en olycka där. Olyckan vid Älmhult berodde på ett *reglements-brott*, i det att en förare körde för fort genom en växelkurva. Alla växelkurvor i hela världen äro farliga, om man kör för fort genom dem, och om man bryter mot reglementet sker lätt en olyckshändelse. Så skedde också där, men icke lär väl järnvägsstyrelsen kunna klandras därför att, *när* en olycka skett, den lade om ingångslinjen för att förebygga framtida möjliga olyckor.

Till allra sist har *även jag* glädjen att för tredje gången upplysa herr Ekman om, hur det rätteligen var med linjen vid Åby och banken där, och även jag har glädjen att få detta antecknat i proto-



kollet. Det förhåller sig så, att samtidigt med den nya bangårdsbyggnaden i Åby har distriktsförvaltningen utfört en undersökning över ett annat läge för denna mycket omtalade linje, men denna har resulterat däri, att banken kan icke avlysas såsom järnvägslinje på annat sätt än om man går in med en stor tunnel i berget för en kostnad av bortåt 2 miljoner kronor. Inför en sådan utgift har kungl. järnvägsstyrelsen ansett sig icke kunna göra annat än behålla denna bank, som stått i femtio år och som *icke är trafikfartig*, jag betonar det fortfarande. Vid järnvägsbanken vid Åby behöver inga olyckor befaras, det har jag sagt förut och står fortfarande vid, om man kör med den reducerade hastighet, som alla kloka trafikförvaltningar föreskriva i sådan terräng. Detta har jag som sagt nu fått nöjet att för tredje gången upplysa herr Ekman om.

Så förklarade slutligen herr Ekman, att statsbanebyggandet skulle komma att upphöra. Jag har emellertid icke sagt, att det skulle komma att alldeles upphöra, men jag tror, och jag vidhåller det fortfarande, att när de nu under byggnad varande bandelarna en gång bli färdiga, så återstår egentligen ej många flera stambanebyggnader än Inlandsbanan. Ty i södra Sverige torde ej vidare några stambanebyggnader komma att utföras, och tvärbanan mellan den nuvarande norrländska stambanan och den blivande Inlandsbanan ligga så långt i framtiden, att de knappast kunna vara att nu taga med i räkningen. Och även om de komma till stånd, så komma nog även de att bedrivas i ett mycket långsamt tempo.

Herr Wiklund: Ja, herr talman, det har redan framhållits så många skäl, som efter mitt förmenande tala för bifall till utskottets förslag, att det ej kan anses lämpligt eller ens behövt till här under diskussionen upprepa, vad som sålunda redan blivit sagt. Det gäller också i en fråga som denna, att det är ganska svårt för lekmannen att få ett rätt grepp på densamma. Vid behandlingen av detta ärende i utskottsavdelningen har jag emellertid för min del försökt att undersöka, vad som vore att vinna genom ett bifall till motionärernas förslag, och jag har därvid kommit till den uppfattningen, att inga som helst fördelar därigenom kunde vinnas. Om det vore så, att man kunde tänka sig, att man genom att överföra järnvägsbyggnaderna från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle kunna erhålla tillförlitligare kostnadsberäkningar, billigare järnvägsbyggnader, eventuellt solidare sådana, så vore allt skäl att bifalla detta förslag. Men för min del kan jag inte finna det vara annat än minst sagt tvivelaktigt, om en sådan åtgärd skulle mäktas åstadkomma en så kraftig verkan. Det blir ju i alla fall samma personer, tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadskåren ävensom andra civila tjänstemän, som komma att verkställa såväl kostnadsberäkningar som byggnader, och jag tror för min del icke, att den omständigheten att dessa komma att lyda under ett annat ämbetsverk skall kunna åstadkomma den verkan, att det blir vare sig tillförlitligare beräkningar eller billigare byggnader.

Dessutom torde man väl ändå nödgas medge, att byggnader

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

och drift äga en sådan samhörighet sinsemellan, att man icke gärna kan skilja på dessa olika grenar av förvaltningen. För min del befarar jag, att det skulle kunna uppstå mindre behagliga slitningar, om det ena verket skulle utföra byggnaderna och det andra skulle utföra driften och jag anser därför, att det icke vore lyckligt att åstadkomma en dylik uppdelning.

