

## Nr 57.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1915 kl. 4.30 e. m.

*Utlåtande 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.*

(4:e avd.)

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* har 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 böra överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid jämväl bör tagas i övervägande, i vad mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan böra erhålla förändrad organisation, ävensom huruvida vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten eventuellt må finnas kunna och lämpligen böra uppgå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Beträffande vad motionärerna anfört till stöd för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionerna.

Över berörda motioner har utskottet i vederbörlig ordning låtit inhämta yttrande av ej mindre järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen än även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ifrågavarande yttranden äro bifogade detta utlåtande (Bil. 1—3).

Vad först angår frågan om bortflyttande av ledningen av statens järnvägsbyggnader från järnvägsstyrelsen hava motionärerna såsom huvudskäl för lämpligheten av en sådan åtgärd anfört, att de trafikerade statsbanornas förvaltning och skötsel måste anses fullt taga i anspråk järnvägsstyrelsens arbetskrafter. Till stöd för motionärernas uppfattning att bantyggnaderna blivit lidande därpå, att ledningen av dessa byggnader varit förlagd till järnvägsstyrelsen, hava motionärerna åberopat vissa under såväl äldre som nyare tid mindre väl planlagda och utförda järnvägsbyggnader.

*Bihang till riksdagens protokoll 1915. 6 saml. 36 häft. (Nr 57).*

Att under den långa tid, statsbanor byggts i vårt land, vissa misstag blivit begångna, är ju känt och i och för sig ej heller förvånande. I avseende å de av motionärerna anförda exemplen är dock att märka, att dessa även hänföra sig till anläggningar, som dels utförts under en tid, då särskild byggnadsstyrelse hade ledningen av statsbanebyggandet, dels ock äga det oskiljaktiga samband med trafiken, att de, enligt vad synes ostridigt, måste handhavas av järnvägsstyrelsen. Med hänsyn härtill torde de i motionen anförda exemplen icke kunna anses berättiga till de slutsatser, som motionärerna velat härleda ur desamma. Järnvägsstyrelsen har i det berörda utlåtandet framhållit, hurusom till följd av de på senare tid genomförda förändringarna i styrelsens organisation styrelsen måste anses i högre grad än tidigare varit fallet lämpa sig för att handlägga jämväl ärenden rörande statens järnvägsbyggnader. Vad särskilt vidkommer de med innevarande års ingång ikrafitträdda förändringarna i järnvägsstyrelsens organisation synes det ock utskottet otvivelaktigt, att dessa förändringar, genom vilka bland annat dels en ny överdirektör ställts till generaldirektörens förfogande dels ock i järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå inordnats den avdelning av styrelsen, som har att handlägga frågor om nybyggnad samt till- och ombyggnad av bangårdar, icke blott medfört ökad möjlighet för järnvägsstyrelsens chef att ägna uppmärksamhet åt banbyggnadsärendena utan även berett tillfälle för överingenjören och chefen för byggnadsbyrån att utöva en enhetlig ledning av de olika slagen av järnvägsbyggnader.

Vad angår utförandet av statens vattenverksbyggnader hava motionärerna icke anført några skäl, varför vattenfallsstyrelsen icke lämpligen skulle kunna handhava ledningen av dessa byggnader. Orsaken till motionärernas förslag om utbrytning av denna ledning ur vattenfallsstyrelsen torde uteslutande vara att söka i den uppfattning motionärerna hyst däröf, att stora fördelar skulle vara att vinna, därigenom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjordes till en verklig centralmyndighet för landets väg- och vattenbyggnader och vad därtill hörer. Till dessa åberopade fördelar återkommer utskottet här nedan.

De omständigheter, som överhuvudtaget tala emot ett bortflyttande från järnvägs- och vattenfallsstyrelsernas befogenhetsområde av statens järnvägs- respektive vattenfallsbyggnader, äro enligt utskottets förmenande tungt vägande.

Järnvägs- och vattenfallsstyrelserna hava utförligt och på ett enligt utskottets uppfattning bindande sätt påvisat, att det är av den allra största betydelse, att en oavlätlig och nära samverkan äger rum mellan å ena sidan driftledningen vid statens järnvägar och vattenfallsverk samt å andra sidan ledningen av de byggnader, som utföras för dessa verks räkning.

Och att det icke låter sig göra att åstadkomma sådan samverkan mellan driftverken och ett särskilt byggnadsorgan, att de erfarenheter, som vinnas under driften, kunna i full utsträckning och omedelbart tillgodogöras vid byggandet, torde vara uppenbart. Vid särskiljande av byggnadsverksamheten och driften blir det tydligt och omöjligt att — såsom nu i stor utsträckning och med fördel tillämpas vid statens järnvägar — för byggnadsarbetena använda den vid järnvägsdriften anställda personalen. Stor sannolikhet synes och föreligga för, att inrättandet av ett särskilt byggnadsorgan skall komma att medföra åtskilliga slitningar mellan detta organ och vederbörande driftverk, vilka slitningar icke utan tidsspillan och därav följande ränteförluster å byggnadskapitalet lära kunna utjämnas.

Det synes och ur principiell synpunkt vara riktigast att statens affärsdrivande verk — liksom andra affärsverk — själva utföra sina byggnadsarbeten. Ty därförutan kan svårigen med fullt fog krävas, att driftverken skola kunna svara för förräntningen av det i samma verk nedlagda statskapitalet. Skulle från de affärsdrivande verken skild byggnadsstyrelse utföra nu ifrågavarande arbeten, kan med skäl befaras, att efter det anläggningarna tagits i bruk, kompletteringar och ändringar skola bliva erforderliga, för vilka kostnaderna med orätt skulle komma att — måhända under lång följd av år — belasta driftbudgeten.

Vad därefter beträffar motionärernas förslag, att vid utbrytning av ledningen av statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader från järnvägs- respektive vattenfallsstyrelsen denna ledning bör förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så synas icke några sådana fördelar vara att vinna genom en dylik anordning, att de i mera avsevärd mån kunna uppväga de olägenheter, som måste vara förknippade med byggnadsarbetenas bortflyttande från de verk, med vilka de organiskt höra samman.

I fråga om först järnvägsbyggnaderna utövar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själv icke någon sådan byggnadsverksamhet. Vid sådant förhållande och då järnvägsstyrelsen — såsom ovan vidrörts — otvivelaktigt äger bättre möjligheter än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att för järnvägsbyggnadsverksamheten förvärva väl kvalificerade arbetskrafter, saknas all anledning antaga, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — jämväl efter viss omorganisation — skall bättre än järnvägsstyrelsen lämpa sig för handhavandet av statens järnvägsbyggnader. Det nu sagda lär i huvudsak äga sin tillämpning i fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kompetens för övertagande av vattenfallsbyggnaderna.

De fördelar, som enligt motionärernas mening den av dem förordade anordningen skulle medföra i organisationshänseende, synas icke kunna tillmätas större betydelse. Vad särskilt angår frågan om möjliga inbesparingar å avlöningar bör framhållas, att även om nybyggnaderna för

statens järnvägar skulle bortflyttas från järnvägsstyrelsen, måste i samma styrelse alltjämt förefinnas särskild personal för att leda de större byggnadsarbeten, som äga det intima samband med trafiken — ombyggnad av bangårdar, dubbelspår m. m. — att desamma under inga förhållanden kunna överlämnas till en särskild byggnadsstyrelse. Då motsvarande lärergälla i fråga om vattenfallsstyrelsens behov av specialister för vissa byggnadsuppgifter, kan någon indragning av personal icke äga rum i sådan omfattning, att frågan om den föreslagna omorganisationen därav kan röna avsevärt inflytande. Beträffande de i övrigt av motionärerna åberopade fördelarna av en centralisering av alla statens väg- och vattenbyggnader till väg- och vattenfallsstyrelsen framgår av de utav järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen i ärendet avgivna utlåtandena, att man i vissa av de i motionen angivna hänseendena ej kan räkna med några verkliga fördelar av den föreslagna anordningen samt att åter vissa möjliga fördelar uppvägas av andra motsvarande olägenheter.

På ovan anförda skäl samt under hänvisning i övrigt till vad järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen i åberopade utlåtandena anført, vilket icke synes utskottet vederlagt av de utav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess yttrande gjorda, mera allmänna uttalandena, finner utskottet sig icke böra tillstyrka riksdagen att hemställa om vidtagande av utredning i enlighet med motionärernas förslag.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke må till någon riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Stockholm den 27 april 1915.

På statsutskottets vägnar:

CARL SWARTZ.

Vid föreståendes ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *C. J. G. Swartz*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jonsson*, *O. M. Strömberg*, *H. F. Lamm*, *H. H. K. Ericson*, *G. M. H. Ekelund*, *J. Nilsson*, *A. Pers*, *I. E. G. Svensson*, *F. Berglund* och *C. I. Asplund* samt

från andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *H. Andersson* i Skivarp, *K. V. Rydén* i Malmö, *C. Persson* i Stallerhult, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *N. A. Nilsson* i Kabbarp, *A. Wiklund*, *J. Ström*, *A. Anderson* i Råstock, *J. Olofsson* i Digernäs, *H. Lemke* och *K. O. Strid*.

### Reservationer:

av herrar *A. Ekman* och *J. B. Eriksson* i Grängesberg, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Såsom motionärerna framhållit, har den fortgående starka stegringen av trafiken å statens järnvägar kommit att ställa alltmera ökade krav å järnvägsstyrelsen, på grund varav styrelsen fått minskade möjligheter att ägna vederbörlig uppmärksamhet åt den av styrelsen handhavda ledningen av statens järnvägsbyggnader. Erfarenheten torde ock få anses hava bestyrkt, att byggnadsverksamheten blivit tillbakasatt inom järnvägsstyrelsen. Vad motionärerna till stöd för denna uppfattning anfört rörande åtskilliga såväl längre tillbaka som på senare tid skedda överskridanden av anslag till järnvägsbyggnader, synes utskottet i huvudsak väl grundat. Järnvägsstyrelsen har visserligen givit uttryck åt den uppfattningen, att den organisation, som styrelsen från och med 1915 erhållit, bör komma att väsentligen förbättra förhållandena. Utskottet är emellertid ingalunda övertygat därom, att denna förändrade organisation skall kunna förekomma uppreparande av sådana misstag, som tidigare blivit begångna, utan håller före, att mera genomgripande åtgärder erfordras, för att nödig kontroll skall kunna vinnas därå, att statens järnvägsbyggnader bliva omsorgsfullt planlagda samt utförda för billigaste kostnad samt på mest ändamålsenliga sätt. För ett allsidigt bedömande av denna synnerligen viktiga fråga läser en ingående utredning vara av nöden.

De tänkbara utvägarna för frågans lösning synas väsentligen vara tvenne: antingen kan man helt fränkilja byggnadsverksamheten från järnvägsstyrelsen och förlägga densamma till annan därför lämpad myndighet eller ock kan man ställa järnvägsstyrelsens byggnadsverksamhet under viss kontroll av annat, sakkunnigt statsorgan.

Motionärerna hava anslutit sig till det förstnämnda alternativet, i det att de föreslagit, att statens järnvägsbyggnader skola förläggas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vad järnvägsstyrelsen anfört därom, att nybyggnaderna vid statens järnvägar på grund av sambandet mellan driften och banbyggandet böra kvarbliva under järnvägsstyrelsen, läser icke böra tillmätas avgörande betydelse för den förevarande frågans behandling. Vad åter angår spørsmålet, vilken myndighet som bör övertaga ledningen av statsbanebyggandet, synas visserligen motionerna hava förebragt goda skäl — särskilt ur besparingssynpunkt — för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter viss omorganisation lämpligen må kunna handhava denna uppgift, men håller utskottet dock före, att det jämväl bör tagas under övervägande, huruvida icke annat organ än sistnämnda styrelse kan ifrågakomma för uppgiftens övertagande. Motionärerna hava själva berört möjligheten att utveckla järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå till ett självständigt byggnadsorgan. En anordning i sådan riktning har tidigare blivit föreslagen, nämligen i det år 1906 avgivna sakkunnigutlåtandet angående järn-

vägsbyggnadernas organisation. Erinras må ock om den anordning med en särskild byggnadskommission, som kommit till användning för utförandet av dubbelspåret Rönninge—Ström, en anordning som efter allt att döma fungerat på ett fullt tillfredsställande sätt.

Enligt utskottets förmenande bör emellertid jämväl tagas under överbägande, huruvida icke nödiga garantier för vinnande av planmässighet och besparing vid statens järnvägsbyggnader kunna erhållas vid bibehållande av själva byggnadsledningen inom järnvägsstyrelsen. Förutsättningen härför torde — såsom ovan blivit antytt — vara, att viss kontroll utövas å järnvägsstyrelsens byggnadsverksamhet, såväl i avseende å planläggningen och kostnadsberäkningen av företagen som beträffande deras utförande. Ur vissa synpunkter torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara väl lämpad för handhavande av en sådan kontroll. Men även i förevarande hänseende bör utredningen vara förutsättningslös och alltså andra tänkbara möjligheter för kontrollens anordnande icke vara uteslutna vid utredningens verkställande.

Vid den sålunda ifrågasatta utredningen synes även, såsom motionärerna också föreslagit, böra undersökas, huruvida icke samma eller motsvarande anordningar, som kunna finnas lämpliga i fråga om ledningen av och tillsynen å statens järnvägsbyggnader, böra tillämpas i avseende å sådana byggnader, som nu utföras av vattenfallsstyrelsen. Det synes nämligen vara goda skäl att antaga, att en likformig behandling av dessa båda slag av byggnadsfrågor bör kunna medföra åtskilliga fördelar för det allmänna.

På ovan anförda och i övrigt uti motionerna utvecklade skäl får utskottet alltså hemställa,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t an-  
hålla, 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 må kunna överflyttas från  
järnvägs- respektive vattenfallsstyrelsen till väg- och  
vattenbyggnadsstyrelsen, eventuellt annan sakkunnig  
myndighet, eller ock planläggningen och utförandet av  
samma arbeten må kunna underställas kontroll av utan-  
för järnvägs- och vattenfallsstyrelserna stående statsorgan».

av herr *J. Olofsson* i Digernäs.

## Bilaga 1.

*Från järnvägsstyrelsen, med infortrat yttrande över inom riksdagen väckta motioner den ena nr 51 inom första kammaren, den andra nr 143 inom andra kammaren.*

## Innehållsförteckning.

	Sid.
<i>Historik.</i>	
Perioden 1855—1862 . . . . .	8.
Perioden 1863—1882 . . . . .	8.
Perioden den 1 jan. 1883—den 30 sept. 1888 . . . . .	9.
Perioden från och med den 1 oktober 1888 . . . . .	9.
1906 års sakkunniges yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation	11.
Järnvägsstyrelsens utlåtande i anledning av de sakkunniges förslag . . .	16.
Reservation mot järnvägsstyrelsens beslut . . . . .	19.
1906 års järnvägsorganisationskommittés yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation . . . . .	19.
Departementschefens yttrande i ämnet vid 1907 års riksdag . . . . .	22.
Efter år 1907 vidtagna jämkningar i järnvägsbyggnadernas organisation	22.
<i>Motionärernas hemställan och motiv därför . . . . .</i>	<i>23.</i>
<i>Styrelsens yttrande rörande motionärernas förslag . . . . .</i>	<i>26.</i>
Angående handhavandet jämväl av byggnadsärendena . . . . .	26.
Angående erforderlig samverkan mellan byggnadsavdelningen och trafikledningen . . . . .	27.
Ledningen av byggnadsarbeten vid de trafikerade banorna . . . . .	29.
Olägenheter i fråga om samverkan vid överflyttning till annan myndighet	32.
Angående förmenta brister i järnvägsstyrelsens ledning av byggnadsärendena . . . . .	33.
Angående motionärernas tvenne utvägar för lösning av frågan . . . . .	35.
Sammanfattning . . . . .	40.
Bilagor A, B, C, D och E.	

## Till KONUNGEN.

Riksdagens statsutskott har anhållit om järnvägsstyrelsens yttrande över två inom årets riksdag väckta lika lydande motioner nämligen nr 51 inom första kammaren och nr 143 inom andra kammaren om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om överflyttning från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av bland annat ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader, och har Eders Kungl. Maj:t den 5 februari 1915 anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med av statsutskottet sålunda begärt yttrande.

Innan styrelsen till åttlydnad härav avger yttrande i detta för statens järnvägar synnerligen betydelsefulla spörsmål, torde för att vinna översikt av frågans hela innebörd till en början här lämnas om än i sammanträngd form en historisk framställning, huru under olika tidsskiften ledningen av statens järnvägsbyggnader varit ordnad.

*Historik.  
Perioden  
1853—1862.*

Sedan 1853—1854 årens riksdag beslutit anläggning för statens räkning av dels en södra och dels en västra stambana, uppdrogs genom nådigt brev den 22 januari 1855 högsta ledningen och utförandet av statens järnvägsbyggnader åt översten Nils Ericson. Därefter utfärdades genom nådigt brev den 31 januari 1855 för översten Ericson, såsom chef för statens järnvägsbyggnader, en instruktion, genom vilken det lämnades honom en synnerligen vidsträckt befogenhet. Genom denna instruktion bemyndigades nämligen chefen för statens järnvägsbyggnader att efter eget beprövande och på eget ansvar ordna byggnadsarbetets alla såväl ekonomiska som tekniska detaljer samt att i allmänhet vidtaga de åtgärder, varigenom efter hans åsikt statens och det allmännas fördel samt företagets framgång bäst befrämjades. Jämväl tillkom det chefen för statens järnvägsbyggnader att, i den mån banlinjer öppnades för allmän trafik, handhava högsta ledningen av de sålunda trafikerade banorna.

*Perioden  
1863—1882.*

Då översten friherre Ericson den 30 december 1862 beviljades avsked från sin befattning såsom chef för statens järnvägsbyggnader, förordnade Kungl. Maj:t, att från 1863 års ingång den myndighet, som av honom utövats, skulle fördelas på två särskilda styrelser, nämligen styrelsen för statens järnvägstrafik och styrelsen för statens järnvägsbyggnader, av vilka den senare, som skulle bestå av en chef samt två ledamöter, en byråchef för den tekniska avdelningen och en byråchef för den ekonomiska och administrativa avdelningen, tillsvidare skulle handhava den högsta ledningen av statens järnvägsbyggnader.

Styrelsen för statens järnvägsbyggnader erhöi emellertid icke samma vidsträckt befogenhet, som förut tillkommit chefen för statens järnvägsbyggnader. Dock skulle styrelsen äga bland annat att, sedan plan för nya järnvägsanläggningar erhållit Kungl. Maj:ts fastställelse, under arbetets utförande efter lokala



förhållanden lämpa banans utläggning i dess olika delar, att antaga, förordna och avskeda alla underlydande tjänstemän och betjante samt att inom vissa fastställda avlöningsklasser bestämma avlöningen åt tjänstemännen utom styrelsen.

Fråga väcktes emellertid snart nog om en förändring eller indragning av den särskilda styrelsen för statens järnvägsbyggnader. Sälunda hemställde 1868 års riksdag om sammanförande av styrelserna för statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik till en enda styrelse för statens järnvägar eller, därest detta icke befundes ändamålsenligt, om förläggande av styrelsen för statens järnvägsbyggnader till arbetslinjen. Sedermera ifrågasatte en af Kungl. Maj:t tillsatt löneregleringskommitté uti sitt den 19 maj 1879 avgivna betänkande, att bestyret med statens järnvägsbyggnader skulle öfverflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken benämning kommittén föreslog för styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. I samma riktning uttalade sig också 1880 års riksdag, varemot 1881 års riksdag framhöll, hurusom det kunde vara tvivel underkastat, vilket som vore lämpligast att överlämna tillsynen över statens framtida järnvägsbyggnader till styrelsen för statens järnvägstrafik eller till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.

En sammanslagning av styrelsen för statens järnvägsbyggnader och styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader hade emellertid redan dessförinnan i viss mån ägt rum, därigenom att chefen för förstnämnda styrelsen, översten Beijer, den 10 augusti 1877 utnämns att tills vidare vara chef jämväl för styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. Till följd därav hade styrelsen för statens järnvägsbyggnader införlivats såsom en särskild avdelning inom styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader med i övrigt oförändrad organisation och personaluppsättning.

Sedermera avlät Kungl. Maj:t till 1882 års riksdag proposition om fullständig sammanslagning af de båda styrelserna, men riksdagen förklarade sig anse frågan om ordnandet av tillsynen över statens järnvägsbyggnader böra hållas öppen, intill dess fullbordandet av stambanan till Sollefteå kunde emotes, och beviljade därför endast på extra stat ett anslag av 20,000 kronor för år 1883 att användas för anordnande av tillsyn över statens järnvägsbyggnader, vilket anslag sedermera för varje år till och med för år 1888 förnyades. Genom 1882 års riksdags beslut upphörde styrelsen för statens järnvägsbyggnader; och Kungl. Maj:t uppdrog i samband med fastställelse av lönestat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 juni 1882 tillsynen över statens järnvägsbyggnader tills vidare från och med år 1883 åt nämnda styrelse. För fullgörande av detta uppdrag anställdes inom styrelsen utöver den ordinarie personalen på extra stat en byråchef, som skulle bereda och föredraga alla tekniska ärenden rörande järnvägsbyggnaderna, samt vissa andra tjänstemän och betjante.

I sammanhang därmed att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, greve Rudolf Cronstedt, den 28 oktober 1887 förordnades att vara chef för styrelsen för statens järnvägstrafik, väcktes fråga därom, att tillsynen över statens järnvägsbyggnader skulle öfverflyttas till denna styrelse; och anbefalldes samma styrelse att avgiva förslag, huru inom styrelsen handläggningen av de ärenden, som rörde ledningen av järnvägsbyggnaderna med vad därtill hörde, skulle kunna ordnas. 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 2 1/2 millioner kronor, att

*Perioden  
den 1 jan.  
1883—den  
30 sept.  
1888.*

*Perioden  
från och  
med den 1  
oktober 1888.*

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.

Överingenjören borde äga att meddela beslut beträffande alla vid byggnaden förekommande anordningar med undantag av sådana, rörande vilka det i den för honom utfärdade instruktionen särskilt stadgades, att styrelsens beslut skulle inhämtas. Byggnadsärendena skulle beredas å linjens byrå, men överingenjören skulle endast i undantagsfall inför styrelsen framlägga och föredraga ärendena. Detta skulle nämligen ske av överdirektören för banavdelningen beträffande alla tekniska frågor, för vilka överingenjören ej särskilt tillkallades, samt av överdirektören för byråavdelningen beträffande övriga byggnaden rörande ärenden. Inom trafikstyrelsen skulle därför för behandlingen av byggnadsärendena icke erfordras någon annan ny tjänstebefattning än en revisorstjänst.

Kungl. Maj:t avlät därefter till 1888 års riksdag proposition om överflyttande i enlighet med styrelsens förslag av tillsynen över statens järnvägsbyggnader från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till trafikstyrelsen, vilken proposition av riksdagen bifölls.

Från och med den 1 oktober 1888 överflyttades på grund härav bestyret med statens järnvägsbyggnader till styrelsen för statens järnvägstrafik, vilken styrelsens benämning samtidigt ändrades till järnvägsstyrelsen.

Sedan norra stambanan år 1894 fullbordats till Boden, vidtogs den förändringen uti järnvägsbyggnadsförvaltningens organisation, att åt överdirektören för banavdelningen inom järnvägsstyrelsen tillika meddelades förordnande att vara överingenjör vid järnvägbyggnaderna. Enligt den för järnvägsstyrelsen utfärdade instruktion av den 15 oktober 1897 hörde också till banavdelningens handläggning alla ärenden, som anginge nya järnvägsanläggningar. Det visade sig emellertid nödvändigt att redan från och med den 1 januari 1898 tillsvidare anställa inom styrelsen en byrådirektör, med åliggande att tillhandagå överdirektören för banavdelningen vid beredningen av alla järnvägsbyggnadsärenden, ävensom att anvisa särskilt anslag til bestridande av kostnaderna för revision av järnvägsbyggnadernas räkenskaper och förrådshandlingar.

Med anledning av 1898 års riksdags beslut att, förutom statsbanorna från Boden till Ytter-Morjärv och från Krylbo till Örebro, statsbanor skulle anläggas jämväl från Gällivare till Riksgränsen och från Göteborg till Skee, blev på järnvägsstyrelsens framställning av Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 2 september 1898 förordnat, att en särskild tjänsteman benämnd överingenjör skulle tillsvidare intill utgången av år 1900 anställas med åliggande att inom järnvägsstyrelsen bereda samt dels i vederbörande överdirektörs ställe föredraga och i övrigt handlägga, dels ock själv avgöra ärenden rörande nya järnvägsbyggnader, varjämte överingenjören skulle närmast under järnvägsstyrelsen leda och övervaka berörda byggnadsarbeten.