Nu ha motionärerna påpekat och åberopat vissa såväl under äldre som nyare tid begångna misstag, som enligt deras mening vore att hänföra till den nuvarande ordningen. Ja, det må vara sant, att misstag kunna påvisas. Men det förtjänar likväl erinras, att åtminstone något av dessa misstag uppstått under en tid, då byggnaderna icke hörde under järnvägsstyrelsen. Ifråga om en del andra misstag så äro dessa av den art och beskaffenhet, att det näppeligen torde stått i mänsklig förmåga att på förhand förutse desamma.

Men så en annan sak. Jag undrar verkligen om det kan vara till gagn att jämt och ständigt ändra och omorganisera de centrala ämbetsverken. Ursprungligen hörde järnvägsbyggnaderna till en särskild byggnadsstyrelse. Sedermera ansågs detta ej vara bra, utan de överflyttades till järnvägsstyrelsen. Nu vill man därifrån överflytta dem till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Helt nyligen har man visat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsbörda blivit över hövan stor, och för att lätta denna har man ansett sig böra överföra från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alla ärenden rörande vattenavtappningar och avdikningar till lantbruksstyrelsen. Helt nyligen har också inrättats ett nytt ämbetsverk, nämligen vattenfallsstyrelsen, och detta har organiserats. Nu vill man därifrån överflytta alla ärenden rörande vattenfallsbyggnader till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varigenom denna skulle bli ett av de största verk, som finnas här i landet. Det är ju givet, att organisationen av centrala ämbetsverk också måste rätta sig efter tidsförhållandena och efter de krav, som kunna göra sig gällande. Men för min del kan jag icke se, att motionärerna här anfört något sådant krav, som kunde motivera en ändring av järnvägsstyrelsens, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och vattenfallsstyrelsens verkamhet. Alla dessa centrala ämbetsverk skulle ju därigenom behöva undergå omorganisation och förändringar.

Ja, nu synas motionärerna, som också äro reservanter, vid detta utlåtande i viss mån ha modererat sin uppfattning och synas endast åsyfta att åstadkomma kontroll över arbetena. Det är också aldeles givet, att en kontroll är god överallt, där den kan åstadkommas. Men om det kan vara riktigt, att det ena ämbetsverket skall kontrollera det andra, det synes åtminstone mig vara mycket tivelaktigt. Vill man åstadkomma kontroll, en verklig sådan, tror jag nog, att det kan vara möjligt. Men då måste man väl söka att på en annan väg, än den av motionärerna här angivna, åvägbringa en dylik kontroll. Frågan härom föreligger emellertid icke nu till behandling. Jag tror också att, om man vill värdesätta de yttranden, som bifogats utskottets utlåtande, så skall man ovillkorligen nödgas ge det största

vitsordet åt de yttranden som avgivits av järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen.

Jag anhåller, herr talman, att på de skäl, som blivit anförda i nyss nämnda yttranden och som närmare utvecklats i utskottets utlåtande, få yrka bifall till statsutskottets förslag.

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Häruti instämde herr *Ström*.

Herr *Sommelius*: Herr talman, mina herrar! Vi ha nu fört en lång diskussion rörande detta ärende, och därunder ha många synpunkter blivit framförda. Det förefaller mig emellertid, att den huvudsakliga, den allra viktigaste synpunkten i detta ärende, om den också icke precis blivit glömd, dock i alla fall förirrat sig — särskilt å den sida, där man yrkat bifall till reservationen — till att röra sig om en massa fall, för vilkas misslyckande eller mindre goda resultat man lagt skulden på kungl. järnvägsstyrelsen. Jag tror ej det tjänar mycket till att erinra härom, men jag är likvisst övertygad om att man skulle kunna söka upp många flera fall, där järnvägsstyrelsen gjort sig skyldig till missgrepp — ty intet är fullkomligt; och detta gäller icke blott järnvägsstyrelsen, utan även vattenfallsstyrelsen och även andra företag i vårt land. Det är nämligen så, att ingen myndighet, till vilken herrarna än skulle vilja hänskjuta denna fråga för att få den fullgjord på bästa möjliga sätt, skulle kunna tänkas göra det bättre utan möjligen sämre. Man har sålunda enligt min uppfattning gjort sig skyldig till en felaktighet ifråga om bedömandet av själva utgångspunkten, då man framkommit med denna motion. Och om jag icke sett den djupa övertygelse och den starka hänförelse, med vilken statsutskottets vice ordförande försvarade sin reservation, så skulle jag verkligen icke tro, att det låge ett djupare allvar under försöket att skilja från kungl. järnvägsstyrelsen ett av de arbetsområden, utan vilka jag nästan vågar säga att denna styrelse icke kan existera, åtminstone inte föra fram verket och uppnå bättre resultat. Man må ha vilka anmärkningar som helst ifråga om järnvägsstyrelsen, men, mina herrar, tag ifrån denna styrelse rättigheten att utföra de byggnader, som den i praktiken under sin administration skall använda, så få herrarna se, vilket resultat som kommer att vinnas!