Genom nådigt brev den 25 november 1898 meddelade därefter Kungl. Maj:t närmare bestämmelser för överingenjörens verksamhet; och skulle enligt dessa bestämmelser tillkomma överingenjören utöver den befogenhet, som enligt § 22 i gällande instruktion var tillagd avdelningschef inom styrelsen,

att antaga och entlediga tillfälliga ingenjörs- och andra biträden ävensom

bestämma deras avlöning, för så vitt denna, inkvarteringsersättning inberäknad, understeg 200 kronor i månaden;

att, där avvikelser från gällande normalbestämmelser rörande banvallen och överbyggnaden vore erforderliga, därom meddela föreskrift, för så vitt avvikelserna endast vore av mindre betydelse och omfattning;

att fastställa ritningar för mindre hus och brobyggnader samt detaljritningar till och detaljändringar i byggnader i allmänhet, allt i de fall, där järnvägsstyrelsen icke förbehållit sig bestämmanderätten; samt

att under inspektionsresa å arbetslinje meddela föreskrift om verkställighetsåtgärd av beskaffenhet att icke tåla uppskov, även om detta icke eljest fölle inom hans befogenhet, dock med skyldighet för honom att snarast möjligt hos järnvägsstyrelsen anmäla åtgärden.

Sedermera blev genom särskilda nådiga brev den 19 maj 1899 och den 17 juni 1903 överlämnat till överingenjören att bereda och föredraga eller ock själv avgöra ärenden rörande omgestaltung av bangårdsförhållandena i Stockholm och Göteborg samt frågor rörande nya bangårdsanordningar i Hälsingborg, Lund och Malmö.

Genom nådigt brev den 31 maj 1906 skedde en av de då föreliggande ärendenas särskilt brådskande natur påkallad tudelning av överingenjörsgöromålen, i det att för nämnda år från överingenjören verksamhetsområde undantogs handläggning av de ärenden, som anginge undersökningar och utredningar beträffande den ifrågasatta s. k. inlandsbanan från hamnplats vid Bohuslänska kusten till lämplig plats vid statsbanan Luleå—Riksgränsen; och anställdes en särskild tjänsteman tills vidare under år 1906 med åliggande att med den befogenhet, som förut tillkommit överingenjören, handlägga de från överingenjören verksamhetsområde sålunda undantagna ärendena. Genom nådigt brev den 31 december 1906 medgavs därefter, att jämväl efter 1906 års utgång finge tills vidare under år 1907 anställas dels en överingenjör och dels en särskild tjänsteman för handläggning av de ärenden, som enligt nådiga brevet den 31 maj 1906 undantagits från överingenjören verksamhetsområde.

Å den så kallade järnvägsbyggnadsbyrån inom järnvägsstyrelsen, som förestods av överingenjören, anställdes med Kungl. Maj:ts medgivande förutom en byrådirektör, varom ovan förmälts, en byråingenjör, en notarie och en revisor. Revisorsbefattningen indrogs dock från och med den 1 november 1905 och revisorns göromål överlämnades till revisorn i järnvägsstyrelsen mot viss ersättning. De å ifrågavarande byrå anställda tjänstemännen förordnades för två år i sänder.

Överingenjören förordnades till och med år 1904 för två år i sänder. Från och med år 1905 meddelades kortare förordnanden.

Vid underdånig föredragning den 22 december 1905 av frågan om förordnande av överingenjör vid statens järnvägsbyggnader anförde dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet att, när under de närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning kunde antagas i avsevärd omfattning förestå, det syntes nödigt att dessförinnan underkasta själva frågan om den lämpligaste organisationen av ledningen utav ifrågavarande byggnadsföretag en noggrann prövning. Departementschefen hemställde därför om bemyndigande att tillkalla sakkunniga personer för att avgiva yttrande och förslag, huru ledningen av och tillsynen över nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. Denna hemställan bifölls av Kungl. Maj:t, varefter departementschefen enligt

1906 års sakkunniges yttrande rörande järnvägsbyggnadernas organisation.

beslut den 5 januari 1906 uppdrog åt översten A. F. O. Cederberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare dåvarande landssekreteraren Gustaf Roos och friherre Theodor Adelswärd, trafikchefen K. A. L. Rosenquist av Åkershult och trafikchefen, kaptenen John Nyström, att med översten Cederberg såsom ordförande avgiva dylikt yttrande och förslag.

*Byggnadslednings  
överflyttande till en  
särskild  
byggnadsstyrelse.*

I sitt den 30 mars 1906 avgivna utlåtande framhålla de sakkunnige till en början, hurusom sättet att ordna ledningen av statens järnvägsbyggnader i avsevärd mån måste göras beroende av den omfattning, i vilken dessa byggnader komme att utföras. Då man nu syntes med säkerhet kunna förutsätta, att under närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning i avsevärd omfattning förestode, hade de sakkunnige vid uppgörandet av förslag till framtida organisation av ledningen av statsbanebyggnaderna utgått från denna förutsättning. Skulle mot förmodan under den närmaste framtiden icke komma att utföras andra järnvägsanläggningar än de under byggnad varande banlinjerna Göteborg—Skee och Morjärv—Lapträsk, syntes någon överflyttning av byggnadsledningen från järnvägsstyrelsen till annan myndighet icke böra äga rum, men det vore synnerligen viktigt, att, därest mera omfattande undersökningar för ifrågasatta statsbanor skulle företagas, samma myndighet, som sedermera skulle handhava ledningen av bananläggningarna, jämväl finge övertaga ansvaret för de förberedande undersökningarna.

Härefter anföra de sakkunnige vidare, att såväl då byggnadsledningen från och med år 1883 uppdragits åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ock då den år 1888 överflyttades till styrelsen för statens järnvägstrafik, detta motiverats därmed, att järnvägsbyggande för statens räkning för framtiden antagligen komme att äga rum endast i ringa omfattning. År 1888 hade också järnvägsstyrelsen utan mera betydande ökning i arbetskrafterna kunnat handlägga jämväl byggnadsärendena redan av det skäl, att styrelsen samtidigt fått till chef en man, vilken under en lång följd av år varit använd i allt högre poster vid järnvägsbyggnaderna, samt att denne därvid åtföljts av ingenjörer, underbefäl och arbetare, vilka erhållit en mångårig utbildning och erfarenhet vid statens järnvägsbyggnadsarbeten.

När den närmaste arbetsledningen sedermera övergått från den äldre befälsstammen till andra krafter, visade det sig, att svårigheter vid ledningen uppstode. Den omständigheten, att järnvägsbyggnaderna till stor del pågått inom ödemarker med synnerligen omilt klimat, samt kännedomen om det ringa ålderdomsunderstöd, som tillkommit de vid byggnaderna uttjänta ingenjörerna, hade gjort det mindre lätt att till byggnaderna erhålla dugliga befattningshavare, särskilt arbetsledare. Svårigheterna vid linjebefällets rekrytering medförde ökade anspråk på den högsta ledningen, så att denna, mer än eljest varit behövt, måst ägna arbete och omtanke åt detaljer, från vilka den bort vara befriad. Det hade också visat sig, att uppgjorda kostnadsförslag i väsentlig grad överskridits vid utförandet av atskilliga banbyggnader, därvid enligt de sakkunniges uppfattning de högst avsevärda stegringarna i anläggningskostnaderna utöver de beräknade beloppen icke mer än delvis kunde tillskrivas den höjning av arbetslöner och materialpriser, som efter kostnadsplanernas uppgörande hade ägt rum, eller de ogynnsamma lokala förhållanden, under vilka arbetena hade utförts.

Sedan år 1888 hade även i andra avseenden tillkommit förändringar, vilka i hög grad måste försvåra byggnadsledningen genom järnvägsstyrelsens försorg.

Trafiken å statens järnvägar hade nämligen sedan dess tillväxt i sådan grad, att administrationen av denna trafik med därmed sammanhängande angelägenheter obestriddligen måste anses vara av den vittomfattande och maktpåliggande beskaffenhet, att järnvägsstyrelsens arbetskrafter därav finge anses tagas fullt i anspråk. Vid inträffande ombyten av chefer för järnvägsstyrelsen hade helt naturligt de ändrade trafikförhållandena tillmätts vida större inflytande än den styrelsen anförtrodda byggnadsledningen, ett förhållande, som så mycket mindre kunnat motvagas genom den större handlingsfrihet, vilken tillagts föredraganden för byggnadsärendena, som denna större handlingsfrihet syntes icke hava blivit i tillräcklig omfattning begagnad.

Till beslutet att till järnvägsstyrelsen överflytta ledningen av järnvägsbyggnaderna antogo de sakkunnige den omständigheten hava medverkat, att tidigare vissa stationsanläggningar o. d. efter en järnvägs överlämnande till trafikstyrelsen någon gång ansetts olämpliga och därför blivit omedelbart ändrade. Det syntes emellertid de sakkunnige vara tydligt, att behörigt inflytande å de för trafikens skötsel och säkerhet erforderliga anordningarna kunde tillerkännas trafikens handhavare, utan att för ändamålet det egentliga arbetet av denne utfördes. I den anmärkta omständigheten läge således icke något hinder för byggnadsavdelningens överlämnande till en från järnvägsstyrelsen fristående organisation. Den omständigheten, att beslutanderätten i byggnadsfrågorna skulle utövas av ett centralt ämbetsverk i huvudstaden medförde däremot väsentliga olägenheter. Personlig inspektion vore nämligen av behovet påkallad, och muntliga förhandlingar mellan den beslutande och linjebefälet borde alltid äga rum, då det gällde att bestämma medlen för svårigheters övervinnande. Endast därigenom kunde tidsutdräkt förebyggas samt förhindras, att skriv- och ritgöromålen vid linjen alltför mycket ökades, och att linjeingenjörerna till följd därav droges från det viktiga linjearbetet till tidsödande byrågöromål.

Samma skäl, som nu senast anförts mot byggnadsledningens utövande av järnvägsstyrelsen, talade också mot dess förflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Emot en sådan förändring kunde också framhållas den omständigheten, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som företrädesvis vore kontrollerande myndighet, hade en verksamhet huvudsakligen av annan art än den, varom nu vore fråga. Det vore dessutom under inga förhållanden lämpligt att åt fast organiserade ämbetsverk uppdraga handhavandet av så tillfälliga, av riksdagens årliga anslag beroende företag som statens järnvägsbyggnader, vilka företag ständigt växlade till sin omfattning, och för vilkas utförande det av denna anledning måste å olika tider krävas växlande antal funktionärer. Om däremot en ny särskild myndighet för ledningen av statens järnvägsbyggnader inrättades, skulle för en sådan ny myndighet icke erfordras större personal, än som för samma ändamål funnes anställd hos järnvägsstyrelsen, eller som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för ändamålet skulle behöva, och för en sådan särskild myndighet skulle till chef givetvis komma att förväras en uti ifrågavarande hänseende tekniskt fackutbildad och fullt sakkunnig person.

På grund av vad sålunda anförts, syntes det de sakkunniga från alla synpunkter vara lämpligast, att skötseln av statens järnvägsbyggnader, därest sådana i större utsträckning skulle utföras, lämnades åt en för detta ändamål särskild organiserad myndighet, som lämpligen borde benämnas styrelsen för statens järnvägsbyggnader.

I fråga om en sådan styrelses organisation ansågo de sakkunnige lämpligt, att styrelsen med de inskränkningar i dess maktbefogenhet, som betingades av dess egenskap av statsinstitution, i övrigt anordnades efter de grunder, som vid enskilda företag i liknande fall följdes, så att en mera affärsmässig skötsel samt jämförelsevis mera fria och obundna former skulle erhållas, än den rent ämbetsmannamässiga förvaltningen medgäve. Den närmaste ledningen av och tillsynen över järnvägsbyggnaderna borde därför anförtros åt en chef, som i huvudsak borde tilldelas en befogenhet, motsvarande den, som i enskilda affärsföretag vanligen tillkomme disponent eller verkställande direktör. Denne chef ansågo de sakkunnige böra benämnas »chefingenjör vid statens järnvägsbyggnader». Utom cheffingenjören skulle styrelsen bestå av 4 ledamöter, vilka skulle väljas så, att styrelsens sammansättning kunde innebära trygghet för att erforderlig sakkunskap och erfarenhet i tekniska, merkantila och juridiska frågor förefunnnes inom styrelsen. Styrelsen i dess helhet skulle tillkomma att besluta endast i viktigare ärenden. I alla övriga fall skulle cheffingenjören äga att ensam besluta. Cheffingenjören och styrelsens övriga ledamöter skulle förordnas av Kungl. Maj:t, cheffingenjören för 5 år och de övriga ledamöterna för 2 år. Med hänsyn därtill att cheffingenjören icke bleve tillerkänd någon pensionsrätt, samt för att till dennes krävande och ansvarsfulla befattning skulle kunna erhållas den mest lämpliga och kompetenta personen, borde cheffingenjörens avlöning bestämmas till ett belopp icke understigande 20,000 kronor. För var och en av de övriga styrelseledamöterna föreslogo de sakkunnige ett årligt arvode av 2,500 kronor.

Beträffande området för den nya styrelsens verksamhet skulle det åligga denna att utöva högsta ledningen av och tillsynen över utförandet av nya järnvägsanläggningar för statens räkning med vad därtill hörer. Styrelsen skulle verkställa erforderliga undersökningar för ifrågasatta statsbanebyggnader ävensom upprätta planer och kostnadsförslag för sådana byggnaders utförande. Den skulle i fråga om beslutade bananläggningar ombesörja arbetenas verkställande i enlighet med fastställda planer och kostnadsförslag samt förvalta och redovisa de för statens järnvägsbyggnader anslagna medel. Vidare skulle styrelsen avgiva yttranden och verkställa utredningar jämväl i andra järnvägsärenden än dem, som redan nämnts, samt å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar tala och svara i alla mål och ärenden rörande de statens järnvägsbyggnader, som utfördes under styrelsens ledning. Slutligen skulle det också tillkomma styrelsen att pröva alla anbud om byggnadsarbetenas utförande å så kallad generalentreprenad ävensom att besluta i fråga om större upphandlingar, under det att cheffingenjören skulle äga att själv eller genom underlydande arbetsbefäl träffa entreprenadavtal av mindre omfattning, med rätt för styrelsen och cheffingenjören att vid upphandlingar träffa uppgörelse under hand, när helst sådant befunnnes lämpligt.

Alla arbeten, som berörde trafiken på de färdigbyggda järnvägarna och nybyggnader å dessa, såsom dubbelspårsanläggningar, bangårdsanläggningar m. m., skulle fortfarande tillkomma järnvägsstyrelsen att utföra, dock att, därest särskilda omständigheter därtill föranledde, nybyggnadsarbeten jämväl vid de trafikerade banorna skulle kunna, efter Kungl. Maj:ts i varje särskilt fall därom lämnade föreskrift, uppdragas åt styrelsen för järnvägsbyggnaderna.

Vad angår frågan om samarbete mellan järnvägsbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen innehöll det av de sakkunnige för den förra styrelsen upprättade instruktionsförslaget, att i fråga om anslutning mellan statsbanor ävensom i frågor,

som närmast berörde trafikens skötsel och säkerhet, sådant samarbete skulle äga rum, samt att, därest det skulle erfordras, Kungl. Maj:t skulle utfärda närmare bestämmelser rörande detta samarbete.

I sitt utlåtande angiva därjämte de sakkunnige, att järnvägsstyrelsen i vissa frågor, där samarbete borde förefinnas, skulle äga bestämmanderätt. Järnvägsstyrelsen skulle det sålunda tillkomma att vid arbets- och kostnadsplaners uppgörande för en ny banlinje upprätta specialförslag rörande bland annat spårväxlars konstruktion, banvaktsstugors antal, lokomotivstallars läge och storlek, vattenstationers och därtill hörande pumpverks anordnande, vidare beträffande signal- och förreglingsanordningar, den rörliga materielen för trafiken, trafikinventarier och övriga utrustningspersedlar samt vikt, modell och tillverkningsbestämmelser för räler ävensom angående syllavstånd, belastningsschema för broar m. m.

I fråga om vissa andra ärenden skulle järnvägsstyrelsen allenast äga rätt att vid arbets- och kostnadsplaners uppgörande yttra sig, nämligen i fråga om bangårdars läge och utsträckning, stationsanordningar i övrigt, husbyggnaders inredning, läge för de till bangårdar hörande byggnader samt telegrafens anordning.

Under byggnadsarbetenas utförande erforderlig rullande materiel jämte personal skulle järnvägsstyrelsen mot ersättning tillhandahålla, och från järnvägsstyrelsens förråd skulle mot ersättning utlämnas för den rullande materielen behövliga förbrukningsartiklar, såsom kol, olja m. m. Den för trafiken behövliga rullande materielen, trafikinventarier och övriga utrustningspersedlar skulle inköpas av järnvägsstyrelsen, som skulle tillhandahålla jämväl för banbyggnaderna erforderliga räler med tillhörande skarvjärn.

Järnvägsstyrelsen skulle icke tillerkännas rätt att under arbetets gång kontrollera utförandet. Däremot borde, innan färdigbyggd banlinje överlämnades till järnvägsstyrelsens förvaltning, besiktning å densamma äga rum av en för sådant ändamål tillsatt särskild besiktningsnämnd.

Byggnadsstyrelsens huvudbyrå skulle icke ovillkorligen hava sitt säte i Stockholm utan kunna förläggas till den plats, som med avseende på kommunikationerna mellan byrån och arbetslinjen kunde i varje särskilt fall anses lämplig. Byrån skulle således kunna förflyttas allt efter arbetenas utförande inom olika trakter av landet.

Styrelsen skulle äga att utse och entlediga distriktsingenjörer — motsvarande nuvarande arbetscheferna — bestämma antalet av de såväl vid huvudbyrån som å linjen anställda befattningshavarna samt fastställa de åt den högre tjänstepersonalen utgående löner och andra dem möjligen tillkommande förmåner. Chefingenjören skulle tillsätta och entlediga alla befattningshavare utom distriktsingenjörerna samt meddela bestämmelser i fråga om avlöningsförmåner för det lägre arbetsbefälet och betjänte. Instruktioner och tjänstgöringsreglementen för personalen skulle utfärdas av styrelsen.

För att dugliga ingenjörer skulle kunna förvärvas till befattningar vid järnvägsbyggnaderna föreslago de sakkunnige, att uttryckligt stadgande skulle meddelas därom, att vid tillsättningen vid tjänster inom och under järnvägsstyrelsen samma hänsyn borde tagas till tjänstgöring vid banbyggnaderna som till tjänstgöring vid trafiken.

I fråga om sättet för byggnadsarbetenas utförande framhålla de sakkunnige önskvärdheten därav, att entreprenadssystem i största möjliga omfattning kunde

komma till användning, men att byggnadsstyrelsen alltid borde äga frihet att välja den form, som för arbetenas utförande å viss tid eller ort befundes lämpligast.

*Järnvägsstyrelsens utlåtande i anledning av de sakkunniges förslag.*

Över de sakkunniges utlåtande avgav järnvägsstyrelsen yttrande av den 23 april 1906. Styrelsen framhåller däruti till en början, hurusom åtskilliga av de med den nuvarande ledningen av järnvägsbyggnaderna förenade olägenheter, som av de sakkunnige angivits, vore beroende därpå, att statens järnvägsbyggnader tidtals forcerats och tidtals avstannat. Under perioder av forcerat järnvägsbyggande bleve det nämligen icke möjligt att anskaffa befäl i tillräcklig mängd med de kvalifikationer, som vore erforderliga, ej heller underbefäl eller arbetare utrustade med önskvärda egenskaper. Inträffade ett forcerat järnvägsbyggande under för landets industri gynnsamma konjunkture, bleve stegringen i arbets- och materialpris sådan, att för normala förhållanden uppgjorda kostnadsförslag fullständigt förrycktes. En oförutsedd, avsevärdare inskränkning i järnvägsbyggandet medförde den svårigheten, att större delen av det använda arbetsbefälet, som redan förvärvat praktisk erfarenhet, samt en stor del av de vid byggnaden anställda arbetarne måste avskedas. Dessa olägenheter skulle kunna undanröjas, om det med nödig hänsyn till landets förmåga att bära kostnaderna för de nya järnvägsbyggnader, som genom statens försorg skulle utföras, uppgjordes en på noggranna undersökningar grundad plan för järnvägsbyggnadernas utförande att tillämpas under en längre följd av år.

Det skäl, som huvudsakligen föranlett överflyttandet av ledningen av statens järnvägsbyggnader först till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och därefter till järnvägsstyrelsen, hade varit den ringa omfattning, vari järnvägsbyggnaderna hade antagits under de vid vartdera tillfället närmast följande åren skola ifrågakomma. Av denna omständighet kunde dock icke dragas den slutsatsen, att statsmakternas uppfattning varit den, att då större statsbaneanläggningar förekomme, dessas ledning borde uppdragas åt en särskild för ändamålet inrättad styrelse. Vad som föranlett banbyggnadernas överflyttande till järnvägsstyrelsen, hade nämligen, förutom nyssnämnda skäl, varit jämväl de fördelar, som väntades därav uppkomma, nämligen enhetlighet i ledningen av statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik samt förenkling i administrationen och därav föranledd besparing i kostnader.

Mot styrelsens ledning av statens under senare år utförda eller under anläggning varande järnvägsbyggnader hade klander framställts på den grund, att de verkliga byggnadsomkostnaderna överstigit de beräknade; och de sakkunnige hade ansett anledningen härtill icke uteslutande kunna sökas i stegrade material- och arbetspriser eller ogynnsamma lokala förhållanden. Styrelsen påpekar till bemötande härav först, hurusom anläggningskostnaderna för vissa stambanor, byggda under den tid, ledningen av statens järnvägsbyggnader handhades av en särskild styrelse, överskridit de beräknade kostnaderna i en grad ungefärligen motsvarande, vad som skett med de av de sakkunnige åberopade banbyggnaderna. Den omständigheten, att de beräknade anläggningskostnaderna för vissa statsbanor blivit överskridna, innebure icke tillräcklig grund för påståendet, att arbetsledningen varit mindre tillfredsställande, utan kunde lika väl bero på förändrade konjunkture och vid kostnadsförslagets uppgörande okända lokala förhållanden, vilka rubbat förutsättningarna för de gjorda kostnadsberäkningarna. Styrelsen lämnar därefter en närmare redogörelse för anledningarna i varje särskilt fall



till den av de sakkunniga anmärkta förhöjningen i anläggningskostnaderna för de olika uppgivna statsbanebyggnaderna, varjämte styrelsen påpekar, hurusom samtidigt med anläggandet av de av de sakkunniga omförmälda statsbanorna åtskilliga enskilda järnvägsanläggningar hade utförts, beträffande vilka det likaledes visat sig, att anläggningskostnaderna högst betydligt överskridit de beräknade med anledning — liksom ifråga om statsbanebyggnaderna — av det nästan exempellösa ekonomiska uppsvinget i landet under slutet av 1890-talet.

De sakkunnige hade icke tagit tillräcklig hänsyn till nyttan och nödvändigheten av ett intimt samarbete mellan statens järnvägsbyggnader och statens redan trafikerade järnvägar. Planläggningen av och de förberedande undersökningarna för ett järnvägsföretag ävensom järnvägsanläggningens utförande borde uppenbarligen verkställas på det sätt, som bäst överensstämde med erfarenheten från de under trafik varande banorna. En ständig växelverkan borde därför råda mellan byggnaderna och färdiga banan, men enligt vad erfarenheten från en föregående tid givit vid handen, mötte det emellanåt ganska stora svårigheter att åstadkomma ett enigt samarbete mellan tvenne styrelser, vilkas verksamhetsområden gränsade intill och delvis grepe in i varandra. Om statens järnvägsbyggnader och de trafikerade järnvägarna hörde under samma styrelse, kunde all den sakkunskap, som stode den senare till buds, på ett snabbare sätt och med mindre kostnad komma byggnaderna till godo. Upphandlingen av erforderliga materialier och effekter skedde både ekonomiskt fördelaktigare och med bättre resultat, om den ägde rum i samband med leverans för statens järnvägars behov. De trafikerade banornas verkstäder kunde stå till byggnadernas förfogande för tillverkning av nya växlar och dylikt samt för reparationer av vagnar och lokomotiv m. m. Besiktning av leveranser kunde verkställas gemensamt av för varje särskilt fall sakkunniga personer. Gemensamt brokonstruktionskontor funnes, liksom också gemensamt kontor för uppgörande av förslag till och besiktning av växel- och signalsäkerhetsanordningar samt telegraf- och andra elektriska anläggningar. Juridiska spörsmål, frågor om förande av rättegångar och bevakning av fordringar m. m. kunde handläggas inom den därför avsedda byrån inom järnvägsstyrelsen, gemensam arkitekt kunde finnas anställd, vilken hade de bästa förutsättningarna för att kunna tillgodose de olika banbyggnadernas behov av för var och en av dessa särskilt lämpade husbyggnader. Det vore av vad styrelsen sålunda anfört ovedersägligt, att, om statens järnvägsbyggnader överflyttades till en särskild styrelse, den å cheffingenjörens byrå tjänstgörande personalen måste bliva betydligt talrikare än den å järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå anställda och järnvägsbyggnadernas administrationskostnader därigenom avsevärt förhöjas.

De sakkunnige hade utgått från förutsättningen, att mycket omfattande järnvägsbyggnader under de närmaste åren komme att för statens räkning utföras. Skulle denna förutsättning visa sig oriktig, skulle, såsom de sakkunnige också framhållit, en dylik överflyttning icke vara erforderlig, och om nya järnvägsanläggningar väl skulle komma till utförande, men verkställas genom generalentreprenad, såsom de sakkunnige ansett vara i regel fördelaktigast, skulle ej heller i sådant fall en överflyttning av ledningen av järnvägsbyggnaderna vara motiverad. Göromålen för byggnadsstyrelsen och för cheffingenjören syntes nämligen i sistnämnda fall icke bliva av den omfattning, att en särskild styrelse bleve behöflig.

Skulle åter under de närmaste åren av statsmakterna fattas beslut om utförandet av mera betydande järnvägsanläggningar, och skulle arbetena å dessa komma att bedrivas med tillämpning av det system, som under senaste tider vid banbyggnaderna använts, funne sig styrelsen, om också icke utan en viss tvekan, kunna tillstyrka genomförandet av en sådan organisation, som av de sakkunnige föreslagits. Styrelsen måste nämligen med tillfredsställelse se, att på detta sätt en betydande lindring i dess arbetsbörd bereddes. Att styrelsen ändå tvekade om den fulla nyttan av den föreslagna åtgärden, berodde därpå, att icke desto mindre vissa lika viktiga byggnadsarbeten måste hos styrelsen bibehållas, nämligen de många och stora bangårdsombyggnadsarbetena, den nya ingången till Stockholm och en del betydande dubbelspårsanläggningar.

En given förutsättning för styrelsens anslutning till de sakkunniges förslag vore emellertid, att bestämmelser gäves, genom vilka det huvudsakliga av det nuvarande intima samarbetet mellan järnvägsbyggnaderna och färdiga banan bevarades. Sålunda syntes det för uppnående av nödigt samarbete mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbyggnadstyrelsen ändamålsenligt, att en ledamot av sistnämnda styrelse av Kungl. Maj:t utsåges inom järnvägsstyrelsen. Vidare borde järnvägsstyrelsen tillerkännas avgöranderätt jämväl i åtskilliga ganska väsentliga avseenden, i vilka det enligt de sakkunniges förslag skulle tillkomma byggnadsstyrelsen att meddela beslut, såsom beträffande planläggning av bangårdar samt håll-, last- och mötesplatser, beträffande storlek och inredning av stationshus, lokomotivstallar, godsmagasin verkstads- och förrådshus samt till stationsanläggning hörande bostadsbyggnader, beträffande trafiksäkerhetsanordningar, anordnande av telegraf- och telefonlinjer, beträffande den rullande materieln m. m. Slutligen borde också järnvägsstyrelsen sättas i tillfälle att granska och yttra sig angående de plan- och profilritningar, som av byggnadsstyrelsen uppgjorts för en ifrågasatt statsbana, innan förslaget inginge till Kungl. Maj:t.

Om lämpligheten av förslaget att förlägga byggnadsstyrelsen och dess huvudbyggnad till arbetslinjen eller annan ort utom Stockholm kunde styrelsen icke finna sig övertygad. Svårigheter skulle nämligen för byggnadsstyrelsen uppstå för erforderligt samarbete såväl med järnvägsstyrelsen som med civildepartementet samt andra statens myndigheter i huvudstaden, och de fördelar, som skulle vinnas genom styrelsens förläggande till en av arbetslinjerna, skulle bliva mycket små i förhållande till de olägenheter, som därav skulle föranledas, för såvitt byggnadsarbeten samtidigt skulle bedrivas å två eller flera måhända vitt skilda platser. Angående den nämnd, som skulle avsyna en genom byggnadsstyrelsens försorg utförd statsbanebyggnad, gjorde styrelsen åtskilliga anmärkningar, för vilka i detta sammanhang icke torde behöva närmare redogöras.

Till sist framhåller styrelsen, att inom den närmaste framtiden sannolikt förestode vissa synnerligen omfattande arbeten, såsom omgestaltning av bangårdarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Hälsingborg, Lund, Eslöv och Nässjö ävensom utläggning av dubbelspår å flera bansträckor, vilka arbeten styrelsen i likhet med de sakkunnige ansåge fortfarande böra utföras genom järnvägsstyrelsens försorg. Med hänsyn till dessa arbeten syntes det i allt fall bliva nödvändigt, att för handläggningen av frågor rörande de samma en särskilt därför utbildad person för en längre tid framåt anställdes inom styrelsen. Då utförandet av vissa nyssberörda anläggningar vore förbundet med fullt ut lika stora tekniska svårigheter som utförandet av de nya statsbanor, vilka nu voro ställda i utsikt, måste

en sådan adjungerad ledamot i järnvägsstyrelsen kunna motsvara minst de fordringar, de sakkunnige ansåge sig böra ställa på en blivande cheffingenjör vid statens järnvägsbyggnader, och borde därför hans avlöning icke heller rimligen kunna sättas till ett avsevärt lägre belopp än den senares.

Emot järnvägsstyrelsens beslut anmälde tillförordnande överdirektören Klemming sin skiljaktiga mening. Han ansåg, att järnvägsstyrelsens kritik över de sakkunniges förslag bort utmynda i ett avstyrkande av detsamma. En chef för byggnadsavdelningen med de kvalifikationer, som de sakkunnige tänkt sig för en sådan befattningshavare, borde mycket väl kunna inordnas inom järnvägsstyrelsen, därest åt denna byggnadschef i alla frågor, som icke voro av för statsbanedriften betydelsefull natur, gäves den bestämmanderätt, att den verkliga ledningen av arbetena komme att ligga i hans hand, och om föredragning i styrelsen av byggnadschefen skedde endast i sådana frågor, som i fastställd instruktion bestämts. Någon verklig olägenhet för överingenjörens tjänsteutövning av hans samband med järnvägsstyrelsen kunde icke påvisas, utan tvärtom hade han därigenom tillfälle att, när han så önskade, rådslå med järnvägsstyrelsens övriga ledamöter och påkalla biträde i många olika former. Den förmån, som enligt de sakkunniges förslag skulle vinnas genom inrättande av en styrelse, så sammansatt som de sakkunnige föreslagit, skulle lika väl kunna ernås, därest den anordningen vidtoges, att Kungl. Maj:t tillsatte skickliga och erfarna män, som av chefen för järnvägsstyrelsen skulle sammankallas till överläggning och beslut i vissa betydelsefulla frågor. Genom en sådan anordning skulle för statens järnvägsbyggnader kunna tillgodogöras den erfarenhet, den sakkunskap och de arbetskrafter, som funnes i och under järnvägsstyrelsen, och de många anledningar till slitningar undvikas, som, enligt reservantens på erfarenhet från gångna tider grundade övertygelse, skulle medfölja den av de sakkunnige förordade anordningen med en särskild byggnadsstyrelse.

*Reservation  
mot järn-  
vägsstyrel-  
sens beslut.*

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906 av frågan om förändrad organisation av järnvägsstyrelsen med därunder lydande förvaltningar förändrad statsrådet och chefen för civildepartementet uppmärksamheten däpå, att Kungl. Maj:t den 22 december 1905 bemyndigat dåvarande departementschefen att tillkalla sakkunniga personer för att avgiva yttrande och förslag, huru ledningen av och tillsynen över nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. I sammanhang därmed anförde departementschefen vidare, att den av honom för avgivande av yttrande rörande järnvägsstyrelsens organisation m. m. ifrågasatta kommittén borde vid fullgörandet av sitt uppdrag taga jämväl denna fråga i noggrannt överbägande, enär ovannämnda sakkunniges förslag vore uppgjort, under förutsättning att ej någon mera ingående omorganisation av järnvägsstyrelsen skulle ske.

*1906 års  
järnvägsor-  
ganisations-  
kommittés  
yttrande rör-  
ande järn-  
vägsbyggnad-  
ernas orga-  
nisation.*

Berörda kommitté avgav sitt betänkande den 8 mars 1907 och anförde därvid i förevarande ämne följande.

Kommittén ville därvid icke bestrida, att förhållandena i avseende å byggnadsverksamheten och trafiken eller endera kunde i framtiden utveckla sig så, att det kunde komma att anses nödvändigt, att ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader uppdroges åt en särskild därför inrättad styrelse. Å andra sidan måste dock fasthållas, dels att under dåvarande förhållanden avsevärt mycket arbete utfördes för järnvägsbyggnadernas räkning, av andra järnvägsstyrelsens byråer och kontor än den för järnvägsbyggnaderna inrättade byggnads-

byrån, dels ock att såväl enligt de sakkunniges som i ännu högre grad enligt järnvägsstyrelsens förslag järnvägstyrelsen jämväl efter inrättandet av en särskild byggnadsstyrelse skulle hava att meddela beslut eller avgiva yttrande beträffande en mängd byggnadsverksamheten berörda frågor. Härav framginge tydligen, i vilket nära samband förvaltningen av statens redan trafikerade järnvägar och ledningen av statens järnvägsbyggnader stodo till varandra. Ej heller kunde det förnekas, att förenandet av dessa båda uppgifter i en styrelses hand måste lända först byggnadsverksamheten och sedan trafikskötseln till synnerligen stort gagn. Kommittén hade därför ansett sig böra noggrannt undersöka, om icke de av de sakkunnige lämnade goda uppslag till förbättringar i avseende å nybyggnadsförvaltningen vid statens järnvägar, så vitt de vore av organisatorisk natur, skulle kunna med fördel inpassas i det förslag till en omorganiserad järnvägsstyrelse, som av kommittén framlagts.

De sakkunniges förslag vilade på förutsättning bland annat, att järnvägsstyrelsens organisation skulle bliva oförändrad sådan den för det dåvaranda vore, och de sakkunnige framhöllo som ett av de allra främsta skälen för inrättandet av en särskild byggnadsstyrelse den omständigheten, att trafiken å statsbanorna erhållit den omfattning, att administration av de trafikerade banorna toge järnvägsstyrelsens arbetskraft fullständigt i anspråk. Det vore också detta skäl, som förmått järnvägsstyrelsen att, ehuru visserligen med tvekan, tillstyrka bifall i huvudsak till de sakkunniges förslag. Genom de organisationsförändringar, som av kommittén föreslagits, skulle emellertid järnvägsstyrelsen befrias från handläggningen av en mängd löpande ärenden och anordningar i övrigt vidtagas för lättandet av chefens och ledamöternas arbetsböda. Det skäl, som i förberörda avseende anförts mot bibehållandet inom järnvägsstyrelsen av ledningen av statens järnvägsbyggnader, skulle alltså i huvudsak bortfalla med genomförandet av kommitténs förslag.

Med den särskilda byggnadsstyrelsen och med den organisation som denna skulle erhålla, hade sakkunnige åsyftat, att statens järnvägsbyggnader skulle komma att ledas och skötas med större affärsmässighet, än dittills kunnat ske. För sådant ändamål skulle dels den nya styrelsen anordnas i mera överensstämmelse med styrelsen i ett enskilt järnvägsföretag, dels ock åt denna styrelse och den befattningshavare, cheffingenjören, som skulle hava det egentliga utförandet av järnvägsbyggandet om hand, beredas jämförelsevis större handlingsfrihet, på samma gång som järnvägsbyggnadsförvaltningen skulle underkastas en mera saklig revision. Genom den sammansättning, som kommittén föreslagit för järnvägsstyrelsen, genom den ökade handlingsfrihet särskilt i upphandlingsfrågor, kommittén velat inrymma åt denna styrelse, och genom kommitténs förslag om en särskild överrevision hade kommittén sökt att i flera synnerligen betydelsefulla avseenden åt järnvägsstyrelsen vinna, vad de sakkunnige eftersträvat för byggnadsstyrelsen.

Då således efter ett genomförande av kommitténs förslag uti nu ifrågasvarande avseenden hinder för järnvägsstyrelsen att fortfarande handlägga ärendena rörande statens järnvägsbyggnader enligt kommitténs mening icke behöfve förefinnas, åtminstone så länge järnvägsbyggnader för statens räkning icke förekomme i synnerligen stor utsträckning, samt de huvudsakliga fördelar, som skulle vinnas med inrättandet av en särskild byggnadsstyrelse och dess organisering i enlighet med de sakkunniges förslag, likaväl kunde ernås utan en sådan anord-

ning, kunde kommittén för sin del icke finna annat än att under angiven förut-sättning ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader fortfarande borde handhavas av järnvägsstyrelsen.

Därvid borde järnvägsstyrelsen tilläggas den befogenhet, som de sakkun-nige föreslagit för järnvägsbyggnadsstyrelsen, nämligen dels att vidtaga vissa detaljändringar i fastställd arbetsplan för en statsbaneanläggning, dels ock att meddela bestämmelser beträffande antalet och beskaffenheten av samt avlönings-förmånerna för den personal, som kunde erfordras såväl inom styrelsen för hand-läggning av järnvägsbyggnadsärendena som ock å arbetslinjen för byggnadernas utförande. Den förra av dessa frågor syntes böra handläggas i plenum för för-valtningsärenden, den senare i plenum för personalärenden.

För att handleda och övervaka utförandet av järnvägsbyggnaderna samt handhava den löpande förvaltningen i detta avseende ansåg kommittén, att i järn-vägsstyrelsen tills vidare borde anställas en överingenjör, vilken benämning kom-mittén funne lämpligen böra bibehållas. Överingenjören borde i överensstämmelse med de sakkunniges förslag av Kungl. Maj:t förordnas för en tid av fem år. Under överingenjören skulle ställas den för järnvägsbyggnadernas räkning an-ställda personalen. Till honom borde styrelsen kunna överlämna den styrelsen tillkommande befogenhet att bestämma i fråga om personalens antal, beskaffenhet och avlöning, för så vitt fråga vore om befattning, vars avlöning, inkvarterings-ersättning inberäknad, understege 200 kronor för månad; och överingenjören borde jämväl i övrigt tilläggas den befogenhet, som enligt nådiga brevet den 25 novem-ber 1898 tillkomme denne befattningshavare. Det låge nämligen i sakens natur, att en ganska stor handlingsfrihet måste tillerkännas överingenjören, och han borde i detta avseende rätt väsentligt skilja sig från avdelningscheferna i styrel-sen. Den allmänna normen syntes böra vara den, att överingenjören skulle kunna självständigt avgöra alla sådana slag av ärenden, som avdelningscheferna skulle föredraga för generaldirektören ensam.

Det hade förut framhållits, att avdelningschefernas personliga ingripande i linjetjänsten borde vara noggrannt begränsat. För överingenjören borde för-hållandet vara det motsatta. Hans personliga ingripande i linjeförvaltningen vid järnvägsbyggnadsarbetena borde vara så kraftigt och omfattande som möj-ligt, dock att han icke skulle onödigtvis försvaga de honom underordnade arbets-chefernas initiativ och verksamhetslust.

Vad anginge överingenjörens avlöningsförhållanden, ansåg kommittén sig icke i sådant avseende böra avgiva något förslag, då avlöningens storlek givet-vis borde vara beroende på omfattningen av de järnvägsbyggnader, som vid olika tider kunna vara beslutade. Den borde därför i sammanhang med överingen-jörens förordnande bestämmas av Kungl. Maj:t.

Kommittén ville slutligen från de sakkunniges förslag, ehuru i förändrad form, upptaga frågan om avsyning av en nyanlagd statsbana. Kommittén ansåg nämligen, att sådan bana icke borde öppnas för allmän trafik, förrän banan be-siktigats av två besiktningsmän, utsedda av järnvägsstyrelsen bland befattnings-havarne vid ban- och trafikavdelningarna, samt dessa besiktningsmän i angivet besiktningsprotokoll tillstyrkt banans öppnande för trafik. Den för banan av-sedda rullande materielen skulle likaledes, innan trafikeringen toge sin början, vara besiktigad i den ordning, som i sådant avseende kunde finnas stadgad.

På grund av det anförda hemställde kommittén, i vilken kommitté motiönären i andra kammaren även var ledamot, bland annat, att i gällande instruktion för järnvägsstyrelsen fortfarande måtte bibehållas bestämmelsen därom, att ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader utövades av järnvägsstyrelsen samt att för att närmast under styrelsen handhava och övervaka järnvägsbyggnadernas utförande samt i detta avseende ombesörja den löpande förvaltningen i järnvägsstyrelsen måtte anställas en överingenjör med viss vidsträckt befogenhet.

*Departementchefens yttrande i ämnet vid 1907 års riksdag.*

Sedan järnvägsstyrelsen tillstyrkt kommitténs berörda hemställan anförde föredragande departementchefen vid avgivande av nådig proposition till 1907 års riksdag i järnvägsstyrelsens löne- och organisationsfråga, att beträffande frågan om ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader torde det icke kunna förnekas, att såsom kommittén framhållit ett mycket nära samband funnes mellan förvaltningen av de trafikerade banorna och ledningen av järnvägsbyggnaderna, och påpekade departementchefen att då genom de förändringar av förvaltningens organisation, som föreslagits, möjlighet syntes vara beredd för styrelsen att fortfarande handlägga nu förevarande frågor, ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader fortfarande torde på sätt kommittén föreslagit och järnvägsstyrelsen tillstyrkt, böra bibehållas inom järnvägsstyrelsen.

Häremot framställdes vid ärendets behandling inom riksdagen icke någon erinran; och har i enlighet härmed allt hitintills ledningen av statens järnvägsbyggnader varit anordnad.

*Efter år 1907 vidtagna jämkningar i järnvägsbyggnadernas organisation.*

Den tudelning av överingenjörens åligganden, som förut omnämnts, ägde bestånd till den 31 oktober 1908, då den upphörde samtidigt med det att förordnande på fem år gavs för överingenjören enligt 1907 års omorganisation för styrelsen.

På grund av den omfattning göromålen å byggnadsbyrån tagit, beslutade styrelsen den 30 november 1908, att ärendena skulle inom byggnadsbyrån handläggas av två byrådirektörer, en för administrativa och en för tekniska ärenden, vilken uppdelning ägde bestånd till och med utgången av år 1914.

Från och med innevarande år har byggnadsbyrån i anslutning till under år 1914 av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen fattade beslut rörande vissa av styrelsen föreslagna förändringar i det för styrelsen gällande avlöningsreglementet uppdelats i tvenne avdelningar, den ena nybyggnadsavdelningen för projekterande och utförande av nya statsbanor, dubbelspår samt andra större ny- och ombyggnader vid de trafikerade banorna, samt den andra för projekterande av nya bangårdar och större ombyggnader av äldre dylika. Byrådirektören jämte byråingenjören av I klass å den senare avdelningen äro uppförda å ordinarie stat, under det att byrådirektören och de med innevarande år nytillkomna byråingenjören av I klass och sekreteraren å nybyggnadsavdelningen äro däremot anställda å extra stat.

I detta sammanhang torde böra anmärkas, att åtskilligt arbete verkställs inom järnvägsstyrelsen för järnvägsbyggnadernas räkning å andra byråer eller kontor än byggnadsbyrån. Sålunda handläggas å kameralbyrån ärenden rörande fria resor, sjukvård, pension, understöd m. m. för personalen vid statens järnvägsbyggnader. Å den till banbyrån hörande brokonstruktionsavdelningen utföras ritningar till överbyggnader för broar, vägportar och viadukter ävensom takkonstruktioner av järn samt å det ävenledes till banbyrån hörande arkitektkontoret

ritningar med tillhörande materialuppgifter och arbetsbeskrivningar till husbyggnader. A banbyrån eller av där anställd befattningshavare uppgöras ritningar till spårväxlar med tillbehör ävenrom utredningar och förslag till växel- och signalsäkerhetsanordningar. I sammanhang med upphandling för de trafikerade banornas räkning anskaffas för järnvägsbyggnaderna telegrafeffekter, vändskivor, vattencisterner med tillbehör samt stenkol ävensom understundom vissa spårmaterialier. Från den distriktsförvaltnings förråd, som är arbetsdistriktet närmast, utlämnas smörjningsämnen och dylika materialier. Den rullande materiel jämte personal, som erfordras under byggnadstiden, tillhandahålles likaledes från de trafikerade banorna.

Uti förevarande motioner går hemställan därpå ut, att utredning måtte vidtagas, huruvida ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader böra överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid jämväl bör tagas i övervägande i vad mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan böra erhålla förändrad organisation ävensom huruvida vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten eventuellt må finnas kunna och lämpligen böra uppgå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

*Motionärer-  
nas hemstäl-  
lan och mo-  
tiv därför.*

Såsom skäl härför anföres i huvudsak följande med åberopande av förenämnda sakkunniges år 1906 avgivna yttrande, men utan angivande av vad, på sätt ovanintagna historiska framställning närmare utvisar, sedermera i frågan förekommit.

Såsom ett huvudskäl för utbrytande ur järnvägsstyrelsen av ledningen över statens järnvägsbyggnader synas motionärerna vilja åberopa, att sedan den tid, då nämnda sakkunnige avgåvo sitt betänkande, de krav, som för ett behörigt handhavande av de trafikerade statsbanornas förvaltning och skötsel måste ställas på järnvägsstyrelsen och dennas ledning, i synnerligen avsevärd grad ökats och att förty administrationen av trafiken å statsbanorna och därmed sammanhängande angelägenheter obestriddligen vore av den vittomfattande och maktpåliggande beskaffenhet, att järnvägsstyrelsens arbetskrafter därav finge anses tagas fullt i anspråk. Det ligger ju, förmena motionärerna, i öppen dag, att — även om detaljkunskaper ej krävas och ej heller kunde krävas av den högsta ledningen inom järnvägsstyrelsen — det måste vara av vikt, att, denna ledning kunde i största möjliga mån behärska de olika verksamhetsområdena. Även om nu andra omständigheter ej skulle lägga hinder härför, syntes det emellertid hart när omöjligt att kunna hos den person, som anförtratts denna högsta ledning, förutsätta ett tillräckligt behärskande på en gång av å ena sidan de maskin- och trafiktekniska områdena och å andra sidan banbyggnadsområdet. Erfarenheten har väl också givit vid handen, att i så måtto åtskilligt brustit, och därvid synes det hava varit de angelägenheter, som rört banbyggnadernas planerande och utförande, som i främsta rummet blivit lidande. Detta torde för övrigt ingalunda vara ägnat att väcka alltför stor förvåning, då dessa angelägenheter givetvis icke hade närmelsevis samma samband med övriga inom järnvägsstyrelsens arbetsområde fallande angelägenheter, som de sistnämnda sinsemellan ägde.

Efter att hava erinrat om överskridande av kostnaderna för Bohusbanans byggande, om anledningen till den s. k. Elmhultsolyckan och om banbyggnadens beskaffenhet vid Jonsered och Åby, om att kostnadsberäkningen för dubbelspåret Göteborg—Alingsås säkerligen skulle visa sig för låg samt om tillsättande av en särskild kommission för dubbelspårsanläggningen Rönninge—Ström framhålla

vidare motionärerna, att ehuru den högsta ledningen givetvis borde och måste kunna sätta tillit till dem, som uppgörandet av beräkningar och undersökningar för nyanläggningar påvilade, och vilka hade att utföra dessa anläggningar, måste ju dock, för att resultatet skall bliva tillfredsställande, från ledningens sida utöva en verkligt effektiv kontroll ej blott över själva arbetenas utförande utan ock över de beräkningar och undersökningar, som ligga till grund för de framlagda förslagen. Att det emellertid i sådant avseende brustit åtskilligt, vore, såsom redan framhållits, ej ägnat att väcka alltför stor förvåning. De stora krav, som ett vederbörligt tillgodoseende av trafikförvaltningen ställde på järnvägsstyrelsens högsta ledning, hade väl näppeligen kunnat lämna denna möjlighet att även tillräckligt intränga i och följa de byggnadstekniska spörsmålen, och detta så mycket mindre, som det torde böra vara regel, att den högsta järnvägsförvaltningens bärande krafter utsågos med hänsyn tagen i främsta rummet till järnvägstrafikens ledning.

I fråga om sättet för avhjälpande av de enligt motionärernas förmenande föreliggande missförhållandena, vore efter deras mening två utvägar tänkbara.

Den ena innebär ett ytterligare utvecklande av de organ inom järnvägsstyrelsen, som hade banbyggnaderna om hand, eventuellt till en självständig myndighet. Ett nöjaktigt utvidgande av dessa organ inom ramen av den nuvarande järnvägsstyrelsen syntes emellertid, av de orsaker ovan antytts, icke låta sig göra, och mot upprättandet av ett särskilt för järnvägsbyggnadernas ledning avsett ämbetsverk talade starkt den väsentligt ökade kostnad, som en sådan anordning tvivelsutan skulle medföra.