Nu säger den ärade reservanten, att det aldrig blivit klart, vem det är som skall utföra dessa byggnader, och han säger vidare, att anhopningen av göromålen nödvändiggör en fördelning av arbetet, att det icke kan fortgå längre som hittills, och att besparingar skulle vinnas genom ett bifall till reservationen samt slutligen att härmed vunnas större sakkunskap vid byggnaders utförande. Han frågade, om man kunde säga, att de anslagssummor, som beviljats, blivit på ändamålsenligaste sätt använda. Nej, i vissa avseenden har han rätt. Men när man hört dessa uttalanden, gör man sig den frågan:

Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

finns då ingen organisation inom järnvägsstyrelsen? Det där lilla ordet organisation är något, som ofta användes i vårt språk, men vilket svenskarna i allmänhet icke ha stor benägenhet att lyssna till. I det ordet rymmes den stora hemligheten och hela konsten vid drivandet av företag i allmänhet. På bristande organisation ha många enskilda företag strandat, och om vi icke skydda vattenfallsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, då det gäller organisationen för utövande av deras verksamhet, tror jag, att vi begå ett stort fel. Huvudsaken är just en väl genomförd organisation. Nu frågar jag: är det möjligt, att man kan av järnvägsstyrelsen kräva en fullgod ledning, om man berövar den mer än hälften av dess verksamhetsområde? Vad blir följden av detta? Jo, följden blir endast, att man vid sidan av järnvägsstyrelsen får ett nytt ämbetsverk med höga löner. I stället bör man av kungl. järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen kräva förmåga hos vederbörande ledare att kunna organisera det arbete, som behövs för driftens upprätthållande och fortsatta utveckling. Man må vänta större eller mindre järnvägsbyggnader för framtiden, för min del tror jag, att järnvägsbyggnadet kommer att oförminskat fortgå, och det blir då så mycket farligare för kungl. järnvägsstyrelsen, om man berövar densamma ledningen av detta arbete.

Nu visste jag verkligen icke, att det fanns någon organisation av ifrågavarande beskaffenhet i järnvägsstyrelsen, men talaren på Malmöbanken, herr Lemke, omnämnde, att det finnes en sådan organisation, och det skulle mycket förvåna mig, om så icke vore fallet. Man kan taga en chef ur vilken krets som helst. Att man får en duglig, kraftig man, som vet vad han vill, det är huvudsaken. En sådan kan organisera driften på bästa och lämpligaste samt på ekonomiskt mest givande sätt. Jag ville se, hur det skulle tillgå, om icke järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen förstätt ordna driften på ändamålsenligt sätt. Naturligtvis måste chefen för järnvägsstyrelsen, han må vara tekniskt utbildad för järnvägsbyggande eller för järnvägsdrift, överlämna vissa uppdrag åt andra personer.