Den andra utvägen skulle enligt motionärernas förmenande vara att anförtro ledningen av statsbanebyggnaderna åt någon annan myndighet, som vore därför lämplig. En sådan syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara. Detta ämbetsverk, som för övrigt förr, ehuru mera provisoriskt, inom sig inneslutit ledningen av statens järnvägsbyggnader, hade nämligen, ville det synas, till följd av dess sammansättning och de verket åliggande göromål stora förutsättningar att kunna på ett lyckligt sätt leda järnvägsbyggnadsverksamheten, utan att därvid borde kunna befaras ett tillbakasättande av byggnadsangelägenheterna för styrelsens övriga åligganden av enahanda art, som det ovillkorliga överhandtagandet av trafikbestyren i järnvägsstyrelsen medfört. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som enligt gällande instruktion hade till uppgift att handlägga tekniska och administrativa ärenden, som anginge anläggning och förbättring av vägar, broar, färjor, sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, arbeten för beredande av större odlingsföretag m. m. samt enskilda järnvägar, avsedda för trafik, och av vars två tekniska avdelningar den ena vore avsedd för ärenden rörande enskilda järnvägar, syntes nämligen med hänsyn särskilt till denna verksamhet i fråga om de enskilda järnvägarna med fullt fog kunna ifrågasättas såsom lämplig att övertaga ledningen av statens järnvägsbyggnader, och det syntes, såsom också nyss framhållits, ej vara att befara, att de anmärkningar, vilka gjorts mot järnvägsstyrelsen i fråga om bristande i ledningen av järnvägsbyggnaderna, med samma fog skola riktas mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, detta även på grund därav, att järnvägsavdelningens inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verksamhetsområde i det hela syntes avsevärt lättare kunna sammansmältas med statens järnvägsbyggnads verksamhet, än som kunde sägas vara fallet med statsbanetrafikens skiftande angelägenheter. Den anmärkning, som emot en sådan anordning främst



torde komma att framställas, är, att det skulle leda till svårigheter för järnvägsstyrelsen, om densamma ej finge utöva inflytande på sättet för byggandet av järnvägslinjer, vilkas trafikerande järnvägsstyrelsen dock efter byggnadsarbetets fullbordande skulle leda. Häremot vore att framhålla, dels att man vid byggandet av enskilda järnvägar i de flesta fall torde gå så till väga, att byggnadsarbetet utfördes under ledning av personer, som därefter icke utövade något som helst inflytande på järnvägens trafikerande, dels att sådana normerande bestämmelser för statens järnvägsbyggnader torde kunna fastställas, att därigenom största möjliga trygghet för att byggnadsarbetet skulle visa sig tillfredsställande vunnas. Slutligen torde den möjligheten icke få anses utesluten, att järnvägsstyrelsen, även om utförandet av järnvägsbyggnaderna överflyttades till annan myndighet, kunde få utöva ett visst inflytande på planläggandet av dessa byggnader.

Efter att hava påvisat, hurusom genom det föreslagna överflyttandet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av statsbanebyggnaderna, man måste räkna med att verket måste tillföras avsevärt ökade arbetskrafter, och att i varje fall ökning av styrelsens arbetskrafter måste anses vara av nöden — därvid erinrades att den 31 augusti 1914 innelågo hos styrelsen bland annat 159 stycken ogranskade arbetsplaner till vägar, hamnar, broar och färleder, således inom den ena av styrelsens avdelningar — ifrågasätta slutligen motionärerna, om man ej i detta sammanhang lämpligen skulle kunna taga steget fullt ut och med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen införliva jämväl vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten.

Skulle en sådan sammanslagning komma till stånd, anse motionärerna att betydande förmåner skulle vinnas. Till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle lämpligen överflyttas de avdelningar inom järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, som nu handhava själva nybyggnaderna, d. v. s. järnvägsbyggnadsbyrån från järnvägsstyrelsen och byggnadsbyrån och delar av elektrotekniska byrån från vattenfallsstyrelsen. Dessa byråer kunde efter överflyttningen sammanslås med motsvarande avdelningar, de s. k. järnvägsbyrån och tekniska byrån i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vars verksamhetsområde därigenom bleve större, varigenom även större möjlighet skulle uppstå att ständigt hålla statens byggnadsarbeten vid en viss, tämligen konstant storlek. En följd härav bleve åter, att en större del av dessa byråers personal kunde uppföras på ordinarie stat. en åtgärd, som ej obetydligt skulle komma att sänka statens kostnader för avlöningar till tjänstemän och befäl. Detta befäl skulle kunna användas för såväl järnvägs-, kanal- som kraftstationsbyggnader m. m., ävensom exempelvis landsvägar inom övre Norrland, där dessa utföras för statens egen räkning, vilket allt skulle, såsom förut sagts, möjliggöra hållandet av en permanent befälsstab på ordinarie stat.

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

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

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

*Styrelsens  
yttrande  
rörande mo-  
tionärernas  
förslag*

Sedan styrelsen här ovan redogjort för huru ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader hittills varit ordnad och vad i denna fråga från olika synpunkter anförts går styrelsen att yttra sig rörande motionärernas nu föreliggande förslag om överflyttning av denna ledning och tillsyn från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som, enligt vad motionärerna ifrågasätta, även skulle i sig inrymma vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten.

*Angående  
handhavan-  
det jämväl  
av bygg-  
nadsären-  
dena.*

Beträffande till en början det av motionärerna anförda skäl, att de trafikerade statsbanornas förvaltning och skötsel vore enligt deras åsikt av den vittomfattande och maktpåliggande natur, att järnvägsstyrelsens arbetskrafter måste anses fullt tagna i anspråk av desamma, må erinras om 1906 års organisationskommittés uttalande i detta ämne. Av historiken framgår, att denna kommitté ansett, att efter ett genomförande av kommitténs förslag — därvid må erinras om styrelsens förändrade sammansättning och särskilt den ökning av arbetskrafter, kommitténs förslag innebar, om ökad handlingsfrihet särskilt i upphandlingsfrågor och om inrättande av en särskild överrevision — hinder för styrelsen att fortfarande handlägga ärendena rörande statens järnvägsbyggnader icke behöfde förefinnas. Även vederbörande departementschef anslöt sig till detta uttalande och såsom nämnts gjordes inom riksdagen vid löne- och organisationsfrågans behandling icke någon erinran i förevarande avseende. Det är ock styrelsens uppfattning, att till följd av de vid 1907 års omorganisation vidtagna förändringarna med de under år 1914 häri vidtagna ytterligare jämkningarna, ej minst ökningen av kvalificerade arbetskrafter, styrelsen, som målmedvetet arbetar på att fullkomna sitt organ för banbyggandet, måste vara i än högre grad än fallet var 1906 lämpad att handlägga även statens järnvägsbyggnaders ärenden. Därvid är ock att beakta den ökade handlingsfrihet, som nu inrymts åt överingenjören, vilkens personliga ingripande i linjeförvaltningen vid järnvägsbyggandet bör vara så kraftigt och omfattande som möjligt.

Det nu berörda sammanhänger med vad av motionärerna anförts i spörsmålet, huruvida man hos den person, som anförtrotts den högsta ledningen inom järnvägsstyrelsen, kan förutsätta behärskandet på en gång av å ena sidan de trafik- och maskintekniska områdena och å andra sidan banbyggnadsområdet.

Härvid kan erinras, att det ingalunda kan anses nödvändigt, att chefen för statens järnvägar har förmåga att i detalj bedöma dessa olika ärenden, alldenstund till hans hjälp finnas att tillgå fackmannainsikter hos souschefer, överingenjör och byråchefer. Vad som fordras av chefen är, att han skall hava den blick för praktiska och ekonomiska angelägenheter i stort, som är nödvändigt för att han över huvud taget skall vara lämplig såsom chef för ett praktiskt affärsdrivande verk.

Han har att bedöma de rent administrativa frågorna av större vikt och framför allt att tillse, att ett intimt samarbete i fråga om under utförande varande statsbanor äger rum mellan byggnadsbyrån och dess särskilda organ, styrelsens

byråer och distriktsbefalet vid de trafikerade banorna, medan åter den tekniska ledningen av byggnadsföretagen vilar å överingenjören med sin särställning inom styrelsen i såväl befogenhets- som andra hänseenden. Denna nu angivna skillnad i ansvaret för ledningen av järnvägsbyggnadsföretagen har kommit i full tillämpning, särskilt under de sju år, nuvarande omorganisation i huvudsak bestått, och torde det härvidlag hava sitt intresse att inhämta vederbörande högsta lednings erfarenhetsrön i förevarande avseende. Detta återfinnes i ett uttalande av förutvarande generaldirektören Pegelow, sådant det återgivits i tidningen Svenska Dagbladet för den 28 januari 1914 (se bil. A) och om vars riktiga återgivande styrelsen förvissat sig, och bekräftar detta i allo vad styrelsen här ovan framhållit, liksom där beröres det nödvändiga sambandet mellan de här ifrågavarande två förvaltningsgrenarna, de trafikerade banorna och byggnadsföretagen, rörande vilket samband styrelsen anser sig här böra lämna utförlig redogörelse.

När planläggning för en ny järnväg skall äga rum, sker samråd mellan vederbörande byråer inom styrelsen angående *de tekniska* bestämmelser, som böra bliva gällande för järnvägen med hänsyn såväl till den trafik, som är att å densamma vänta, som även till den rullande materiel, som bör å banan användas, och äro dessa bestämmelser grundläggande för hela banans anläggningssätt. Gäller det så att bestämma, varest *stationer, håll- och lastplatser eller mötesplatser skola anordnas*, verkställs närmare utredning i sådant avseende av arbetschefen i samråd med vederbörande distriktsförvaltning, som, efter att hava berest ifrågavarande bansträcka, därom yttrar sig med ledning av den erfarenhet, rörande behov av dylika anläggningar, som distriktsförvaltningen förvärvat sig i närliggande liknande trakter. Efter det distriktsförvaltningens yttrande inkommit, äger samråd rum mellan byggnadsbyrån samt trafik- och banbyråerna.

*Ang. erforderlig samverkan mellan byggnadsavdelningen och trafikledningen.*

Då *broar, vägportar eller vägbroar* skola byggas, utarbetar arbetschefen å banbyggnaden i samråd med vederbörande distriktsförvaltning, skisserade förslag till dessa anläggningar, varefter fullständiga ritningar upprättas å järnvägsstyrelsens banbyrå. Därvid tillämpas givetvis de erfarenheter beträffande konstruktionssätt och beräkningar ävensom lämpligaste anordningar med hänsyn till ett ekonomiskt underhåll och till framdeles nödvändig ökning av trafikförmågan, som nämnda byrå förvärvat sig genom den mångfald av dylika arbeten, som där handläggas för de trafikerade banornas räkning. Härigenom tillgodogöras erfarenheterna och kunskaperna hos de i styrelsens tjänst anställda specialisterna, varvid de nödiga konstruktionsarbetena erhållas billigt utförda.

Distriktsförvaltningens yttrande infordras om *större vägomläggningar*, som bland annat synas erforderliga för undvikande av för många vägövergångar, erfordrande särskild bevakning.

Förslag till *större bangård* vid ny statsbana eller till sådan statsbanas inledande på förut befintlig station upprättas å byggnadsbyråns bangårdsavdelning, vilken även utarbetar förslag till alla större ny- och ombyggnader av bangårdar vid de trafikerade banorna och som därför disponerar personal, speciellt utbildad för bangårdskonstruktioner och med rik erfarenhet om de anordningar, som en ekonomisk drift av bangårdar i allmänhet kräver. Sålunda utarbetat förslag underställes därefter såväl arbetschefen som vederbörande distriktsförvaltning för att först därefter fastställas av byggnadsbyrån i samråd med banbyrån och trafikbyrån.

Då fråga är om *mindre bangård*, upprättar arbetschefen, sedan bangårdens läge på förut angivet sätt blivit bestämt, skisserat förslag till bangårdens spår-

system m. m., även detta i samarbete med distriktsförvaltningen, varefter förslaget insändes till järnvägsstyrelsen för granskning och godkännande, därvid samråd likaledes äger rum mellan byggnadsbyrån å ena sidan samt banbyrån och trafikbyrån å andra sidan. I vissa fall deltagar även maskinbyrån i detta samråd, särskilt beträffande förslaget *läge för vändskivor, lokomotivstall och kolgivningsanordningar*.

Sedan planen för bangården sålunda blivit bestämd, insänder arbetschefen även efter samarbete med distriktsförvaltningen uppgift å de *husbyggnader*, som böra uppföras å bangården, bland annat, för att bereda bostad för den personal, som styrelsen efter distriktsförvaltningens hörande anser böra där finnas. Med ledning härav upprättas genom det till styrelsens banbyrå hörande arkitektkontoret vederbörliga husritningar, vilka översändas till arbetschefen för yttrande, gemensamt med distriktsförvaltningen. Sedan detta yttrande inkommit, samråder byggnadsbyrån ånyo med trafikbyrån och banbyrån ävensom i förekommande fall med maskinbyrån beträffande dessa husbyggnader, innan de bliva av styrelsen fastställda till utförande.

Å styrelsens banbyrå upprättas vidare genom dess avdelning för signal- och säkerhetsanläggningar planer och detaljritningar för erforderliga *växel- och signalsäkerhetsanläggningar*, vilka planer sedan efter vederbörande distriktsförvaltnings och arbetschefens hörande fastställas av styrelsen.

Innan läge och ritningar för banbevakningspersonalens bostäder av styrelsen bestämmas, har arbetschefen att inkomma med förslag till s. k. *bevakningsindelning* ävenledes efter samråd med distriktsförvaltningen. Sedan nämnda bostädernas lägen i stort sett bestämts av styrelsen, fastställas efter distriktsförvaltningens och arbetschefens hörande ritningar till bostäderna av styrelsen efter det samråd i denna sak ägt rum mellan vederbörande byråer (byggnads- och banbyråerna).

I fråga om *spåröverbyggnaden* förekommer oftast samråd mellan byggnadsbyrån och banbyrån angående antingen anskaffandet av ny spårmateriel eller disponerandet av äldre sådan i sammanhang med rälsutbyten vid de trafikerade banorna, varvid det är av vikt att planera utbytesarbetena så, att tiden för materielens tillhandahållande lämpar sig efter nybyggnadernas arbetsplaner.

Beträffande *telegraf och telefon* har arbetschefen att insända förslag ävenledes efter distriktsförvaltningens hörande, varefter styrelsen efter samråd mellan byggnadsbyrån och elektrotekniska byrån bestämmer, huru dessa anläggningar skola utföras. I regel uppdrages sedan åt den hos vederbörande distriktsförvaltning befintliga sakkunnige telegrafingenjören att verkställa dessa specialarbeten.

Vidkommande den *rullande materiel*, som skall för banan anskaffas, plägar så anordnas, att maskinbyrån drager försorg om densammas anskaffande, varjämte samma byrå tillhandahåller byggnaderna den för arbetets utförande erforderliga arbetsmaterielen — lokomotiv och vagnar. Likaledes tillhandahållas av de trafikerade banorna den lokomotivpersonal, som erfordras i och för byggnadsarbetenas utförande, vadan särskild sådan personal ej behöver av statens järnvägsbyggnader anskaffas. Genom samråd mellan byggnads- och maskinbyrån samt mellan resp. arbetschef och maskindirektör ordnas också det verkstadsarbete, som det är av vikt att statens järnvägsbyggnader kunna få utfört uti statsbanornas verkstäder i stället för att vända sig till privata sådana.

Genom samråd mellan byggnadsbyrån och banbyrån disponeras på för resp. byggnadsarbete lämpligaste sätt de till styrelsens byggnadscentralförråd hörande större *arbetsmaskinerna*. Beträffande dessa så tillämpas redan nu i vissa fall utbyte emellan statens järnvägsbyggnader och vattenfallsstyrelsen och föreligger intet hinder för att detta utbyte kan få ökad omfattning, liksom samarbetet i detta avseende även med andra byggande förvaltningar lätt kan ordnas.

Genom samråd mellan byggnadsbyrån och förrädsbyrån utföras med ekonomiskt gott resultat många större *upphandlingar* för statens järnvägsbyggnader samtidigt med att inköp göras för statens järnvägar, varjämte av personal vid förrädsbyrån och maskinbyråns avdelning för inspektion verkställas viktigare *bekiktningar av leveranser* för statens järnvägsbyggnaders räkning.

Det bör också påpekas det samråd mellan byggnadsbyrån samt de administrativa och kamerala byråerna, som äger rum beträffande *personalfrågor* samt *äganderätts- eller andra rättsfrågor*, vilka därtill ofta nog till följd av rättegångar eller andra skäl icke kunna bli avgjorda förrän långt efter det att banbyggnaden fullbordats och bandelen övertagits till drift, och som därför icke lämpligen böra handläggas av annan myndighet än järnvägsstyrelsen.

Styrelsen anser sig slutligen här böra framhålla, att man på senare år tillmötesgått allmänhetens krav på att snarast möjligt få begagna nya banor på så sätt, att i den mån en bandel blivit möjlig att utan risk trafikera, man öppnat denna bandel för provisorisk trafik, vilket avsevärt lättare torde låta sig göra om byggnads- och trafikledningen tillhöra samma myndighet.

Av ovanstående torde med tydlighet framgå, att vid byggande av nya statsbanor *ett synnerligen intimt samarbete* äger rum dels mellan den byrå, som handlägger dessa ärenden och styrelsens andra byråer, dels mellan arbetsledningen på linjen och distriktsförvaltningarna, och detta samarbete är ej endast önskligt utan alldeles nödvändigt, på det att de nya banbyggnaderna utan onödig omgång må bli utförda på sådant sätt, att de tillfredsställa de krav, som komma att ställas på dem för deras trafikerande, deras underhåll och framtida utvidgande. Endast genom ovan anförda tillvägagångssätt — praktiskt taget synnerligen svårt att tillämpa om icke järnvägsstyrelsen även har banbyggnaderna i sin hand — kan full garanti vinnas för att de erfarenheter, som förvärfvats vid övriga statsbanors trafikerande i olika delar av landet, komma till sin rätt vid utförande av de nya banbyggnaderna.

Av allt att döma synas motionärerna ansluta sig till 1906 års sakkunniges uttalande beträffande ledningen av byggnadsarbeten vid de trafikerade banorna, därvid de sakkunnige framhållit att alla arbeten, som berörde trafiken å de färdigbyggda järnvägarna och nybyggnaderna å dessa, såsom dubbelspårsanläggningar, bangårdsanläggningar m. m. skulle fortfarande tillkomma järnvägsstyrelsen att utföra, dock att, därest särskilda omständigheter därtill föranledde, nybyggnadsarbeten jämväl vid de trafikerade banorna skulle kunna efter Kungl. Maj:ts i varje särskilt fall därom lämnade föreskrift uppdragas åt styrelsen för järnvägsbyggnaderna.

*Ledningen av byggnadsarbeten vid de trafikerade banorna.*

Ehuru sålunda från detta håll i regel sker anslutning till styrelsens mening att nyss berörda nybyggnadsarbeten böra verkställas genom järnvägsstyrelsen och sålunda något ändringsförslag härutinnan icke torde föreligga, torde dock ej vara ur vägen att för fullständighets skull redogöra jämväl för det i detta hänseende erforderliga sambandet mellan de utförande byggnadsorganen och befälet

å de trafikerade banorna och nödvändigheten av dessa arbetens utförande genom järnvägsstyrelsen.

Att dessa nybyggnadsarbeten, vilka enligt styrelsens förmenande alltid måste handhavas av järnvägsstyrelsen, i ännu högre grad än arbetena å de nya statsbanorna måste kräva ett intimt samarbete med dessa banors befäl synes styrelsen vara uppenbart.

Detta torde utan vidare vara klart beträffande anläggande av dubbelspår, där dispositionerna för arbetenas utförande snart sagt på varje punkt inverka på trafiksäkerheten.

Till belysande av att detta även är fallet beträffande utvidgning eller ombyggnad av bangårdar må härnadan redogöras för, huru dylika bangårdsärenden handläggas inom styrelsen.

Vad då först beträffar upprättandet av förslagsritningar till större ombyggnader eller utvidgningar av bangårdar uppgöras dessa i regel inom styrelsen å byggnadsbyråns bangårdsavdelning. För en viss bangård uppgöres sådant förslag vanligen i tvenne byggnadsstadier, ett första, avsett att motsvara den närmaste tidens krav å förbättrade anordningar och utgörande ett första led i den slutliga utbyggnaden, samt ett slutligt utvisande huru bangården i en framtid kan tänkas utbyggd. Härvid måste ofta samråd i stor utsträckning äga rum med andra av styrelsens byråer särskilt maskinbyrån, då i förslag till ombyggnad av större bangårdar oftast ingå betydande anordningar för kolgivning och koluppläggning, lokomotiv- och vattenstationer m. m. och vilka anordningars omfattning och lämpliga placering är av stor betydelse för utformningen av förslaget i sin helhet. Sedan bangårdsförslaget blivit utarbetat lämnas vederbörande distriktsförvaltning tillfälle att yttra sig över detsamma, varefter styrelsen med hänsyn till de erinringar, som eventuellt härvid blivit framställda, vidtager den omarbetning av förslaget, som befinnes behöfelig. Kostnadsberäkning upprättas därpå för genomförande av förslagets 1:a utbyggnadsstadium, varefter åtgärder vidtagas av styrelsen för utverkande av anslag till utvidgning av den ifrågavarande bangården.

Beträffande utförandet av arbetena för ombyggnaden eller utvidgningen av bangården lämnar styrelsen, sedan erforderliga medel ställts till förfogande, bemyndigande åt vederbörande distriktsförvaltning att — i vissa fall genom en för ändamålet upprättad, till distriktsförvaltningen ansluten särskild byggnadsledning — härom draga försorg i enlighet med av styrelsen härför fastställda ritningar.

Ett överflyttande från järnvägsstyrelsen till annan myndighet av handläggningen av dessa bangårdsfrågor synes knappast vara tänkbar, då förbehandlingen av dessa ärenden med nödvändighet måste ligga hos den myndighet, som äger kännedom om de brister i befintliga anordningar, som föranleda svårigheter för driftens behöriga skötsel och som därför har möjlighet att tillse att ombyggnads- och utvidgningsförslagen bliva upprättade med vederbörlig hänsyn till att föreslagna anordningar bliva även för framtiden de lämpligaste och bästa möjliga. Järnvägsstyrelsen måste fördens skull under alla omständigheter i sig innesluta ett organ för beredningen av dessa ärenden. Vid sådant förhållande torde det ock vara påtagligt, att det är till gagn, att ett så stort och fullständigt arbetsområde som möjligt beredes den för angivna utredningar erforderliga personalen på det att så dugande specialister som möjligt inom detta arbetsområde må kunna utbildas och bibehållas i statens järnvägars tjänst.

Ett överflyttande till annan myndighet av handläggningen av frågorna om bangårdsombyggnaderna skulle därför redan ur denna synpunkt bliva till olägenhet. Härtill kommer, att den myndighet, som handhaver driften, riktigast torde kunna bedöma då behovet av ombyggnader eller utvidgningar närmar sig, varigenom till fördel för staten redan på förhand vissa åtgärder såsom exempelvis markförvärv kunna i god tid vidtagas. Men även utförandet av ombyggnadsarbetena genom annan myndighet skulle medföra olägenheter och svårigheter. Det är nämligen att ihågkomma att arbetena för en befintlig bangårdsombyggnad och utvidgning städse måste ske under pågående trafik och därtill så att denna även under byggnadstiden behörigen skall kunna avvecklas. Förutsättningen för att detta skall kunna ske måste emellertid vara ett synnerligen intimt samarbete mellan befälet vid ombyggnadsarbetet och det befäl inom de olika avdelningarna vid statens järnvägar, som handhava trafikskötseln å stationen, vilka olika befäl nu lyda under en och samma distriktsförvaltning. Att sådant samarbete i betänklig grad försvåras genom byggnadsbefälets ställande under annan styrelse än det övriga befälet torde vara uppenbart. Härtill kommer, att de provisoriska anordningar, som erfordras under ombyggnadstiden för trafikens behöriga skötande och som alltefter arbetets fortskridande behöva omändras icke kunna tillåtas bliva utförda under tillsyn av annat än det befäl vid statens järnvägar som ansvarar för banunderhållet, då de i hög grad beröra trafiksäkerheten, varför dessa arbeten, som ofta draga avsevärda kostnader, under alla omständigheter måste omhändrivas och bestämmas av personalen vid statens järnvägar.

Innebörden av ett överflyttande av nu omtalade utrednings- och byggnadsarbete ifråga om bangårdsbyggnader till annan myndighet, skulle i övrigt ofta medföra genom uppkommande frågor behandling inom två skilda myndigheter synnerlig tidspillan, varjämte vid tillfällen, då dessa icke kunde enas om ett förslag, avgörandet i sådana tvistefrågor måste med ökande av dess arbetsbörda träffas av Eders Kungl. Maj:t, på sätt också redan inträffat beträffande de båda bangårdsbyggnader, som handhavas av byggnadskommissionen för dubbelspåret Rönninge—Ström, där Eders Kungl. Maj:t funnit sig böra godkänna i vissa delar kommissionens förslag, men i andra delar järnvägsstyrelsens.

Att även Eders Kungl. Maj:t ansett olämpligt, att sådana arbeten, som kunna inverka på trafiksäkerheten, verkställas av annan myndighet än järnvägsstyrelsen, tillåter sig styrelsen antaga bland annat på grund därav, att Eders Kungl. Maj:t anbefallt nämnda byggnadskommission att med järnvägsstyrelsen träffa överenskommelse om utförande genom styrelsens försorg av de delar av nämnda dubbelspår, där arbetena kunna inverka på trafiksäkerheten på den gamla banan, i följd varav dessa arbeten på en sträcka av 5,0 km. utföras genom styrelsens försorg, under det att endast återstående 5,2 km., vilka falla helt utom de trafikerade järnvägarnas område, utföras genom nämnda byggnadskommission.

I anslutning till vad styrelsen ovan anfört må här tilläggas, att omfattningen av erforderliga arbeten med anläggning av dubbelspår, tillbyggnad och utvidgning av större bangårdar m. fl. dylika arbeten, vilka genom sitt intima sammanhang med de trafikerade banorna, ovillkorligen måste tänkas allt framgent tillhöra järnvägsstyrelsens förvaltning, visat sig under senare år hava varit av lika stor omfattning som byggandet av nya statsbanor, och torde med säkerhet för en längre tid framåt detta förhållande i minst lika hög grad komma att fortvara. I detta avseende hänvisas till styrelsens underdåniga skrivelse av den

23 november 1913, med utredning angående behovet av nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar. Då dessa arbeten ofta äro av mera grannliga beskaffenhet och svårare att på rätt sätt handlägga än byggandet av nya statsbanor, är det alldeles tydligt, att även om byggandet av nya banor överflyttas till annan myndighet, det i alla händelser blir nödvändigt, att i järnvägsstyrelsen finnes ett organ, såväl för handläggning av alla mellanhavanden med den andra styrelsen angående nya banor som även för utförande av ovannämnda nybyggnader vid de trafikerade banorna, vilka senare arbeten äro av ett sådant omfång, att de ej lämpligen kunna handläggas av organen för det ordinarie banunderhållet vare sig inom styrelsen eller å linjen. Såsom förut nämnts hava också dessa nybyggnadsarbeten vid de trafikerade banorna numera överflyttats till styrelsens byggnadsbyrå. Följden av en överflyttning av byggnaden av nya statsbanelinjer till annan myndighet skulle således ej bliva annat än, att arbetsområdet för nyssnämnda byggnadsorgan inom styrelsen måhända skulle i någon mån komma att minskas, men detta dock under alla förhållanden endast berörande de mera underordnade ej de ledande arbetskrafterna, samt ej lättande styrelsens och dess chefs arbete med frågorna. Anordningen skulle icke medföra några nämnvärda besparingar eller fördelar, utan tvärtom genom en ny mellanhands tillkomst bliva till stor olägenhet och enligt styrelsens förvissning innebära risk för att de nya statsbanorna icke bleve planlagda och utförda på ett för det framtida trafikrandet och den ekonomiska skötseln tillfredsställande sätt. För styrelsen framstår det nämligen såsom otvetydigt att den myndighet, som handhaver trafikrandet, äger de största förutsättningarna att bedöma huru en bandel skall planläggas för att anläggningarna skola bliva ändamålsenliga och tillräckliga för trafikens krav samt erbjuda nödvändiga utvecklingsmöjligheter liksom att de utföras kvalitativt på ett sätt, som tager nödig hänsyn till det framtida underhållet.

*Olägenheter  
ifråga om  
samverkan  
vid över-  
flyttning till  
annan myn-  
dighet.*

Skulle överflyttning av byggnadsärenden berörande nya statsbanor till annan myndighet bli verklighet, komme givetvis stora olägenheter ifråga om samverkan att uppstå. Såsom i förenämnda yttrande den 23 april 1906 framhållits måste då sådana bestämmelser utfärdas, att järnvägsstyrelsen, som dock framdeles skall hava åt sig uppdraget att på bästa möjliga sätt förränta det i statens järnvägar nedlagda kapitalet samt hava ansvarat för banans trafikering, såväl i tekniskt och trafiksäkerhets- som ekonomiskt hänseende ovillkorligen får tillräcklig bestämmanderätt beträffande banans byggande. Skall detta emellertid kunna bliva fallet, tvekar styrelsen icke att uttala som sin bestämda åsikt, att den av ett dylikt samråd föranledda uppdelningen av arbetet skulle bliva i synnerligen hög grad betungande och hindrande icke endast för järnvägsstyrelsen utan också för den myndighet, som skulle hava att handlägga ärendena om järnvägsbyggnaderna, vartill komme att Eders Kungl. Maj:t ofta skulle få att skilja mellan olika meningar i frågor av även underordnad betydelse. Det torde nämligen med all säkerhet ej kunna undvikas, att en mängd meningsskiljaktigheter skulle uppstå, för vilkas biläggande en hänvändelse till Eders Kungl. Maj:t bleve nödvändig. Såsom exempel på, till vilken vidlyftig skriftväxling ett sådant samarbete kan leda, vill styrelsen hänvisa till här såsom bilaga B bifogade »Förteckning över å banbyrån handlagda ärenden rörande dubbelspårsbygget Rönninge—Ström, i vad detsamma utföres av den härför tillsatta byggnadscommissionen», vilken förteckning visar att vid detta byggnadsföretag av jämförelsevis liten omfattning samt ännu långt ifrån färdigt med utgången av föregående år ej mindre än 175 st. järnvägssty-



relsen berörande in- och utgående expeditioner förekommit. Härtill kommer, att kommissionen förklarar sig icke kunna godtaga och likvidera på järnvägsstyrelsens bokföring grundade mera summariska räkningar för arbeten, som enligt överenskommelse utföras av järnvägsstyrelsen för kommissionens räkning och fordrat, att dessa räkningar skola åtföljas av transsumter ur de primära räkenskapshandlingarna, detaljerat angivande varje utbetalning, något som naturligtvis förorsakar en hel del dubbelarbete i räkenskapsbehandlingen. Hade arbetet i likhet med andra större nybyggnadsarbeten utförts genom statens järnvägars försorg, hade större delen av ovan angivna ärenden icke behövt bli föremål för skriftväxling.

Den ifrågasatta nya ordningen skulle medföra, att två beslutande myndigheter i samma frågor infördes, vilket givetvis skulle orsaka tyngande omgång i arbetet.

I detta sammanhang må erinras att — såsom ock redan i nyssberörda yttrande framhållits — såsom bidragande orsak till järnvägsbyggnadernas överflyttande år 1888 till järnvägsstyrelsen nog var önskan att vinna gemensamhet i ledningen av statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik ävensom förenkling i administration och därav föranledd besparing i kostnader. Erfarenheten hade visat, att under de tider, då statens järnvägsbyggnader leddes av annan myndighet än järnvägsstyrelsen förefanns brist på samarbete och hade det ofta visat sig, att, så snart en järnvägsbyggnad var fullbordad och öppnats för allmän trafik, mer eller mindre dyrbara ändringar måst vidtagas för att trafikkravet skulle anses tillfredsställt.

Det av motionärerna framhållna skälet till nyssnämnda överflyttande av järnvägsbyggnaderna år 1888, nämligen att man ansåg byggnadsarbetenas bedrivande i större omfattning dåmera eller åtminstone inom en snar framtid voro förbi, kom i varje fall inte att motsvaras av de verkliga förhållandena, vilket framgår av nedanstående förteckning å de av riksdagen under åren närmast före och närmast efter år 1888 beviljade anslagen till statens järnvägsbyggnader.

1883 . . . . .	6,347,000	1889 . . . . .	4,000,000
1884 . . . . .	5,754,000	1890 . . . . .	4,665,000
1885 . . . . .	2,000,000	1891 . . . . .	5,823,000
1886 . . . . .	1,750,000	1892 . . . . .	6,800,000
1887 . . . . .	2,000,000	1893 . . . . .	3,700,000
1888 . . . . .	2,500,000		

Just vid den tidpunkt, då överflyttningen till järnvägsstyrelsen skedde, ökades tvärtom de årliga anslagsbeloppen och hava sedermera från och med år 1889 till och med innevarande år för nya statsbanor varit anvisade i medeltal 5,800,000 kronor pr år under det att endast 4,400,000 kronor voro i medeltal pr år anvisade för den tid, varunder ledningen av statens järnvägsbyggnader handhades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I samband med erinringar mot järnvägsstyrelsens förmåga att rätt handhava banbyggnadsärendena hava i motionerna till belysande härav framhållits vissa förhållanden såsom överskridande av kostnadsanslag och vissa olyckshändelser eller tillbud därtill, som ägt rum.

Vad angår kostnadsanslagens överskridande i vissa fall har järnvägsstyrelsen i sitt förenämnda yttrande den 23 april 1906 ingående bemött påståendena

Angående  
förmenta  
brister i  
järnvägssty-  
relsens led-  
ning av  
byggnads-  
ärendena.

beträffande anledningarna till överskridande av kostnadsberäkningarna ävensom påvisat, att även flera enskilda järnvägar, som under denna tid varit under byggnad, hade samma erfarenhet beträffande arbetskonjunkturerna, i det att jämväl för dem de beräknade kostnaderna avsevärt överskridits. Här må ock tilläggas, att den myndighet, som enligt motionerna skulle övertaga byggnadsärendena eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såväl granskar de kostnadsberäkningar, som ligga till grund för ett enskilt järnvägsföretag, som också utövar kontroll över arbetets utförande. Styrelsen erinrade i samma yttrande också om, att anläggningskostnaderna överskridit de beräknade med ända upp till 38 % för vissa angivna statsbanor, byggda under den tidsperiod, då ledningen av statens järnvägsbyggnader var anförtrodd åt en särskild styrelse.

Vad angår de av motionärerna särskilt berörda förhållandena vid Bohusbanans byggande och huru anslagen för denna bana överskredos vill styrelsen här — förutom de nyss anförda — erinra därom, att dessa förhållanden redan voro kända såväl av förutnämnda omorganisationskommitté som av 1907 års riksdag, då denna fattade beslut i fråga om huruvida statens järnvägsbyggnader fortfarande borde tillhöra järnvägsstyrelsen.

Beträffande anmärkningen rörande förhållandena vid Åby vill styrelsen påpeka, att den bandel, det här gäller, byggdes under en ändå mera avlägsen tid än Bohusbanan, då ledningen av statens järnvägsbyggnader låg hos en särskild styrelse, vadan detta fall synes föga lämpat att framdraga såsom skäl mot järnvägsbyggnadernas kvarblivande hos järnvägsstyrelsen nu.

Vidkommande banbyggnaden vid Jonsered vill styrelsen med hänvisning till bilagda protokollsavskrift (Bil. C) anmärka, att raset vid Jonsered icke var enda anledningen till den geotekniska kommissionens tillkomst, men att styrelsen, på grund av det faktum att, trots förut gjorda geologiska undersökningar — bland annat å dubbelspåret Göteborg—Alingsås — nya ras under förut okända förhållanden uppstått, önskat grundligast möjligt och med hänsyn tagen även till de därvid vunna erfarenheterna låta studera de byggnadstekniska förhållandena vid bandelar med osäker undergrund, så långt vetenskap och teknik kunna intränga i detta problem. Då dessutom såväl Malmslättskommissionen som statens järnvägars överrevisorer påfordrat, att geologiska undersökningar för banorna borde verkställas, vill styrelsen här framhålla, att denna åtgärd med den geotekniska kommissionens tillsättande icke rimligtvis bör kunna sättas i förbindelse med någon styrelsens försumlighet och uraktlåtenhet. Styrelsen vill icke heller underlåta framhålla, att ett åberopande av denna åtgärd eller de försumligheter, som skulle frammanat densamma liksom de anmärkta och verkligen föreliggande anslagsöverskridandena vid dubbelspårsbyggnaden ifråga icke synes styrelsen sammanhöra med frågan om statens järnvägsbyggnaders överflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enär sådana arbeten som den omtalade dubbelspårsbyggnaden i alla händelser, enligt vad synes vara ostridigt, måste handhas av järnvägsstyrelsen och således icke skulle röna inflyttande av statens järnvägsbyggnaders överflyttande till annan myndighet. Detsamma gäller anmärkningen beträffande den s. k. Elmhultsolyckan.

Vad vidare angår frågan om dubbelspårsbygget förbi Södertälje, anser styrelsen ej erforderligt nu att åter ingå på ett bemötande i denna mycket debatterade fråga, då styrelsen redan förut lämnat synnerligen ingående redogörelse för denna frågas utveckling. Styrelsen vill blott framhålla, att det torde vara

för tidigt att döma om, huruvida frågan lösts på det för framtiden lyckligaste sättet. Arbetet är ännu långt ifrån färdigt, och styrelsen har sig icke bekant att vid dess ledning och utförande några genomgripande ändringar i förvaltnings- eller byggnadsmetoder tillämpats, som kunnat sätta detsamma i något hänseende framför styrelsen underställda arbeten.

I detta sammanhang må ej vara ur vägen erinra, att styrelsen under idelig strävan att fullkomna sina medel för banbyggnadsarbetenas bedrivande vunnit mycket goda resultat och gjort betydande besparingar på de byggnadsområden, där det nu ifrågasatts att annan myndighet skulle taga ledningen, nämligen byggandet av nya statsbanor. Styrelsen vill härvidlag hänvisa till det under denna tid huvudsakligaste området för dess byggnadsverksamhet, nämligen i Norrland.

Från motionärernas synpunkt har första tanken i fråga om sakens rätta lösning riktats på vidare utveckling av de organ inom järnvägsstyrelsen, som hade banbyggnaderna om hand, men hade motionärerna ansett detta ej möjligt. Gent emot detta vill styrelsen tvärtom uttala som sin åsikt, att den enda organisatoriskt riktiga och även från andra synpunkter sett enligt styrelsens förmanande enda riktiga vägen till att på ett allt bättre sätt tillvarataga statens omhandlade viktiga byggnadsintressen är den organisationsform, som styrelsen föreslog i sin underdåniga skrivelse den 5 februari 1914 angående ändringar i avlöningsreglementet för statens järnvägar, vilken organisationsform nu trätt i kraft, sedan 1914 års senare riksdag, med bifall till Eders Kungl. Maj:ts i ärendet avlåtna proposition, bifallit de föreslagna ändringarne i avlöningsreglementet. Från och med innevarande år tillämpas sålunda denna nya organisationsform i allt väsentligt beträffande planläggandet och utförandet av nya statsbanor samt större ny- och ombyggnader vid de trafikerade statsbanorna, vilka samtliga arbeten nu handhavas av byggnadsbyrån med dess båda avdelningar: nybyggnadsavdelningen och bangårdsavdelningen. På sätt styrelsen i förutnämnda underdåniga skrivelse närmare utvecklade, skulle detta organ för byggnaderna närmare sammansmälta med styrelsens övriga organ och därav uppstå beaktansvärda fördelar, ej minst i fråga om arbetet med projekterande och utredningar samt utförande av större nybyggnader och anläggningar vid de trafikerade banorna.

*Ang. motionärernas tvänne utvägar för lösning av frågan.*

Motionärerna hava kommit till den slutsats, att ifrågavarande ledning borde läggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och därvid gjort jämförelser mellan järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förmåga att utöva denna ledning. Styrelsen kan icke underlåta att häremot framhålla, att på den grund att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i alldeles övervägande grad endast är ett kontrollerande men ej ett byggande verk, någon för nämnda styrelse och för järnvägsstyrelsen *samtidig* byggnadsverksamhet ej finnes att jämföra och att därför några vederhäftiga utredningar angående av järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vunna resultat ej finnas gjorda eller svårligen kunna göras.

Det är helt naturligt, att stundom missöden tyvärr inträffa under så omfattande byggnadsverksamhet som den, vilken bedrives vid statsbanorna, liksom också att av olika skäl öfverskridande av ursprungligen beräknade anläggningskostnader ske. Att dylikt emellertid inträffar även vid många enskilda företag och icke minst vid de enskilda järnvägarna är ju bekant. Skillnaden mellan dylika händelser och vid statens järnvägar inträffade torde endast vara den, att då sådana ske vid statens järnvägar de väcka mera uppmärksamhet,

enär en större allmänhet därav beröres som följd av den å statens järnvägar rådande intensivare och viktigare trafiken.

Gent emot motionärernas påståenden att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till följd av dess sammansättning och de verket åliggande göromålen, hade stora förutsättningar att kunna på ett lyckligt sätt leda järnvägsbyggnadsverksamheten samt att det ej skulle vara att befara, att de anmärkningar, vilka gjorts mot järnvägsstyrelsen i fråga om brister i ledningen av järnvägsbyggnaderna, med samma fog skulle riktas mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, finner järnvägsstyrelsen för sin del däremot, med åberopande jämväl av vad 1906 års sakkunnige i ämnet yttrat, sig böra betona att detta icke kan vara fallet. Tvärtom måste framhållas — såsom även ovan antytts — att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet i alldeles övervägande grad är av kontrollerande men icke byggande art, vilket även betonats av chefen för kungl. civildepartementet i hans anförande till statsrådsprotokollet över civilärenden den 19 april 1912 angående förvärvande för statsverkets räkning av Södertälje kanal. Järnvägsstyrelsen däremot har nu i 27 år i stor utsträckning varit ett byggande verk, har anpassat sig därefter och förvärvat administrativa, tekniska och affärsfarenheter på hithörande områden samt söker som förut nämnts allt mer att fullkomna sig för detta ändamål och måste, såsom ovan framhållits, allt fortfarande bedriva byggnadsverksamhet i stor skala även om byggandet av nya statsbanor skulle överflyttas till annan myndighet. Skulle en sådan överflyttning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma att äga rum, kan såsom framgår av ovan anförda tydligtvis någon mera avsevärd inskränkning i de mera ledande arbetskrifterna inom järnvägsstyrelsen i allt fall icke företagas, varemot naturligtvis en genomgripande förändring av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sammansättning ävensom en vidlyftig utökning av dess personal måste förutsättas, något som också av motionärerna framhålles såsom nödvändigt.

Vid den av motionärerna alltså förordade omorganisationen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle det gälla ej mindre att anskaffa en framstående fackman att liksom i järnvägsstyrelsen såsom överingenjör under chefen leda nybyggnadsarbetena utan också att nyanskaffa hela *banbyggnadspersonalen*, till vilken för närvarande ej finnes någon motsvarighet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då ett överflyttande i större omfattning av järnvägsstyrelsens personal dit icke är att påräkna, enär denna personal är för järnvägsstyrelsens arbeten till större del erforderlig, kan med fog frågas, huru lämplig personal härför skulle erhållas. En så gott som helt ny personaluppsättning måste åtminstone för många år framåt komma att lida brist på erforderlig erfarenhet i det förberedande planläggandet och byggandet av statsbanor, och man måste fråga sig, på vad sätt den skall erhålla nödig utbildning. Såsom anmärkning mot statens järnvägsbyggnaders hitillsvarande personal har nämligen stundom framhållits just, att den haft för ringa erfarenhet om en banas underhåll och drift för att alltid kunna taga nödig hänsyn därtill vid anläggningarnas planläggande och utförande. Järnvägsstyrelsen har sökt avhjälpa detta genom att använda såväl befäl som underbefäl i växling mellan järnvägsbyggnaderna å ena sidan och bantjänsten vid de trafikerade banorna å den andra. Möjligheten för sådant personalutbyte kommer att i avsevärd grad ökas vid tillämpning av de med innevarande år genomförda förut omhandlade jämkningarna i styrelsens organisation.

Säkerligen skulle det för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bliva svårt att

för sin personal erhålla nu omtalade erfarenhet i frågor angående banans ändamålsenliga utrustning för trafikens behov och angående banans underhåll, så mycket nödvändigare, om byggnadsledningen skall handhavas av annan myndighet än den, som handhaver statsbanornas underhåll och trafikering.

En olägenhet beträffande statens järnvägsbyggnaders personalfråga har också varit, att personalens numerär ej kunnat hållas jämn och dess anställningar alltså ej säkra på grund av byggnadsanslagens ojämna beviljande; följden därav har varit, att många goda krafter antingen ej kunnat förvärvas eller ej kunnat kvarhållas i den grad, som varit önskligt. Även detta kommer enligt järnvägsstyrelsens mening att rådas bot för genom förut omtalade sammanslagning av de större nybyggnadsarbetena vid de trafikerade banorna med de nya statsbanebyggnaderna varigenom vinnes jämnare arbetstillgång, vilket möjliggör, att byggnadskåren kan hållas vid jämnare numerär och säkrare anställningsvillkor. Detta skulle enligt styrelsens förmenande falla sig svårt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det kan nämligen ej förutsättas, att detta kunde åstadkommas genom att använda personalen i allmänhet omväxlande vid järnvägsbyggnaderna samt kanal- och vattenkraftsbyggnaderna, ty även om, som motionärerna antyda, vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet skulle tilläggas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vore även antytt växelvis användande av personalen ej lämpligt, enär det bantekniska området nu en gång för alla är i mångt och mycket av sina detaljer en sak för sig, som fordrar sin särskilda utbildning och erfarenhet, liksom också vattenbyggnadsarbetena.

I detta sammanhang torde också bära beröras det från visst håll framkomna uttalandet, att väg- och vattenbyggnadskåren skulle stå till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens disposition, om denna styrelse skulle handhava statens järnvägsbyggnader. Väg- och vattenbyggnadskåren såsom *sådan* utför emellertid aldrig byggnadsarbeten vare sig åt staten eller enskilda, och har icke annat samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, än att kårchefen i regel även är styrelsens chef, och äro kårens medlemmar var för sig icke skyldiga att åtaga sig uppdrag för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan sker detta fullt frivilligt, varför också dess medlemmar äro lika tillgängliga för järnvägsstyrelsens och vattenfallsstyrelsens byggnadsändamål som för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; de användas därför också i stor utsträckning i blandning med de dem tekniskt fullt likvärdigt utbildade civila väg- och vattenbyggnadsingenjörerna av såväl järnvägsstyrelsen som vattenfallsstyrelsen.

I fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation erinra motionärerna, att den 31 augusti 1914 bland annat en mängd ogranskade arbetsplaner till vägar, hamnar, broar, farleder — således berörande endast den ena av nämnda styrelses avdelningar — avseende för landet betydelsefulla företag, i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen väntade på behandling och att enär dessa företags uppskjutande måste vara till skada, redan av denna anledning ävensom av andra orsaker vissa förändringar av sistnämnda styrelses organisation äro påkallade, vilka skulle underlättas om även statens järnvägsbyggnadsverksamhet dit förlades. Huruvida väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anledning av det anmärkta är i behov av omorganisation, därom kan järnvägsstyrelsen givetvis icke yttra sig, men synes det järnvägsstyrelsen uppenbart, att det icke kan förefinnas anledning att på grund av nysberörda förhållande vidtaga den vittomfattande och i sina

verkningar så betydelsefulla förflyttning av järnvägsbyggnadsärenden, vari motionärernas framställning utmynnar.

Vidkommande motionärernas förslag att möjligen än ytterligare öka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsbörda med de arbeten, som nu handhas av vattenfallsstyrelsens byggnadsbyrå, anser sig styrelsen ej heller hava skäl att här närmare yttra sig, då styrelsen antager, att vattenfallsstyrelsen bliver satt i tillfälle att själv yttra sig härom. Det synes järnvägsstyrelsen dock tydligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nya arbetsområde såsom omfattande både dess förutvarande huvudsakliga *kontrollerande* som dess nya *byggande* verksamhet inom såväl kanal-, kraftstations-, vatten- och elektrotekniska som järnvägsområdet skulle komma att lämna dess chef föga möjligheter utöver järnvägsstyrelsens att mera odelat ägna sig åt och följa banbyggnadsärendena.

I det föregående har järnvägsstyrelsen anfört, hurusom styrelsen finner det vara olämpligt, att annan myndighet övertager statens järnvägsbyggnader, även av det skäl, att därigenom i högsta grad skulle försväras det samarbete mellan byggnadsledningen och trafikledningen, som är ett oeftergivligt villkor för ett gott resultat av byggnadsverksamheten. Med anledning av, att motionärerna i detta avseende framhålla, att detta icke synes dem möta några svårigheter, bland annat därför, att man vid byggandet av enskilda banor i de flesta fall skulle gå så till väga, att byggnadsarbetet utföres under ledning av personer, som därefter icke utöva något inflytande på järnvägens trafikerande, finner sig järnvägsstyrelsen böra uttala, att erfarenheten ingalunda giver stöd åt den av motionärerna uttalade åsikten.

Om en fristående enskild järnväg bygges, kan detta arbete visserligen icke rent tekniskt övervakas och ledas av det blivande trafikbefälet, av det enkla skäl, att något sådant befäl vid tiden för banans byggande oftast icke finnes. Ett enskilt järnvägsbolag, som är angeläget om, att få sin bana utförd på ett med hänsyn till trafikens krav tillfredsställande sätt, underlåter dock aldrig att till sin representant vid byggnadsarbetets planläggning och utförande utvälja i regel en person, som är väl förfaren i järnvägsdrift, och som i detta hänseende kan tillvarataga bolagets intressen.

Är det åter fråga om tillökning av ett större järnvägsbolags bannät, eller byggnad av banor, som falla inom dess intressesfär, så är det väl däremot undantagslöst att icke bolaget genom sin trafik- eller ansvariga ekonomiska ledning skaffar sig just ett sådant intimt inflytande på den nya bandelens planläggning och byggande, som nu äger rum i fråga om nya statsbanor.

Det kan härvidlag vara av intresse att hänvisa till huru en fackman vid landets största trafikförvaltning, som dessutom förut varit tjänsteman i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, uttalat sig i denna fråga (se bil. D).

Vidkommande motionärernas uttalande att sådana normerande bestämmelser för statens järnvägsbyggnader torde kunna fastställas, att därigenom största möjliga trygghet för att byggnadsarbetet skulle visa sig tillfredsställande vinnes, vill styrelsen erinra att nya erfarenheter från driften ideligen löpa in, att nya anordningar med banteknikens utveckling ideligen göras erforderliga, varigenom ofta utvecklingen under själva byggnadstiden nödiggör ändringar på de ursprungliga planerna, och att det ovillkorligen måste bliva förenat med mycken omgång och dubbelarbete att efter hand meddela dessa till en främmande myndighet och

uppgöra om deras iakttagande vid byggnadsarbetenas utförande genom annan än järnvägsstyrelsen själv.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde sakna möjlighet att i erforderlig mån själv göra erfarenheter och iakttagelser på detta område. Visserligen har styrelsen ifråga genom sin gent emot de enskilda banorna kontrollerande verksamhet vissa möjligheter därvidlag, men därvid bör understrykas att det är statsbanorna, som avgjort intaga den ledande ställningen och som i de ojämförligt flesta fall äro föregångsmän på grund av sin större trafik, på grund av de större fordringar, som ställas på dem, och på grund av sina större ekonomiska resurser.