Då det som sagt finnes inom järnvägsstyrelsen en organisation för byggnadsarbeten, så frågar jag, vad man skall göra med denna organisation, ifall man hänskjuter byggnadsarbetena till en myndighet, som står utanför. Om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beslutar att en järnvägsbyggnad skall anläggas på det eller det sättet, vad skall då järnvägsstyrelsen säga — ty jag förmodar, att den blir satt i tillfälle att yttra sig — om den anser, att ett visst föreslaget arbete icke kan utföras på ett angivet sätt, utan att det bör påkallas en annan lösning, vilken emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å sin sida icke vill vara med om. Då får väl frågan gå till Kungl. Maj:t, men det blir i alla fall en dualism, som icke är gagnelig för de verk, som därav beröras.

Jag kan icke se annat än att motionärerna önska kasta en

skugga på järnvägsstyrelsen, och att de velat förringa dess verksamhetsområde genom att överflytta en del av arbetet till en myndighet, som står alldeles utanför, och som visserligen kanske är väl förfaren i järnvägsbyggande men i varje fall icke skall få pröva, huru de anstalter, den själv vidtagit, i realiteten komma att tillämpas. Jag vill se, hur det skall vara möjligt för järnvägsstyrelsen och även vattenfallsstyrelsen att bedriva sin verksamhet på basis av åtgöranden, som av en annan myndighet blivit vidtagna.

*Ang. ledningen  
av statens  
järnvägs- och  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)*

Herr talman, jag har med detta velat erinra riksdagens andra kammare om nödvändigheten av att en praktisk organisation åstadkommes inom kungl. järnvägsstyrelsen, om det icke redan finnes en sådan. Jag tror, att det är den enda lösning, som kan medföra ett för staten gynnsamt resultat för framtiden av utvecklandet av järnvägsdriften. Jag anhåller att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Ekman: Det var med viss förvåning, som jag hörde den siste ärade talaren — efter det han försäkrat, att motionen blivit väckt med uppriktig avsikt — sedermera mot slutet höja sig till så pass hög flykt som att påstå, att vi, som stått kvar på jorden, endast avsett att kasta en skugga på järnvägsstyrelsen. Jag har den pretentionen, att en motion av så pass allvarlig innebörd, som den jag jämte en annan motionär tillåtit mig väcka, skall få anses föranledd av någonting annat än personliga hänsyn.

Jag begärde ordet, innan herr Sommelius på detta rent personliga sätt uttalat sig om motionärerna, nämligen då han sade, att han icke kunde tänka sig, att järnvägsstyrelsen eller statens järnvägsdrift skulle kunna existera, om man utbröte byggnaderna på det sätt, som föreslagits. Herr Sommelius var nog där konungsligare än konungen själv. Ty först och främst vill jag erinra om, att de sakkunnige, som år 1906 blivit speciellt tillkallade för undersökningar på detta område, kommo till motsatt uppfattning och enhälligt ansågo, att byggnadsarbetet borde från järnvägsstyrelsen utbrytas. Och vidare tillåter jag mig erinra om, att dåvarande järnvägsstyrelsen med någon tvekan och med endast en reservant kom till precis samma resultat. Jag tror sålunda icke, att det är farligt att nu sätta i fråga en undersökning om, huruvida icke det, som år 1906 enhälligt ansågs önskvärt, även i dag skulle ha något fog för sig.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen framställde propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på avslag därå och bifall i stället till den av herrar A. Ekman och Eriksson i Grängesberg avgivna, vid utlåandet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl av herr Ekman, i anledning varav nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

Ang. ledning<sup>en</sup>  
av statens  
järnvägs- och<sup>b</sup>  
vattenfalls-  
byggnader.  
(Forts.)

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 57, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den av herrar A. Ekman och Eriksson i Gränsgesberg avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen.

Voteringen utvisade 87 ja mot 35 nej, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

### § 9.

Herr statsrådet *Vennersten* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 191, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § i lagen den 12 maj 1897 med vissa bestämmelser om riksbankens sedelutgivningsrätt, så ock angående forum för riksbanken, till lag om ändrad lydelse av 3 och 6 §§ i lagen för Sveriges riksbank den 12 maj 1897 samt till lag angående rätt för Konungen att i vissa fall medgiva riksbanken viss ökad sedelutgivningsrätt;

nr 192, angående ändring av bestämmelserna för statens meddelande av sjöförsäkring mot krigsfara; och

nr 193, angående bestridande av kostnader för framlidna Hennes Maj:t Änkedrottning Sofias och framlidna Hennes Kungl. Höghet Änehertiginnans av Dalarna begravningar.

Nämnda propositioner bordlades på begäran.

### § 10.

Avlämnades följande nya motioner, nämligen av:

herr *Olsson* i Ramsta, nr 234, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 119, angående åtgärder från det allmänna sida för beredande av driftkredit åt idkare av mindre jordbruk;

herr *Akerman*, nr 235, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 176, med förslag till lag om ändrad lydelse av § 2 mom. 1 och 2, § 3, § 5 mom. 3, § 7 mom 3 samt § 8 mom. 2 och 3 i lagen den 24 maj 1895 angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov;

herrar *Palmstierna* och vice talmannen *D. Persson*, nr 236, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 173, med förslag till förordning angående grunder för upplåtelse av vissa kronan tillhöriga vattenfall och strömfäll m. m.; samt

herrar *Branting* och *Nilsson* i Bonarp, nr 237, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 139, med förslag till dels lag om ändrad lydelse av 7, 16, 20 och 23 §§ i lagen den 30 juni 1913 om allmän pensionsförsäkring, dels ock lag om viss ändring av de i 37 § av samma lag meddelade övergångsbestämmelser.

Ifrågavarande motioner bordlades.

### § 11.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 58, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användande av allmänna besparingar å riksstatens femte huvudtitel till modernisering av övningsbatteriet i exercishuset vid flottans station i Karlskrona m. m.;

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om anslag för upplysnings- och undervisningsverksamhet för nykterhetens främjande jämte en i ämnet väckt motion;

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användning av viss besparing å anslaget till 1914 års kurser i alkohologi och hälsolära;

nr 61, i anledning av väckt motion om viss ändring i gällande villkor för statsunderstöd till folkbibliotek;

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående höjning av anslaget till överståthållarämbetet, avseende ökat bidrag till avlöning åt den under andre stadsfogden i Stockholm lydande exekutionsbetjäningen;

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande av kronans rätt till danaarv efter förre skolläraren Johan Fredrik August Pettersson från Hjelminge i Gåsinge socken m. fl.; och

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärvande för Östersunds hospitals räkning av visst ägoområde i Mjälle by i Frösö socken av Jämtlands län;

bevillningsutskottets memorial, nr 22, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande utskottets betänkande nr 20, i anledning av väckt motion om upphävande av tullen å smör;

lagutskottets utlåtanden:

nr 29, i anledning av väckt motion med förslag till lag om ändrad lydelse av 10 § i förordningen den 17 maj 1872 angående ändring i vissa fall av gällande bestämmelser om häradssting m. m.; och

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område m. m.;

andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 7, i anledning av en av herrar Nilsson i Tånga och Thorsson väckt mo-

tion, nr 36, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående avskaffande av entreprenadsystemet vid lantbrevbäringens ordnande;

andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 10, i anledning av första kammarens beslut rörande väckta motioner angående rätt till en fri resa till och från hemorten för till tjänstgöring inkallade värnpliktige och landstormsmän; och

nr 11, i anledning av herr Hamiltons m. fl. motion, nr 64, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående provisorisk lindring av kommunernas ekonomiska bördor; samt

andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande, nr 10, i anledningen av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om åstadkommande av en sammankomst av de svenska och danska riksdagarnas samt det norska stortingets ledamöter.

### § 12.

Justerades protokollsutdrag.

### § 13.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Åkerman</i>	under 14 dagar fr. o. m. den 3 maj,
» <i>Rydholm</i>	» 4 » » » 3 »
» <i>Igel</i>	» 10 » » » 3 »
» <i>Olsson i See</i>	» den 4 maj,
» <i>Tysk</i>	» 8 dagar fr. o. m. den 3 maj,
» <i>Kropp</i>	» 2 » » » 3 »
» <i>Andersson i Altofta</i>	» 4 » » » 5 »
» <i>Kant</i>	» 2 » » » 3 »
» <i>Johanson i Huskvarna</i>	» 3 » » » 2 »
» <i>Lithander</i>	» 2 » » » 3 » och
» <i>Welin</i>	» 2 » » » 3 » .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 1,3 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.