Vad slutligen beträffar motionärernas uttalande rörande de förmåner, som enligt deras förmenande skulle vinnas, om de ifrågasatta överflyttningarna av statens järnvägsbyggnader och vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommo till stånd, och vilka uttalanden i det föregående refererats, får styrelsen framhålla, att av det föregående torde framgå, att dessa förmåner antingen redan vunnits på annat sätt eller också icke komma att motsvaras av verkligheten.

Så torde den ändringen i styrelsens organisation att under byggnadsbyrån förlagts ej blott ärenden rörande de nya statsbanorna utan även ärenden beträffande de större ny- och ombyggnaderna vid statens trafikerade banor komma att medföra att byggnadspersonalen erhåller jämnare sysselsättning. Redan nu är exempelvis av de till 52 stycken uppgående ingenjörerna, som användas vid styrelsens byggnadsbyrå och denna byrå underställda arbeten icke mindre än 20 stycken ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar, vilka beordrats till tjänstgöring vid järnvägsbyggnaderna dels för att vid dessa byggnader kunna draga nytta av den erfarenhet dessa ingenjörer förvärvat sig beträffande de krav, som böra tillgodoses vidkommande anordningarnas lämplighet ur trafiksynpunkt, dels på det att ifrågavarande ingenjörer må få tillfälle att ytterligare utbilda sig i fråga om ledande av större byggnadsföretag.

Även vinnes genom den nu genomförda organisationen större enhetlighet vid anskaffandet och utnyttjandet av viktigare arbetsmaskiner och redskap. Som förut har omnämnts, har även utbyte av arbetsmateriel förekommit emellan järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen och kan givetvis dylikt utbyte, där så skulle visa sig lämpligt, erhålla ökad omfattning.

Vad beträffar motionärernas uttalande att vid förutnämnda sammanslagning en minskning i antalet av de i allmänhet högt avlönade specialisterna skulle kunna göras, vill styrelsen framhålla, vilket även torde framgå av det föregående, att inom styrelsen specialister krävas för konstruktion av järnvägsbroar, bangårdar, växel- och signalsäkerhetsanläggningar, införande av elektrisk drift å statsbanorna, konstruktion av spåröverbyggnad, vändskivor, rullande materiel, upprättande av ritningar till husbyggnader m. m., vilka samtliga erfordras i styrelsen, även om byggandet av nya banor uppdrages åt annan myndighet.

Styrelsen kan sålunda icke finna, att några specialister åtminstone i mera ansvarig ställning skulle kunna inbesparas genom den av motionärerna ifrågasatta sammanslagningen. I stället lider intet tvivel om att i så fall ett ökat antal dylika specialister kräves för att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa de arbeten, som nu utföras inom järnvägsstyrelsen av redan där under alla omständigheter erforderliga dylika tjänstemän och vilka nu i regel innehava ordinarie anställning i styrelsen.

Slutligen vill styrelsen göra den erinran att i de europeiska länderna i allmänhet icke finnes någon sådan anordning för järnvägsbyggnadernas utförande, som motionärerna föreslå, och tillåter sig styrelsen i detta avseende hänvisa till såsom bilaga E här närlagda P. M. angående högsta ledning av statsbanebyggnader i utlandet. Av denna P. M. framgår att av de i densamma upptagna länderna endast Finland utgör undantag härvidlag.

Att detta förhållande dock visat sig olämpligt, torde emellertid klart framgå därav, att, sedan kejsrerliga senaten år 1911 uppdragit åt en kommitté att avgiva utlåtande angående lämpligheten och ändamålsenligheteten att till järnvägsstyrelsen överflytta ledningen av järnvägsundersökningar och nya järnvägsbyggnader, denna kommitté enhälligt förordat en dylik åtgärd, som dock av vissa skäl ännu icke blivit beslutad.

Anföras bör också att i Danmark sakkunnige helt nyligen avgivit förslag till omorganisation av dess järnvägsförvaltning, vilket dock ännu icke föranlett beslut, och kommit i stället för till fränskiljande som motionärerna avse till ett närmare förenande av landets järnvägsbyggnader med trafikverket. Oaktat järnvägsstyrelsen i Köpenhamn i övrigt varit av något olika mening mot de sakkunnige, har den dock i denna punkt varit ense med de sakkunnige.

*Sammanfattning.*

Såsom en sammanfattning av vad ovan anförts, torde framgå följande. Endast genom statsbanebyggnadernas bibehållande hos järnvägsstyrelsen kan man vinna erforderlig enhetlighet och planmässighet i arbetenas utförande och på lämpligaste sätt tillgogogöra sig vunnin erfarenhet, om vad som bör iakttagas för att tillgodose nyanläggningarnas ändamålsenlighet i underhålls- och trafikeringshänseende, varemot en anordning sådan som den av motionärerna ifrågasatta skulle medföra tillkomsten av en ny mellanhand med därav följande dubbelarbete och tidsutdräkt, därvid ock är att beakta, att Eders Kungl. Maj:ts arbetsbörda för skiljande mellan olika meningar, kanhända ofta i frågor av mera underordnad natur, skulle komma att ökas.

Intet bevis eller antagligt skäl har framförts för, att arbetena skulle hava blivit eller kunna komma att bliva på för statsverket fördelaktigare sätt utförda, om ledningen av densamma legat hos eller komme att ligga hos annan myndighet, och är det att märka, att även de sakkunnige av år 1906 bestämt uttalat, att om ärendena angående byggandet av nya statsbanor överflyttas från järnvägsstyrelsen till annan myndighet, de dock i så fall icke böra förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sistnämnda styrelse torde nämligen även efter en därför erforderlig genomgripande omorganisation på grund av dess då uppträdande heterogena arbetsuppgift icke bliva lämplig för övertagande även av statens järnvägsbyggnader.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetskrafter måste i så fall högst avsevärt utökas och detta utan att motsvarande minskning kan göras i järnvägsstyrelsens ledande arbetskrafter på berörda område.

Under nuvarande förhållanden torde förefinnas alla förutsättningar för järnvägsbyggnadsarbetenas utförande på bästa sätt samt att därvid kunna ernås fördelar även för bantjänsten vid de trafikerade banornas underhåll.

I alla händelser måste ärendena beträffande större nybyggnader vid de trafikerade banorna handhavas av järnvägsstyrelsen och styrelsen därför allt framgent hava ett modernt utrustat byggnadsorgan, och finge man alltså faktiskt två byggnadsmyndigheter, en inom järnvägsstyrelsen för byggnader vid de trafike-



rade banorna och en annan hos en annan myndighet för byggandet av nya statsbanor, vilket helt säkert skulle medföra utom andra anförda olägenheter, ökade administrationskostnader.

Den av motionärerna åsyftade anordningen finnes icke vid någon av de större europeiska järnvägsförvaltningarna.

Efter vederbörlig utredning så nyligen som år 1907 har såväl Eders Kungl. Maj:t som riksdagen haft frågan om ledningen av byggandet av nya statsbanor under prövning och har därvid ingen ändring av bestående förhållanden ansetts lämplig, varefter ingenting nytt av för frågan avgörande betydelse inträffat, som kan motivera dess återupptagande.

Styrelsen, för vilken det synes ingenting vara att vinna men mycket att förlora på den av motionärerna ifrågasatta åtgärden att överflytta statens järnvägsbyggnaders ledning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, tillåter sig därför underdånighet som sin mening uttala, att företaget av den utredning i detta avseende, som motionärerna begärt, icke kan anses vara motiverad eller av behovet påkallad.

Vid behandling av detta ärende hava närvarit järnvägsfullmäktige Waller och Strömberg, överingenjör Fogelmarck samt byråchefen Åberg.

Stockholm den 24 februari 1915.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

*Ivar Virgin.*

*John Flodin.*

*Per Kjellin.*

*Bil. A.*

**Uttalande av f. d. generaldirektören Pegelow, återgivet i tidningen Svenska Dagbladet för den 28 januari 1914.**

Herr Pegelow förklarar utan tvekan, att erfarenheterna från hans sexåriga chefstid ytterligare styrkt honom i den uppfattningen, att trafikerandet av de redan färdiga banorna och byggande av nya böra stå under samma högsta ledning för att möjliggöra det nödvändiga samarbetet. Däremot är det, ansåg f. generaldirektören, av underordnad betydelse, huruvida statsbanechefen själv är fackman på det byggnadstekniska området.

Motiveringen för motionen vilar nämligen på en tydlig missuppfattning av det sätt, varpå statsbanechefen enligt järnvägsstyrelsens instruktion utövar den högsta ledningen och tillsynen av järnvägsbyggnaderna. Enligt denna instruktion är den rent fackliga ledningen överlämnad åt överingenjören. Generaldirektörens ingripande är förbehållet de rent administrativa frågorna eller annars så-

*Bihang till riksdagens protokoll 1915. 6 saml. 36 häft. (Nr 57.)*

dana, för vilkas rätta bedömande endast kräves sund omdömesförmåga; närmast då tillsyn över att det rätta samarbetet äger rum mellan byggnadsledningen och vederbörande byråer inom styrelsen samt den distriktsförvaltning, som skall övertaga den nya banan, då den blir färdig.

Den rent tekniska ledningen ligger som sagt hos överingenjören. Denne intager också en särställning inom styrelsen. I likhet med överdirektören är han sålunda förordnad endast på vissa år, och hans lön är densamma som dennes eller 12 000 kronor; allt naturligtvis i syfte att för den viktiga posten kunna förvärva den rätte mannen. Skulle det vid något tillfälle visa sig, att lönen icke är tillräcklig för att locka en man med de nödiga kvalifikationerna, torde väl detta bättre avhjälpas genom att höja löneförmånerna än genom att förflytta överingenjören till en annan styrelse — i detta fall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — där han ju fortfarande endast bleve avdelningschef och fortfarande komme att ha en chef över sig; denne må sedan kallas överdirektör eller något annat. I denne nya chefs egenskap att som regel även vara fackman låge ju en fördel endast under förutsättning, att han vore skickligare fackman än överingenjören-avdelningschefen; men härmed vore också den tanke, som ligger i förordnandet endast på vissa år och den höga lönen, eller att överingenjören skall vara den erfarnaste och skickligaste järnvägsbyggare som står att få, förfuskad, och man hade på två män delat det arbete, som nu ligger endast på en.

Någon fördel skulle följaktligen icke vinnas genom järnvägsbyggnadernas överflyttande från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller någon annan styrelse. Däremot skulle åtskilliga svårigheter knappast kunna undvikas, även om samarbetet mellan de båda styrelserna vore det bästa. Och vore det icke det, ja, då bleve förhållandena nästan olidliga.

Först och främst kunde man befara ständiga tvister om, när banan skulle betraktas som fullt färdig. För järnvägsstyrelsen, som skulle övertaga den, vore det ju av största intresse att efterarbetena inskränktes till det minsta, och för styrelsen, som byggde banan, vore det ju ett lika stort intresse att få anläggningkostnaderna så små som möjligt. Under den nuvarande organisationen ligga båda dessa intressen förenade hos järnvägsstyrelsen.

Vid en järnvägsbyggnad behövas vidare alltid lokomotiv och vagnar. Denna rullande materiel kan nu tillhandahållas av den redan trafikerade banan på ett betydligt enklare och mer praktiskt sätt än efter frånskiljande av byggnadsavdelningen. Detsamma gäller om användandet av övrig byggnadsmateriel, grävmaskiner, automatiska grusvagnar och dylikt, som nu växelvis användas vid nybyggnader och på distrikten. Ett lösslitande av byggnadsavdelningen skulle säkerligen även omöjliggöra nybyggnadsavdelningens övertagande av större arbeten på redan trafikerade bandelar, t. ex. dubbelspår och viktigare bangårdsanläggningar; en tanke, som länge varit uppe, och för vilken mycket talar. Då det gäller arbeten på en bansträcka, som samtidigt skall hållas i trafiksäkert skick, måste nämligen järnvägsstyrelsen under alla förhållanden få förbehålla sig bestämmanderätten över, huru dessa arbeten skola utföras.

## Bil. B.

Förteckning över å banbyrån till och med år 1914 handlagda ärenden rörande dubbelspårbygget Rönninge—Ström i vad detsamma utföres av den härför tillsatta byggnadskommissionen.

D.-nr.	Ärendets beskaffenhet.	Växlade skrivelser.
1) 359/12.	Utläggning av dubbelspåret Rönninge—Ström och förändrad anslutning till s. j. av Norra Södermanlands järnväg.	$^{10}/_6$ 12 kungl. brev; fr. kom. $^{25}/_7$ 12, $^{7}/_{10}$ 12, $^{11}/_8$ 13, $^{20}/_7$ 14; till I Df. $^{9}/_8$ 12; till N. St. J. $^{21}/_8$ 13, $^{30}/_4$ 14; fr. d:o $^{25}/_{10}$ 13; till Kom. $^{4}/_9$ 12, $^{24}/_7$ 14; fr. Stålberg $^{19}/_6$ 14. (12st.).
2) 384/12.	Utförande gn. s. j:s försorg av dubbelspåret Rönninge—Ström avseende arbeten vid Rönninge, Södertälje och bansträckan 30/950 34/285.	fr. kom. $^{3}/_8$ 12, $^{7}/_{10}$ 12, $^{22}/_{11}$ 13; till kom. $^{9}/_9$ 12; till I Df. $^{18}/_1$ 13, (5 st.)
3) 427/12.	Ändrad sträckning av dubbelspåret Rönninge—Ström å delarna Rönninge—Dånviken, å sträckan förbi tunneln vid Ström samt för Norra Södermanlands jv:s inf. å stationen vid Näset.	fr. civildept. $^{11}/_{10}$ 12, $^{28}/_{11}$ 12; fr. kom. $^{6}/_9$ 12, $^{7}/_{10}$ 12, $^{11}/_{11}$ 12, $^{21}/_7$ 13; till kom. $^{4}/_{10}$ 12, $^{10}/_{10}$ 12, $^{30}/_{11}$ 12, $^{11}/_8$ 13. (10 st.)
4) 492/12.	Anläggning av station å Näset å dubbelspåret Rönninge—Ström samt ombyggnad av stationen vid Södertälje.	till Konungen $^{29}/_4$ 13; fr. kom. $^{11}/_{11}$ 12, $^{14}/_2$ 13, $^{7}/_4$ 13, $^{21}/_{12}$ 14; till kom. $^{22}/_{10}$ 12, $^{28}/_1$ 13, $^{26}/_2$ 13, $^{25}/_4$ 13, $^{23}/_8$ 13, kungl. remiss $^{28}/_4$ 13; fr. civildept. $^{2}/_5$ 13. (12 st.)
5) 494/12.	Ny bro över Södertälje kanal å linjen Rönninge—Ström.	fr. kom. $^{22}/_{10}$ 12; till kom. $^{31}/_{10}$ 12. (2 st.)
6) 528/12.	Arbetsritningar över renstakade linjen för dubbelspåret Rönninge—Ström samt över förbindelse-spåret Näset—Södertälje.	fr. kom. $^{11}/_{11}$ 12, $^{4}/_{12}$ 12; till kom. $^{15}/_{11}$ 12, $^{30}/_{11}$ 12, $^{7}/_{12}$ 12, $^{28}/_1$ 13. (6 st.)
7) 627/12.	Hållplatsens vid Igelsta utvidgning till mindre station samt anordnande av sidospår vid Igelsta för A.B. F. Jonsson & C:o.	fr. kom. $^{8}/_8$ 12, $^{20}/_6$ 13, $^{12}/_{12}$ 13; till kom. $^{9}/_8$ 13, $^{30}/_1$ 14; till Konungen $^{16}/_{14}$ , $^{31}/_7$ 14; Remiss $^{3}/_{14}$ 14. (8st.)

D.-nr.	Ärendets beskaffenhet.	Växlade skrivelser.
8) 47/13.	Utlämnande av räler, räls skarvjärn och spårväxlar m. m. till dubbelspårsbygget Rönninge—Ström.	fr. kom. $31/1$ 13, $22/2$ 13, $11/11$ 13, $20/3$ 14, $27/2$ 14; fr. arb. Nilsson $18/3$ 14, $27/11$ 14; till kom. $21/2$ 13, $27/2$ 13, $3/1$ 14, $20/2$ 14, $9/3$ 14, $28/3$ 14, $30/1$ 14; till I Df. $24/3$ 14, $28/3$ 14, $9/4$ 14, $23/12$ 14; till II Df. $28/3$ 14. (19 st.).
9) 72/13.	Normalsektion för tre spår, avseende den del av dubbelspåret Rönninge—Ström, där Norra Södermanlands jv. löper jämsides med statsbanan.	fr. kom. $15/2$ 13; till kom. $25/2$ 13. (2 st.).
10) 91/13.	Syllfördelning samt ritningar till spårväxlar för räler av 40,5 kg. och 31 kg. vikt per meter.	fr. kom. $22/2$ 13; till kom. $19/3$ 13, $9/3$ 13. (3 st.).
11) 105/13.	Behov av rullande materiel samt personal för en del för dubbelspårsbygget Rönninge—Ström behöfliga transporter.	fr. kom. $26/2$ 13; till kom. $3/4$ 13. (2 st.).
12) 121/13.	Kulvert över ägoväg nära Igelsta.	fr. kom. $8/3$ 13; till kom. $31/3$ 13. (2 st.).
13) 132/13.	Anställande av särskild polisman för dubbelspårsbygget Rönninge—Ström.	fr. K. M. B. $8/3$ 13; fr. I Df. $2/4$ 13; till K. M. B. $7/4$ 13. (3 st.).
14) 143/13.	Ändrad sträckning av statsbanelinjen Rönninge—Ström närmast söder om Rönninge.	Kungl. remiss $15/3$ 13; till Konungen $27/3$ 13; k. civildept. $28/3$ 13. (3 st.).
15) 266/13.	Utfyllning av schaktningsmassor söder om Dänviken å linjen Rönninge—Ström.	fr. kom. $4/6$ 13, $20/6$ 13, $29/8$ 13, $28/3$ 14; fr. I Df. $30/6$ 13, $26/7$ 13; till kom. $9/8$ 13, $11/8$ 13; $9/4$ 14; till I Df. $11/8$ 13. (10 st.).
16) 296/13.	Tillstånd för entreprenören för dubbelspårsbygget Rönninge—Ström att för transport av schaktningsmassor korsa s.j.spår nära Ström.	fr. kom. $20/6$ 13, $25/8$ 13; fr. I Df. $8/9$ 13; till I Df. $9/8$ 13. (4 st.).
17) 302/13.	Kvartalsräkningar å av s. j. utbetalda kostnader för arbeten å dubbelspårsbygget Rönninge—Ström.	fr. kom. $5/12$ 13, $20/1$ 14; $21/1$ 14, $8/4$ 14, $23/9$ 14; till kom. $27/6$ 13, $17/11$ 13, $16/1$ 14, $26/1$ 14, $25/7$ 14, $12/8$ 14, $31/8$ 14, $3/9$ 14, $8/9$ 14, $30/9$ 14, $4/11$ 14, $2/12$ 14; fr. I Df. $21/6$ 13, $14/11$ 13, $27/5$ 14, $28/5$ 14, $29/6$ 14, $8/8$ 14; till I Df. $26/1$ 14, $25/7$ 14, $31/8$ 14. (26 st.).

D.-nr.	Ärendets beskaffenhet.	Växlade skrivelser.
18) 344/13.	Vägportar å Näset vid km. 35,480, 36,480 samt kulvert vid 36,760 och bro vid Ström.	fr. kom. $17/7$ 13, $19/7$ 13, $9/8$ 13; till kom. $23/7$ 13, $13/8$ 13, $13/8$ 13. (6 st.).
19) 358/13.	Markförvärv för stationsanläggning å Näset.	fr. kom. $31/7$ 13; till kom. $23/8$ 13. (2 st.).
20) 457/13.	Ritningar till spårväxlar och korsningar.	fr. kom. $24/10$ 13. (1 st.).
21) 501/13.	Nya stationshus vid Södertälje och Näset.	fr. kom. $18/11$ 13, $15/12$ 13, $14/3$ 14, $23/10$ 14, $21/1$ 15; fr. I Df. $30/1$ 14, $28/12$ 14; till kom. $19/3$ 14, $25/4$ 14, $11/5$ 14, $18/1$ 15; till I Df. $3/12$ 14. (12 st.).
22) 17/14.	Kopior av kartor samt beskrivning över mark vid Södertälje.	fr. kom. $31/12$ 13; till kom. $24/7$ 14. (2 st.).
23) 58/14.	Ombyggnad av Rönninge station samt uppförande av nytt stationshus med tunnel ävensom en vägport.	till kom. $14/2$ 14, $20/1$ 15; till I Df. $28/2$ 14, $21/10$ 14; fr. kom. $11/4$ 14; fr. I Df. $20/6$ 14, $7/11$ 14, $14/1$ 15. (8 st.).
24) 177/14.	Lokvändskiva vid Södertälje.	till kom. $8/5$ 14, $18/7$ 14. (2 st.).
25) 265/14.	Flyttning och nybyggnad av bankvaktstugor å linjen Rönninge—Ström.	till kom. $21/7$ 14. (1 st.).
26) 292/14.	Ändring av planen för dubbelspårsbyggnaden Rönninge—Ström genom vissa vägportars ersättande med väganläggningar.	till Konungen $13/8$ 14; fr. civildept. $22/7$ 14, $1/9$ 14. (3 st.).
27) 355/14.	Hembjudan till s. j. av fastighet vid Rönninge.	till kom. $7/10$ 14; fr. kom. $11/9$ 14; fr. I Df. $30/9$ 14. (3 st.).
28) 412/14.	Tillstånd för Norra Södermanlands järnväg att Näsets station må få utgöra jvs slutpunkt i stället för Södertälje.	Kungl. remiss $19/10$ 14. (1 st.).
29) 414/14.	Lokstallar vid Södertälje.	fr. kom. $22/10$ 14; till kom. $5/11$ 14. (2 st.).
30) 451/14.	Provisorisk omläggning av N. S. J. vid Ström.	Kungl. remiss $9/11$ 14; till Konungen $21/11$ 14; fr. I Df. $17/11$ 14. (3 st.).

Summa expeditioner 175 st.

Avskrift.

Järnvägsbyggnadsbyrån  
D. Nr 5, ink. d. <sup>2</sup> 14.

Utdrag ur kungl. järnvägsstyrelsens protokoll  
den 29 december 1913.

Närvarande: Herr generaldirektören Granholm, herr överdirektören Virgin, herr överingenjören Fogelmarck, herr byrådirektören Bergelmer.

§ 1.

Föredragande byrådirektören Bergelmer erinrade om det jordskred, som inträffade den 14 sistlidne juni vid Svartåbäcken å linjen Jonsered—Lerum under byggandet av dubbelparet därstädes, varvid banvallen förstördes. Föregående borringar hade icke givit vid handen att fara för skred där förefunnes, och hade de med anledning av skredet sedermera verkställda noggranna geologiska undersökningarna synts ådagalägga, att det pågående dubbelspårsbygget visserligen varit en väsentlig orsak till skredet, men att detta särskilt vore att tillskriva de synnerligen förrådiska geologiska förhållandena därstädes.

Föredraganden erinrade i detta sammanhang även om de båda senaste större jordskred, som förekommit i dessa trakter, nämligen jordskredet vid Saltkällan i Bohuslän den 30 oktober 1909 och jordskredet vid Smedberg den 23 augusti 1911, vilka jordskred varit av ungefärligen samma säregna natur som skredet vid Svartåbäcken. Av dessa jordskred låg det förra fullständigt utanför järnvägen, och blev densamma också av skredet oberörd, varemot det senare, det vid Smedberg, förstörde järnvägsbanken. Den efter sistnämnda skred gjorda geologiska undersökningen gav vid handen, att järnvägen i detta fall icke varit orsak till skredet, utan att detta berott på säregna klimatiska och geologiska förhållanden.

Föredraganden erinrade vidare om, att överrevisorerna vid statens järnvägar i sin underdåniga berättelse rörande statsbanornas förvaltning under år 1912 uttalat önskvärheten av att särskilda undersökningar måtte verkställas å sådana platser vid statens järnvägslinjer, vilka på grund av geologiska förhållanden eller av andra orsaker kunde misstänkas innebära fara för trafiken, ävensom därom att »1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten» i sitt den 29 augusti innevarande år avgivna underdåniga betänkande uttalat, att kommissionen, som erfarit att under de senaste åren vid flera tillfällen geologer tillkallats såsom järnvägsstyrelsens sakkunniga rådgivare, hoppades att så måtte förfaras även framdeles och i ännu högre grad än hittills.

Enär de geologiska förhållandena i vissa andra delar av landet, där statsbanor äro framdragna, torde vara av ungefär likartad natur som å de platser, där ovan omtalade skred inträffat, vilket särskilt torde vara fallet med trakterna utmed havet i Bohuslän, omkring Göteborg och i norra Halland samt i vissa delar av Östergötland och Södermanland, fann föredraganden det vara önskvärt, att utredning verkställdes i vad mån de geologiska förhållandena särskilt i nyssnämnda trakter kunde anses vara sådana, att åtgärder krävdes för trafiksäkerhetens trygghet å de platser invid statens järnvägar, där denna eventuellt kunde finnas icke vara så god, som den borde vara.

Visserligen hade å dessa linjer geologiska undersökningar förut utförts, men då numera nya erfarenheter rörande dessa förhållanden vunnits, och då de jordskred, som hitills förekommit, delvis inträffat på för geologerna oväntade platser och med ett högst säreget förlopp, föreslog föredraganden, att förnyade hydrografiska och geologiska undersökningar måtte verkställas å vissa statsbanelinjer samt att därför en undersökningskommission borde tillsättas med uppgift

*dels* att geologiskt undersöka av kungl. styrelsen närmare angivna statsbanelinjer samt angiva, huruvida å dessa linjer rubbningar av banvallen till följd av jordskred eller dylikt kunde vara att befara,

*dels* att, om detta vore fallet, inkomma med förslag till de åtgärder, som ansågos böra vidtagas för järnvägens säkerställande mot sådana rubbningar av banvallen.

Enär i vårt land icke torde finnas tillgång till ingenjörer med sådan kunskap rörande landets geologiska förhållanden, som för ändamålet krävdes, föreslog föredraganden, att kommissionen skulle bestå av *dels* två geologer *dels* två väg- och vattenbyggnadsingenjörer och därjämte vederbörande bandirektör vid undersökningarnas verkställande å färdig bandel och vederbörande arbetschef i fråga om under byggnad varande bana.

Då kungl. järnvägsstyrelsen ansåg, att de av föredraganden föreslagna åtgärderna voro lämpliga för vinnande av full kännedom om, huruvida å ifrågasvarande banlinjer de geologiska förhållandena eventuellt kunde anses innebära risk för trafiksäkerheten, samt att de av överrevisorerna och av »1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten» uttalade önskingarna i detta avseende därigenom bleve tillgodosedda, och då kungl. styrelsen därjämte ansåg, att den föreslagna undersökningskommissionens arbete skulle bliva av värde för kännedomen om de olika arbetsmetoder, som böra användas vid banbyggnader under olika geologiska förhållanden, varom i vårt land ännu jämförelsevis liten på systematiska utredningar grundad erfarenhet finnes, så beslöt kungl. styrelsen att bifalla, vad föredraganden sålunda föreslagit.

## § 2.

På förslag av föredraganden beslöt kungl. järnvägsstyrelsen att, förutom vederbörande bandirektör och vederbörande arbetschef, till ledamöter i denna kommission utse professorn vid Stockholms högskola friherre G. J. De Geer, Göteborgs stads byggnadschef P. J. F. Blidberg, professorn vid Tekniska högskolan Volmar Fellenius samt statsgeologen E. J. L. von Post, vilka samtliga herrar under hand förklarar sig villiga att mottaga sagda uppdrag.

Behövlig arbetskraft för utförande av undersökningar, ritningar och borrhningar m. m. skulle tillhandahållas kommissionen genom kungl. styrelsens försorg, och skulle undersökningar utföras å följande statsbanelinjer i nu nämnd ordning, nämligen:

Göteborg—Alingsås,  
Mjölby—Norrköping,  
Göteborg—Strömstad,  
Norrköping—Järna och  
Göteborg—Kungsbacka.

*Edv. Pehrsson*  
vid protokollet.

*Bil. D.*

**Av majoren m. m. H. Bernhardt gjort uttalande beträffande enskilda banors byggande.**

»Ett annat särdeles märkligt uttalande i motion är följande: »Att man vid byggandet av enskilda järnvägar i de flesta fall torde gå så till väga, att byggnadsarbetet utföres under ledning af personer, som icke utöva något som helst inflytande på järnvägens trafikerande.»

Beträffande själva den detaljerade arbetsledningen och skötseln av byggnadsarbetena torde dessa i allmänhet skötas av personer, som icke utöva något inflytande på järnvägens trafikerande, men jag har aldrig varit med om eller kan påminna mig hava hört talas om någon järnvägsbyggnad, där ej den som sedermera skall trafikera banan haft att bestämma inom den ram, koncessionen medgivit eller om de framställningar om ändringar eller tillägg etc. i de fall, där bestämmanderätten tillkommit vissa myndigheter.

De fall jag själv varit med om hava varit följande.

*Striberg—Grängens järnvägsbyggnad.*

Där var jag entreprenör, men som kontrollör och överingenjör under järnvägsbolagets styrelse fungerade chefen för Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag, som skulle trafikera banan.

*Svartälvs järnvägsbyggnad.*

Där var jag också entreprenör, men där fungerade under järnvägens styrelse som kontrollant och bestämmande ingenjör densamma, som i sammanhang med järnvägsbyggnaden var antagen som trafikchef.

*Vansbro—Ängelsbergs järnvägsbyggnad.*

Där var jag antagen som överingenjör och arbetschef men hade naturligen att rätta mig efter order och bestämmelser från styrelsen och verkställande direktören vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag, för vars räkning banan byggdes och som skulle trafikera densamma.

*Vid Käl—Fryksdalens järnvägsbyggnad.*

Där utföres arbetet på generalentreprenad men där är jag, såsom representant för Bergslagens järnvägsaktiebolag, som skall trafikera banan, verkställande direktör och överingenjör och har att jämte styrelsen för Käl—Fryksdalens järnvägsaktiebolag besluta om arbetsföretagets planläggning och utförande i stort.

*Rämshyttan—Idkerbergets järnvägsbyggnad*

har utförts direkt av banavdelningen vid Bergslagens järnvägsaktiebolag, som äger och trafikerar banan.



Beträffande andra järnvägsbyggnader, som jag ej haft med att göra men något har reda på och som jag för tillfället påminner mig, kan nämnas:

*Lödöse—Lilla Edets järnvägsbyggnad,*

som utfördes direkt av banavdelningen vid Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

*Västergötland—Göteborgs järnvägsbyggnad och utvecklingen av dess järnvägsnät,*

som skett under överinseende av verkställande direktören John Nyström, som sköter trafiken å dessa banor.

*Nässjö—Säfsjöströms järnvägsbyggnad,*

som utföres på generalentreprenad, men där den bestämmande är kapten Stähle, chef för Kalmarbanan, som skall trafikera den nya järnvägen.

*Rättvik—Knippbohedens järnvägsbyggnad,*

som utföres på entreprenad men under kontroll, anordnad av Södra Dalarnes Järnvägsaktiebolag, som skall trafikera banan.

*Mora—Persbergs järnvägsbyggnad*

utfördes på entreprenad. Östra Värmlands järnvägsaktiebolag, som hade största intresset i banan och skulle sköta trafiken, ombestyrde byggnaden och kontrollen genom sin chef Wallner.

*Falu—Västerdalarnes järnvägsbyggnad*

utfördes under bestämmande av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, som skulle trafikera den.

*Borås—Alvesta järnvägsbyggnad*

utfördes under huvudledning av chefen för Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, tillsammans med vars järnväg den nya banan skulle trafikeras.

Då Göteborg—Borås och Göteborg—Hallands järnvägar byggdes, utfördes de under huvudledning från Bergslagernas järnvägsaktiebolag, som skulle ombestyrja trafiken.

Vid Orsa—Svegs järnvägsbyggnad var Aulin arbetschef; han var också antagen till trafikchef vid färdiga banan under första tiden.

Jag kan som sagt ej påminna mig att någonsin hört talas om något privat järnvägsbyggnadsarbete, där ej arbetsledningen haft att rätta sig efter bestämmelser av bland andra även representanter för dem, som skola ombesörja trafiken.»

Afskrift.

## P. M.

## rörande högsta ledningen av statsbanebyggnader i utlandet.

- Norge.* De flesta järnvägar äro statens. Såväl drift som nybyggnader höra under Hovedstyret för statsbanerne och arbetsdepartementet. I styrelsen skötas statsbanebyggnaderna av »banedirektören».
- Danmark.* Även här är större delen av järnvägarna statens; »Statsbaneanlægene» sortera under generaldirektionen för de »danske statsbaner» och dess överingenjör för byggnaderna.
- Finland.* Såväl statsbanor som enskilda banor finnas. Statsbanebyggnaderna av nya linjer tillhöra styrelsen för väg- och vattenbyggnaderna och dess överingenjör för järnvägsavdelningen, men med nära samråd med järnvägsstyrelsen.
- Ryssland.* Ledningen står under trafikministeriet och järnvägsstyrelsen.
- Preussen-Hessen.* 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 ställda inspektioner eller ock sortera de under en driftsektion (»Betriebsinspektion»).
- I undantagsfall, där de äro av synnerligen stor omfattning, upprättas direkt under järnvägsministeriet sorterande Bauabteilungen.
- Sachsen.* Statsbanebyggnaderna tillhöra generaldirektionen för de sachsiska statsbanorna med en särskild byggnadsavdelning.
- Bayern.* Statsbanorna, som äro indelade i 5 direktioner, tillhöra det år 1907 inrättade trafikministeriet. Nybyggnaderna sortera under direktionerna.
- Österrike.* Österrike har ett särskildt järnvägsministerium; under detta stå statsbandedirektionerna. Nybyggnaderna stå antingen direkt under direktionerna eller ock direkt under den till ministeriet knutna bandirektionen såsom »Bauleitungen».
- Italien.* De allra flesta banor äro numera statens. Nybyggnaderna, »Costruzione di ferrovie delle Stato», sortera under generaldirektionen för statsbanorna och dess överingenjör.
- Frankrike.* De allra flesta banor äro enskilda. Utförandet sker under kontroll av departementet för offentliga arbeten.
- Schweiz.* »Die Bundesbahnen», som sortera under departementet för post och järnvägar, utföra genom organ i generaldirektionen i Bern själva sina nybyggnader.
- Belgien.* Statsbanebyggnaderna stå under järnvägsdepartementet, som även har kontrollen över de enskilda järnvägarna.
- Holland.* Statsbanor finnas, men drivas av ett enskilt bolag. Alla järnvägar stå under en särskild avdelning i departementet för offentliga arbeten (»Waaterstaat»).
- England.* Inga statsbanor finnas. Nybyggnaderna vid de stora bolagen utföras av dessa själva genom deras överingenjörer.

Såsom en avgjord regel kan sålunda sägas, att statsbanebyggnaderna vid Europas statsbanor utföras av respektive statsbaneförvaltningar själva.

Stockholm den 27 januari 1914.

Gustaf Dahlberg.

## Bilaga 2.

## TILL KONUNGEN.

Genom nådigt beslut den 5 februari 1915 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt vattenfallsstyrelsen att avgiva av riksdagens statsutskott begärt yttrande över två vid innevarande riksdag väckta, lika lydande motioner, nämligen motionen nr 51 inom första kammaren av herr C. G. Ekman och motionen nr 143 inom andra kammaren av herr Axel Ekman med förslag om avlåtande av en skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om, bland annat, överflyttning från vattenfallsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av ledningen och tillsynen av vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten. Till åtlydnad härav får vattenfallsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Det torde till en början böra framhållas, att i den motion i liknande syfte, som herr Axel Ekman den 24 januari 1914 väckte inom riksdagens andra kammare (nr 67), föreslogs utredning om hela vattenfallsstyrelsens inrymmande såsom en ny byrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I de nu föreliggande motionerna har denna tanke emellertid övergivits, och föreslås beträffande vattenfallsstyrelsen utredning endast om införlivande av dess byggnadsarbeten med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vattenfallsstyrelsen anser sig under sådana förhållanden icke böra i detta sammanhang påvisa nödvändigheten i stort sett att särskilja statens affärsdrivande och dess kontrollerande verksamhet utan kan inskränka sig att enbart behandla lämpligaste sättet för handhavande av vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten.

Motionärerna precisera närmare den del av vattenfallsstyrelsens verksamhet, som borde överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sålunda, att de avdelningar inom vattenfallsstyrelsen, som nu handhava själva nybyggnaderna, d. v. s. byggnadsbyrån och delar av elektrotekniska byrån, skulle sammanslås med tekniska byrån i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vars verksamhet därigenom bleve större.

För ett rätt belysande av denna fråga är det nödvändigt att i korthet redogöra för organisation och arbetsätt inom vattenfallsstyrelsen.

Vid *vattenfallsstyrelsen*, som utgöres av en *vattenfallsdirektör*, tillika ordförande, och fyra andra *ledamöter*, äro inrättade följande byråer, nämligen:

Administrativa byrån;

Vattentekniska byrån;

Elektrotekniska byrån, utgörande huvudkontor för Porjus och Älvkarleby kraftverk;

Byggnadsbyrån, utgörande huvudkontor för statens vattenfallsverks byggnadsavdelning.

Vidare sorterar under vattenfallsstyrelsen även *statens vattenfallsverk* med följande avdelningsförvaltningar:

1) *Å ordinarie stat*:

Trollhätte kanalverk;

                  kraftverk;

                  räkenskapsavdelning;

Södertälje kanalverk;

2) *Å extra stat*:

Porjus och Älvkarleby kraftverk;

Byggnadsavdelningen.

I den mån de till en byrå eller till en avdelningsförvaltning hörande ärenden icke direkt avgöras av föreståndaren för respektive byrå eller avdelningsförvaltning, åligger det denne att föredraga ärendena inför vattenfallsdirektören samt, då ärendenas natur så fordrar, även inför den samlade styrelsen, såvitt föredragningen därvid icke ombesörjes direkt av vattenfallsdirektören.

*Administrativa byrån*, som förestås av *sekreteraren och ombudsmannen*, handlägger juridiska och administrativa ärenden, varjämte även andra ärenden rörande statens vattenfallsverks särskilda avdelningsförvaltningar föredragas genom denna byrås försorg i de fall, då vederbörande avdelningsföreståndare icke äro tillstädes i Stockholm. Till administrativa byrån hör jämväl ett centralt räkenskapskontor, som förestås av en kamrerare och ombesörjer vissa för hela vattenfallsverket gemensamma räkenskaps- och kassaärenden ävensom räkenskapsgröromålen för de till statens vattenfallsverk hörande fastigheter, som icke förvaltas av Trollhätteverken, för Södertälje kanalverks och Porjus kraftverks drift samt för Älvkarleby kraftverks elektriska utrustning och distributionsanläggningar, varjämte det är avsett, att denna räkenskapsavdelning skulle handhava räkenskapsgröromålen för Älvkarleby kraftverks drift.

*Vattentekniska byrån*, som förestås av *biträdande ingenjören*, handlägger tekniska frågor rörande sådana vattenfall, som icke bebyggas av vattenfallsstyrelsen själv, samt verkställer det förberedande projekteringsarbetet för de större anläggningar, varmed vattenfallsstyrelsen har att taga befattning, dock med undantag för de elektrotekniska spörsmålen. Under biträdande ingenjören sorterar Södertälje kanalverk, och han har således att övervaka driften och leda erforderliga underhållsarbeten vid nämnda verk.

*Trollhätte kanalverk* förestås av en *överingenjör* med en *kanalingenjör* som närmaste man, varjämte finnas anställda tre *kanalinspektorer*. Överingenjören sorterar direkt under vattenfallsdirektören. Den till kanalverket hörande personalen åligger dels att övervaka trafiken å Trollhätte kanal samt ombesörja förvaltningen och underhållet av de byggnader och anläggningar, som tillhöra Trollhätte kanalverk. Trollhätte fastighetsförvaltning m. m., dels att handhava utfö-

randet av de vägar, avloppsledningar, husbyggnader, järnvägsspår, kajanläggningar m. m., som erfordras för exploaterandet av statens egnahems- och industriområden vid Trollhättan, dels ock att utöva kontroll över den enskilda byggnadsverksamheten å nämnda områden.

*Trollhätte kraftverk* förestås av en *överingenjör* med en *överingenjörssassistent* som närmaste man. Vid Trollhätte kraftverk finnas vidare anställda en *driftingenjör* och *tre distriktsingenjörer*. i Trollhättan, Göteborg och Skara, varjämte vid kraftverket finnas *ett elektrotekniskt konstruktionskontor* och *ett linjebyggnadskontor*, vilka stå under ledning av var sin ingenjör. Överingenjören sorterar direkt under vattenfallsdirektören. Den vid Trollhätte kraftverk anställda personalen åligger, förutom skötseln av kraftverkets drift och kraftförsäljningen, att verkställa anläggnings-, kompletterings- och utvidgningsarbeten för såväl den elektriska utrustningen som vissa andra, huvudsakligen maskinella delar av kraftstationen vid Trollhättan, att utföra Trollhätte kraftverks linjebyggnader, att uppföra kraftverkets understationer med tillhörande bostadshus och att verkställa samtliga underhållsarbeten å kraftverkets byggnader och andra anläggningar.

*Trollhätte räkenskapsavdelning*, som förestås av en *kontorschef*, handlägger räkenskaps- och kassaärendena för Trollhätte kanalverk, Trollhätte kraftverk och Trollhätte fastighetsförvaltning ävensom för Trollhätte kanals ombyggnad och Trollhätte kraftstations 3:dje utbyggnad.

*Södertälje kanalverk* sorterar, såsom ovan nämnts, under biträdande ingenjören å vattentekniska byrån. Den närmaste ledningen å platsen utövas av en *kanalinspektör*.

För att beträffande *Porjus och Älvkarleby kraftverk* utöva samma funktioner, som beträffande Trollhätte kraftverk tillkomma den särskilda avdelningsförvaltningen för sistnämnda kraftverk, finnas dels ett för Porjus och Älvkarleby gemensamt huvudkontor i Stockholm, benämnt vattenfallsstyrelsens *elektrotekniska byrå*, dels lokala förvaltningar å de särskilda orterna. Elektrotekniska byrån förestås av en *överingenjör* med en *överingenjörssassistent* som närmaste man. Till elektrotekniska byrån höra ett *elektrotekniskt konstruktionskontor* ett *husbyggnadskontor*, ett *linjekonstruktionskontor* och ett *linjebyggnadskontor*, vilka stå under ledning av var sin ingenjör. Husbyggnadskontoret har att uppgöra ritningar till och övervaka uppförandet av husbyggnaderna vid Älvkarleby kraftverks understationer, men den därvid anställde husbyggnadsingenjören har anlitats jämväl för byggnadsbyråns och Trollhätte kraftverks arbeten.

Den lokala ledningen av Porjus kraftverks drift och underhåll samt komplettering, vad den elektriska utrustningen angår, utövas för närvarande av en *driftingenjör*. Utförandet av de elektrotekniska anläggningsarbetena för kraftstationen vid Älvkarleby, vilken beräknas kunna sättas i drift ungefär vid mitten av innevarande år, ledes närmast av en i Älvkarleby placerad ingenjör. Uti underdånig skrivelse den 6 februari 1915 har vattenfallsstyrelsen avgivit förslag till uppförande på ordinarie stat av den personal, som erfordras för den lokala förvaltningen av Porjus och Älvkarleby kraftverk, och har styrelsen därvid föreslagit, att den lokala ledningen skulle utövas av två i Porjus respektive Älvkarleby placerade *driftchefer* och en *distriktsingenjör*, placerad i Uppsala. Såväl driftcheferna som distriktsingenjören skulle sortera under överingenjören vid det för Porjus och Älvkarleby kraftverk gemensamma huvudkontoret. Såsom fram-

går av det ovan anförda, skulle ifrågavarande personal hava befattning med, förutom driften, jämväl anläggnings-, utvidgnings- och underhållsarbeten.

*Byggnadsavdelningen*, som har hand om statens vattenfallsverks större vatten- och husbyggnadsarbeten, består av dels ett huvudkontor i Stockholm, benämnt vattenfallsstyrelsens *byggnadsbyrå*, dels lokala arbetsledningar för de särskilda byggnadsföretagen. Byggnadsbyrån förestås av en *överingenjör*, under vilken sorterar en *överingenjörssassistent*, som biträder överingenjören vid ledande av byggnadsföretagen, samt två *byråingenjörer*, som förestå var sin avdelning av *konstruktionskontoret*, nämligen avdelningen för kanalbyggnader och avdelningen för kraftstationsanläggningar. I spetsen för de lokala arbetsledningarna stå under överingenjören sorterande *arbetschefer*, vilka för närvarande äro tre till antalet och förestå följande arbetsföretag:

1) Trollhätte kanals ombyggnad och Trollhätte kraftstations 3:dje utbyggnad;

2) Porjus kraftstationsbyggnad och Lule älvs reglering;

3) Älvkarleby kraftstationsbyggnad.

Mera underordnade tjänstemän äro i det föregående ej upptagna.

De fördelar, som genom vattenfallsstyrelsens byggnadsarbetens indragande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska byrå och genom järnvägsbyggnadernas samtida förläggning under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle ernås, vore enligt motionärernas mening följande:

1. att större möjlighet skulle uppstå att ständigt hålla statens byggnadsarbeten vid en viss tämligen konstant storlek;

2. att en större del av dessa byråers personal kunde uppföras på ordinarie stat;

3. att därigenom statens kostnader för avlöningar till tjänstemän och befäl ej obetydligt skulle komma att sänkas;

4. att detta befäl skulle kunna användas för såväl järnvägs-, kanal- och kraftstationsbyggnader m. m. ävensom exempelvis landsvägar inom övre Norrland, där dessa utföras för statens egen räkning, vilket allt skulle möjliggöra hållandet av en permanent befälsstab på ordinarie stat;

5. att vid en sammanslagning av föreslagen art en minskning av de i allmänhet högt avlönade specialisterna skulle kunna göras, därigenom att de tillsammantagna specialarbetena efter sammanslagningen torde kunna handhavas av en specialist, där förut *tvenne* användas;

6. att större planmässighet kunde ernås vid anskaffandet av för sådana arbeten, som här avses, lämpliga, i allmänhet högst dyrbara arbetsmaskiner och redskap; samt

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

Vattenfallsstyrelsen tillåter sig upptaga dessa skäl till granskning i den ordning de i motionerna förekomma och här ovan relaterats.

1. Vattenfallsstyrelsen kan icke finna någon giltig grund för påståendet, att statens byggnadsarbeten genom den föreslagna anordningen skulle kunna

hållas vid en tämligen konstant storlek. Vattenfallsstyrelsen är nämligen av den meningen, att detta mål icke vinnes och icke kan vinnas därigenom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handhar byggnadsarbetenas utförande. Initiativet till anläggande och utvidgning av kraftstationer och kanaler liksom till ny- och ombyggnader vid statens järnvägar måste fortfarande ligga hos de affärsdrivande verken själva, ty de äro givetvis bäst ägnade att hava kunskap om vad som kräves, liksom de i regel hava att svara för motsvarande kapitals avkastning. Enligt styrelsens åsikt är det Kungl. Maj:t och Riksdag, som böra och ensamt kunna tillse, att önskvärd kontinuitet -- eller med hänsyn till olika konjunkturner till och med diskontinuitet -- ernås i statens arbeten. Och ett bland de effektivaste medlen till vinnande av detta syfte är inrättande av det sedan många år tillbaka efterlängtade statsdepartementet för kommunikationer och allmänna arbeten. Där skola de olika verkens krav vägas sinsemellan och därifrån kan och bör marschtakten dirigeras med hänsyn till landets behov och tillgångar, och icke från ett underordnat verk, som, utan att sköta affärsdriften, endast skulle hava uppdrag att efter affärsverkens direktiv utföra redan beslutade byggnader.

2 och 3. Ur tjänstemännens synpunkt kan det visserligen vara en fördel, att så många som möjligt av dem uppföras på ordinarie stat, under förutsättning dock att de ordinarie avlönningarna icke sättas så mycket lägre än de mera tillfälligt anställdas, att fördelen av den mera tryggade ställningen och pensionsförmånerna försvinna. Men ur statens synpunkt kan det starkt ifrågasättas, om en dylik ordinarie anställning av byggnadsbefäl i större skala är förmånlig för arbetenas rationella bedrivande. Vattenfallsstyrelsen tror för sin del, att det härvidlag, åtminstone för ledande poster, är av kardinal betydelse för företagen-staten att kunna sätta den rätta mannen på den rätta platsen, på samma sätt som man söker göra i enskild verksamhet av motsvarande art. Och några tusentel kronor mer eller mindre för dylika arbetsledare spela oftast för anläggningskostnaden ingen som helst roll i direkt utgift. Så mycket större roll spelar människans skicklighet, omdömesförmåga, rådighet o. d. Just genom sina högre kvalifikationer kan han för staten inbespara sin årslön många gånger om, liksom å andra sidan en mindre kvalificerad arbetsledare kan åsamka staten betydande kostnader. Största möjliga frihet bör därför lämnas vederbörande myndighet för anställande av dylikt befäl. En del tjänstemän, särskilt byråtjänstemännen, skulle ju kunna få ökad utsikt att erhålla ordinarie befattningar efter en sammanslagning, ehuruval även denna ökade utsikt torde vara av tämligen ringa betydelse. I regel torde nog järnvägsstyrelsens och vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten fortgå i sådan omfattning, att de var för sig under alla förhållanden ge sysselsättning åt ett visst antal tjänsteman, vilket likaväl under nuvarande förhållanden kunde fastare anställas.

I sådant avseende tillåter sig vattenfallsstyrelsen i underdånighet hänvisa till bilagda, av överingenjören, löjtnant A. Ekwall upprättade P. M., angående omfattningen av de arbeten, som under tiden till och med år 1919 kunna beräknas bliva utförda genom vattenfallsstyrelsens försorg, samt angående antalet vid dem anställda arbetare m. fl. (Bil. I).<sup>1</sup>

I detta sammanhang må även erinras därom, att riksdagen vid flerfaldiga tillfällen på framställning av Eders Kungl. Maj:t eller enskilda motionärer be-

<sup>1</sup> Åberopade P. M. har utskottet icke ansett nödigt att här intaga.

viljat pensioner åt uttjänata arbetare vid statens byggnadsarbeten, vare sig dessa arbetare under hela sin tjänstetid varit fästa vid en avdelning av statens byggnadsarbeten, exempelvis statens järnvägsbyggnader, eller de varit anställda vid arbeten, som tillhört olika grenar av statens byggnadsverksamhet. Enahanda förman har understundom jämväl tillerkänts ingenjörer och andra extra tjänstemän vid statens byggnadsarbeten. Det lär emellertid icke vara uteslutet, att detta beviljande av pensioner till extra tjänstemän och arbetare kan komma att utsträckas till större delar av personalen, och att pensionerna komma att utgå med högre belopp än som hittills beviljats, i händelse dylika åtgärder skulle befinnas ändamålsenliga och erforderliga för att vid byggnadsarbetena fästa särskilt kvalificerade personer. Vattenfallsstyrelsen tillåter sig härvid erinra därom, att nu redan föreligger ett av särskilda kommitterade utarbetat förslag till pensionering av statens järnvägars och telegrafverkets extra personal. Om nämnda förslag vinner avseende, lära några större betänkligheter knappast vara att förvänta mot införande av pensionsrätt för personalen vid statens byggnadsarbeten, om blott saken så ordnas, att pensioneringen ej blir alltför betungande för statsverket.

4. Detta motiv är redan delvis bemött. Det må endast ytterligare påpekas, hurusom väsentligt olika specialutbildning erfordras av exempelvis en arbetschef för järnvägsbyggnader i södra eller mellersta Sverige, som numera i regel torde bliva dubbelsparsanläggningar, och för ett lappländskt kraftverksbygge likt Porjus, för byggande av någon del av Inlandsbanan och för ombyggnad av Trollhätte kanal, för något landsvägsbygge i Norrland och för anläggning av fiskehamnar på västkusten. Men det är ej sagt, att med hänsyn härtill den centrala byggnadsmyndigheten alltid skulle kunna på lämpligaste sätt finna användning för den permanenta befälsstaben på ordinarie stat. Enligt vattenfallsstyrelsens mening böra motsvarande organ icke schablonmässigt inträngas i de snäva former, den ordinarie statstjänsten i regel medför.

5. Inbesparing av specialister, varmed väl närmast torde avses sådana specialister, som handhava de konstruktiva uppgifterna inom berörda styrelser, torde säkerligen icke kunna ske i någon nämnvärd utsträckning.

Vad särskilt specialister inom vattenkrafts- och elektrotekniken beträffar, lär deras antal snarare behöva ökas än minskas, därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle få uppdrag att utföra de anläggningar, som vattenfallsstyrelsen nu själv ombestyr. Sanningen härav torde bäst framgå genom studiet av det konkreta exempel, som styrelsen sedermera anför.

Framhållas må för övrigt, att vattenfallsstyrelsen icke anställt flera specialister än som för varje tillfälle hava full sysselsättning med sina respektive uppgifter, och att utomstående specialister anlitas i många särskilda fall. Denna organisation medför den fördelen, att man i varje fall kan begagna sig av den förnämsta sakkunskap, som står till buds inom varje område. Har varje anställd full sysselsättning, uppstår intet dubbelarbete, som kan inbesparas.

6. I avseende på användningen av arbetsmaskiner och redskap skulle möjligen någon fördel kunna vinnas. Men även den eventuella fördelen lär knappast kunna tillmätas någon större betydelse. Ty redan nu äger ett intimt samarbete rum mellan järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen i berörda avseende, och nya viktigare effekter anskaffas aldrig förrän tillgången på ena eller andra hållet uttrönts. Detta samarbete bör redan med nuvarande organisation kunna utan



större svårighet utvidgas till att omfatta även andra statens myndigheter, vilka handhava utförandet av byggnadsarbeten. Jämväl i sådant avseende bör inrättandet av ett arbetsdepartement bliva till gagn.

7. Här är man inne på den stora frågan: centralisering eller decentralisering. Det kan ju icke förnekas, att den förra metoden i teorien kan synas tilltalande på ifrågavarande område. Men kommer man till den praktiska tillämpningen, måste man enligt vattenfallsstyrelsens mening avgjort välja den senare.

Ett konkret exempel torde bättre än allmänna resonemang klargöra hit hörande förhållanden. Styrelsen väljer Älvkarleby kraftverk.

Vattenfallsstyrelsen tog i enlighet med sin instruktion initiativet till dess anläggning. Detta kunde icke ske utan föregående undersökning på platsen, uppgörande av förberedande förslag samt utredning om avsättningsmöjligheterna. Ty utan dessa underlag var det ej möjligt att bedöma, huruvida anläggningen kunde förordas. Dessa arbeten utfördes i samarbete med styrelsens elektroteknici genom styrelsens vattentekniska byrå, som är särskilt inriktad på dylika göromål. Ätminstone det förberedande förslaget och utredningen om avsättningsmöjligheterna borde också självklart utföras av sådana organ, som hava en intim kännedom om kraftverkens drift och ekonomi. Men även planläggningen av undersökningarna på platsen var nära beroende av en sådan kännedom, och kunna knappast skiljas från de andra förarbetena. Det av vattenfallsstyrelsen avgivna förslaget innehöll sålunda ett villkorligt avtal med innehavarna av vissa andelar av Älvkarleby vattenfall och av därovanför belägna småforsar, som lämpligen borde indämnas i samband med den stora anläggningen. För upprättande av detta avtal krävdes dels juridiska utredningar av speciellt vattenrättslig art, dels överenskommelse om formen och priset för den elektriska energi, som fallandelarnas innehavare skulle äga utfå såsom ersättning för vattenkraften. Över specialister inom dessa områden förfogar styrelsen och måste i allt fall förfoga över sådana för sin övriga verksamhet, som ju omfattar ej blott kraftverkens drift och därmed sammanhängande affärsuppgörelser utan även förvaltning och upplåtelse av vissa statens vattenfall. Genom sin ständiga beröring med motsvarande spørsmål bliva dessa tjänstemän också verkligt sakkunniga, något som ej kan i samma mån väntas av tjänstemän, vilka ej direkt kunna tillgodogöra sig erfarenheten ur styrelsens verksamhet.

1911 års Riksdag godkände förslaget. Sedan gällde det, bland annat, att konstruktivt genomarbeta detaljerna och vidtaga andra åtgärder för anläggningens utförande.

Det må här kraftigt framhållas, att ett förberedande förslag varken *bör* eller *kan* vara sådant, att det utan vidare lägges till grund för utförandet. Det *bör* det ej, när det ej kan vara riktigt att, innan visshet vunnits om förslaget bifalles, nedlägga de jämförelsevis stora kostnader, som ett utarbetat förslag kräver. Det *kan* ej vara det, emedan ett kraftverks slutliga utseende bland annat är i synnerligen hög grad beroende på den maskinella och elektriska utrustningens detaljer och dessa först bliva utformade, sedan avsättningens art och omfång samt fördelning blivit närmare klargjorda medelst underhandlingar och utredningar och sedermera program med hänsyn härtill utarbetats, anbud infordrats, kontrakt upprättats och slutligen definitiva ritningar av leverantörerna avlämnats. Till och med ända in i det sista måste detaljerna exempelvis i ett ställverk eller en transformatorstation bestämmas successivt, vilket icke lär förvåna någon, som

sett en dylik byggnad med dess nätverk av hög- och lågspända ledningar, dess rör av olika slag och dess system av mångahanda apparater.

Däremot kunna i regel dammarbeten o. d. snart nog igångsättas. Enligt gällande bestämmelser skall dock rättens tillstånd först begäras, vilket, därest kungsådra finnes i vattendraget, ej får lämnas, förrän Eders Kungl. Maj:t lämnat medgivande till dess överbyggande och villkoren härför. Denna procedur kräver för närvarande en högst avsevärd tid. Det må jämväl påpekas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att avgiva underdånigt yttrande över villkoren för kungsådrens överbyggande. Det kan då knappast vara lämpligt att samma statsmyndighet även begär tillstånd härtill. Att på det förberedande stadiet ingå till rätten kan visserligen ske, men med hänsyn till det förberedande förslagets mer skematiska natur riskeras därigenom, att ändringar sedermera måste begäras, vilket givetvis vållar omgång.

Omedelbart efter riksdagens beslut igångsattes förslagets utarbetande å styrelsens byggnadsbyrå och elektrotekniska byrå. Så fort dammbyggnadens läge, ntskovens storlek o. d. i detalj fastslagits, begärdes rättens tillstånd till byggande i vattendraget den 27 juni 1911. Häradsrättens tillstånd meddelades först den 5 juni 1913. Domen överklagades och slutliga utslaget meddelades av hovrätten den 31 oktober 1913. Detta utslag innebar en av vattenfallsstyrelsen och viss part ingången, av Eders Kungl. Maj:t godkänd förlikning. Innan dess hade till Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande från vissa byamän ingivits ansökan om förbud för arbetenas fortsättande. Vattenfallsstyrelsen lyckades dock undanröja detta hinder mot deras ostörda bedrivande.

Emellertid hade strax på våren 1911 antagits arbetschef, vilkens första uppgift blev att ordna transportinrättningar, kontorslokaler, bostäder, markentier, provisorisk kraftstation för arbetsmaskinerna, läkarvård o. d. samt att verkställa de detaljerade terrängundersökningar, på grund av vilka de definitiva byggnadsritningarna måste utarbetas. Så fort sig göra lät upprättades å byggnadsbyrån sådana ritningar till de delar av anläggningen, som krävde längsta tid och som kunde fastslås utan avvaktan på ovan berörda utredningar, anbud m. m. rörande de maskinella och elektriska delarna, och igångsattes arbetena med dessa delar. Sedermera levererades från byggnadsbyrån och elektrotekniska byrån, så snart sadant kunde ske, successivt definitiva ritningar till övriga delar av anläggningen, och togos dessa i arbete. Till följd av jämsides drivna underhandlingar med kraftspekulanter befanns det lämpligt att, med frångående av först tilltänkta linjespänningar, bestämma dessa till tre olika grupper, 70,000, 40,000 och 20,000 volt. Det visade sig nämligen vid underhandlingarna, särskilt på grund av anläggandet av ett nytt pappersbruk i östra Uppland, att avsättningen söderut från Alvarleby skulle bli betydligt större än norrut, varför olika spänningar lämpligen valdes för olika delar av ledningsnätet. Härav orsakades betydande minskning i linjernas kostnad men viss ökning i kostnaden för och omarbetning av ställverksbyggnaden och dess lokaler för transformatorer och instrumentering m. m. Först i slutet av år 1913, d. v. s. efter det nära tre år förflutit från anläggningsarbetenas igångsättande, hade erforderliga utredningar och underhandlingar med energispekulanter fortskridit så långt, att distributionsprogrammet kunde fullt fixeras.

Genom de underhandlingar, vattenfallsstyrelsen företog för inköp av sådana enskilda fisken, som enligt Eders Kungl. Maj:ts kungsådresresolution måste för-

värvas, blev det möjligt att samtidigt förvärva all rätt till den nedanför Älvkarlebyfallen belägna Masurforsen. Då denna endast kan tillgodogöras gemensamt med huvudfallen, beslöts att i sådant syfte sänka kraftstationen 1.5 meter. Detta invercade naturligtvis på motsvarande byggnaders utformning och på leveranser av turbiner och generatorer. Flera dylika exempel kunde andragas för att visa, hurusom under arbetets gång ganska väsentliga ändringar och förbättringar måste företagas och att detta kunde ske på snabbaste och ändamålsenligaste sätt på grund av det intima samarbete, som ägde rum mellan kraftförsäljarna, de administrativa organen, konstruktionsavdelningen och byggnadsledningen, alla arbetande under samma högsta ledning. Huru oerhört svårhandterligt det skulle blivit, om en särskild styrelse haft byggnadsledningen och vattenfallsstyrelsen måst förhandla med den förra i alla detaljer, torde utan vidare vara uppenbart. Troligen hade byggnadsstyrelsen ansett sig böra anställa särskilda specialister för att handlägga motsvarande ärenden, ty, med hänsyn till risken för kostnadsförslagens överskridande m. m., torde byggnadsstyrelsen icke utan vidare granskning godtagit vattenfallsstyrelsens framställningar. Varje direktiv, varje ändring skulle krävt vidlyftig skriftväxling i stället för att såsom nu allt kan ordnas utan omgång vid personligt samtal, per telegraf eller telefon. Nej, en dylik organisation skulle krävt betydligt mera personal, tid och pengar och medfört ett divisionsansvar, som säkerligen visat sig bliva ofördelaktigt för staten och verkat förkvävande på initiativet. Och att en chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med sin mångfald andra åligganden av kontrollerande och granskande art skulle vara bättre ägnad att utöva högsta ledningen av kraftverksbyggnaderna än en chef för vattenfallsstyrelsen, som dock sedermera skall ansvara för och leda verkets drift och affärsrörelse, torde minst sagt vara tvivel underkastat. Ingendera lär kunnat undvara en duglig avdelningschef för själva byggnadsarbetena. På denne beror närmast dessas ändamålsenliga och betryggande utförande. Men direktiven måste i allt fall lämnas från vattenfallsstyrelsen, ty där finnas den speciella sakkunskapen och erfarenheten om kraftverkens planläggning och drift.

I ännu högre grad gäller om möjligt vad ovan framhållits om utvidgningar och tillbyggnader av befintliga kraftverk, vilka arbeten intimt ingripa i verkens drift, och där driftpersonalen måste tillmätas ett vittgående inflytande på sättet för utförandet till förekommande, bland annat, av driftsavbrott och olyckshändelser till följd av de livsfarliga spänningarna. Att kraftledningarna måste byggas direkt genom vattenfallsstyrelsens försorg torde utan vidare vara självklart.

Det är även att märka, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin nuvarande organisation helt och hållet saknar personal med kunskaper och erfarenhet om elektriska högspänningsanläggningar. Under sådana förhållanden synes det icke finnas någon rimlig anledning att förlägga utförandet av vattenfallsstyrelsens elektriska byggnadsarbeten under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det är visserligen sant, att, om en dylik överflyttning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av ledningen av de elektriska byggnadsarbetena för statens kraftverk skulle företagas, sistnämnda styrelse kan anställa erforderligt antal elektrotekniskt utbildade ingenjörer och arbetsbefäl. Men denna personal måste under alla förhållanden bliva vida mindre ägnad att på ett ändamålsenligt och för kraftverkens drift lämpligt sätt utföra motsvarande arbeten än den stab av elektroteknici, som står och alltid måste stå till vattenfallsstyrelsens förfogande och som har tillfälle

att genom sitt arbete hos styrelsen omedelbart tillgodogöra sig de erfarenhetsrön, som uppkommit under driften av kraftverken och det ständigt pågående arbetet för dessas hållande på höjden av teknisk fulländning. Härtill kommer dessutom, såsom ovan påpekats, att energiförsäljningen i mycket stor utsträckning blir normerande för den närmare gestaltningen av kraftverken med tillhörande distributionsanläggningar, varför samtliga hithörande frågor lämpligast handläggas på ett enhetligt sätt av vattenfallsstyrelsen och de styrelsens tjänstemän, som hava att leda driften av kraftverken och närmast ansvara för det ekonomiska utbytet av motsvarande anläggningar.

Jämväl i avseende på kanalarbeten hava ovan uttalade åsikter i tillämpliga delar sin fulla giltighet, i synnerhet som det härvidlag ofta gäller utvidgning eller ombyggnad av trafikerade farleder, vilkas drift under tiden måste vidmakthållas. Ofta hava dessutom kanalfrågorna samband med vattenkraftsspörsmål och måste bedömas med hänsyn till dem. Vattenfallsstyrelsen vill endast påminna om Trollhätte kanals ombyggnad. Säkerligen måste var och en inse, att en främmande byggnadsstyrelse svarligen skulle kunna på tillfredsställande sätt lösa de mångfaldiga spörsmål, som vid detta omfattande arbete framställt sig, och vilkas lösning givit upphov till den ena eller andra modifikationen av det ursprungliga förslaget. Styrelsen torde i detta avseende böra påminna om det nära sammanhang, som farleden i Göta älv och den härför avsedda dämningen har med frågorna om vattenkraftens utnyttjande vid Vargön, Trollhättan och Lilla Edet och med tillgodogörandet av statens stora, under vattenfallsstyrelsens förvaltning ställda fastigheter i älv dalen. Trafikledningens och trafikanternas intressen hava jämväl med minsta omgång och på lämpligaste sätt kunna tillgodoses, därigenom att vattenfallsstyrelsen haft ledningen av det hela.

Styrelsen kan i detta sammanhang icke underlåta att uttala, att styrelsens erfarenheter av den experimentorganisation, som tillämpas i fråga om byggandet av dubbelspåret Rönninge—Ström och upprensning av viss del av Södertälje kanal, icke annat än bekräftat styrelsens ovan uttalade mening. Den 19 april och den 15 november 1912 uttalade också dåvarande civilministern till statsrådsprotokollet, att en utvidgning av Södertälje kanal i övrigt borde utföras genom vattenfallsstyrelsens försorg.

Slutligen må framhållas, att en särskild byggnadsstyrelse, huru lojalt den än vill söka fylla sin uppgift, ovillkorligen lär sätta sin ära uti att nedpressa anläggningskostnaden till den minsta möjliga utan att tillräckligt tänka på, huru driften sedermera må bliva så ekonomisk som möjligt, och utan tillräcklig kännedom om eller intresse av framtida utvecklingsmöjligheter. Men dylik sparsamhet hämnar sig oftast. Säkerligen skulle också tvist uppstå, om och när anläggningen vore fullbordad eller färdig att överlämnas till driftverket. Det bleve sannolikt ofta nödvändigt för detta senare att företaga dyrbara kompletteringar.

Vad särskilt angår väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lämplighet såsom central myndighet för Sveriges samtliga väg- och vattenbyggnader och vad därtill hörer, så torde densamma vara omtvistbar. Enligt vad motionärerna upplysa, finnes där redan en betydande arbetsbalans inom dess nuvarande verksamhetsområde, och denna omständighet talar knappast för en utvidgning av denna styrelsens verksamhet. Detta missförhållande kan visserligen avhjälpas genom en kvantitativ ökning av styrelsens arbetskrafter. Men kvalitativt taget finnes enligt vattenfallsstyrelsens mening knappast något skäl för en utvidgning in på

byggnadsverksamhetens område. Det må nämligen ihågkommas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet för närvarande är av väsentligen annan art. Styrelsen utövar statens kontrollerande och övervakande myndighet över sådana enskilda eller kommunala arbeten, för vilkas verkställande erfordras Eders Kungl. Maj:ts tillstånd, särskilt i avseende på vägar, broar, kanaler, hamnar, farleder, flottning, järnvägar m. m. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare att huvudsakligen ur teknisk synpunkt granska och avgiva förslag, bland annat, i ärenden angående tillstånd att överbygga kungsådra, även där tillstånd till överbyggandet sökes för statens räkning av vederbörande myndighet, som fått sig anförtrott att förbereda eller utföra dylikt byggnadsföretag, ävensom i andra tekniska ärenden, som falla inom dess verksamhetsområde. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion den 30 december 1911 stadgas visserligen skyldighet för nämnda styrelse att handlägga tekniska och administrativa ärenden, som angå arbeten, som utföras av staten och på dess bekostnad genom styrelsens omedelbara försorg, ävensom sådana arbeten, vilka fortfarande äro ställda under styrelsens överinscende och förvaltning. Allt sedan ledningen av statens järnvägsbyggnader överflyttades från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava emellertid de byggnadsarbeten, som direkt utförts under nämnda styrelsens ledning, varit av relativt ringa omfattning. På den sista tiden har dock härutinnan i någon mån skett ändring. Genom beslut av Eders Kungl. Maj:t och 1913 års riksdag har nämligen ett visst slag av byggnadsarbeten, nämligen hamnbyggnader vid vissa fiskehamnar, anförtrotts åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ehuru dessa byggnadsarbeten bildade ett avgränsat verksamhetsfält utan sammanhang med någon affärsverksamhet, hava de icke lämpligen kunnat inpassas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation, utan för deras ledning ansetts nödvändigt att inrätta en på särskilt sätt organiserad avdelning med en högre avlönad chef. Även efter inrättandet av nämnda hamnbyggnadsavdelning, vars uppgift är att utföra vissa relativt mindre fiskehamnbyggnader å ett flertal olika byggnadsplatser, måste emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgift till alldeles övervägande del anses vara av granskande och kontrollerande art.

Orsaken till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattnings med statens järnvägsbyggnader under tiden 1877--1888 torde, såsom motionärerna själva påvisa, närmast hava sammanhängt därmed, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens dåvarande chef var chef för järnvägsbyggnaderna, då han utnämndes till chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan hans efterträdare 1887 utnämndes till chef för statens järnvägstrafik, överflyttades järnvägsbyggnaderna till järnvägsstyrelsen, dit desamma sedan dess hört. Med hänsyn till vad ovan sagts rörande behovet i varje fall av skickliga byggnadschefer under den ena eller andra styrelsen och till de intressen, vederbörande affärsverk hava att bevaka och ensamt hava förmågan att bevaka vid byggnadsärendenas behandling, torde det kunna påstås, att en chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke kan anses lika väl ägnad att utöva ledningen av statens järnvägsbyggnader som en chef för järnvägsstyrelsen eller att leda kraftverks- och kanalbyggnader som en chef för statens vattenfallsverk.

Hänvisande till vad för övrigt anförts måste vattenfallsstyrelsen ej allena betvivla, att, såsom motionärerna hoppas, den ifrågasatta organisationen skulle vara en lycklig lösning och medföra avsevärd besparing, utan tvärtom såsom sin bestämda åsikt framhålla, att en dylik centraliserad byggnadsorganisation

skulle bliva till skada för statsverksamheten på ifrågavarande områden. Icke blott att den skulle bliva dyrbar genom därav uppstående dubbelarbete, mångskriveri och tidsutdräkt, utan den skulle jämväl verka hämmande på initiativet och försämrande på arbetets kvalitet.

Den föreslagna utredningen bleve sålunda enligt vattenfallsstyrelsens mening ett skäligen improduktivt arbete.

Vid handläggningen av denna fråga hava inom vattenfallsstyrelsen deltagit undertecknad Hansen samt ledamöterna Magnell, Herlenius, Hagelin och Hedenlund.

Stockholm den 5 mars 1915.

Underdånigst

F. WILH. HANSEN.

*M. Munch af Rosenschöld.*

**Bilaga 3.****Till KONUNGEN.**

Genom nådig remiss den 5 sistlidne februari har Eders Kungl. Maj:t, på anhellan av riksdagens statsutskott, anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att inkomma med yttrande över de inom riksdagens båda kamrar väckta, lika lydande motionerna nr 51 i första och nr 143 i andra kammaren, om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t med hemställan om utredning, huruvida ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader ävensom vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet böra överflyttas från dessa styrelser till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Till hörsammande härav får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till en början erinra därom, att styrelsen redan den 21 april 1914 till Eders Kungl. Maj:t avgivit underdånigt utlåtande över en vid 1914 års första riksdag angående samma ärende i andra kammaren väckt motion nr 67, vilken dock, på grund av riksdagens upplösning, ej då blev föremål för riksdagens behandling.

I samband med den hos Eders Kungl. Maj:t vilande frågan om införande enligt departementalkommitténs förslag av ett nytt departement för bland annat allmänna arbeten hade från vissa håll gjorts uttalande om, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vore allenast ett kontrollerande verk, och därför icke borde handhava ledning av byggnadsarbeten. I anledning därav har styrelsen uti förberörda, här i avskrift bifogade underdåniga utlåtande (bil. A) i största korthet erinrat om, att styrelsen, som jämlikt Eders Kungl. Maj:ts bestämelse äger att för sin verksamhet i mån av behov använda sig av den personal, som tillhör väg- och vattenbyggnadskåren, i verkligheten, såväl under sin nuvarande som under sin tidigare organisation, då den benämndes styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, haft ett handlägga större delen av landets allmänna arbeten och detta icke blott såsom påstått i kontrollerande egenskap, utan även i fråga om själva den betydelsefulla planläggningen av arbetena samt i vissa fall jämväl den maktpåliggande ledningen av arbetenas utförande, underhåll och utnyttjande, ävensom att ledningen av den huvudsakligaste delen av statens järnvägsbyggnader handhafs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och den därmed närstående

styrelsen för statens järnvägsbyggnader, vilket förhållande i allmänhet icke lär vara obekant bland dem, som ägnat sig åt allmänna arbeten. Med stöd av sin erfarenhet inom dessa verksamhetsområden har styrelsen också funnit sig böra ansluta sig till den i nämnda motion uttalade uppfattningen om gagnet och nyttan av, att en utredning verkställdes rörande lämpligaste sättet för organisationen av en gemensam ledning av landets allmänna arbeten och det samband denna ledning bör hava med dithörande, därifrån fristående driftsförvaltningar.

Enär de nu ifrågakommande motionerna i huvudsak överensstämma med förenämnda, vid 1914 års första riksdag väckta motion, har styrelsen sålunda visserligen redan tidigare i principiellt avseende angivit sin uppfattning i detta ärende, men har detta på grund av frågans dåvarande läge endast skett i största korthet.

Då emellertid frågan nu ånyo föreligger för riksdagens handläggning, får styrelsen, till fullgörande av förenämnda nådiga befallning, i underdanighet härom ytterligare anföra följande.

Landets allmänna arbeten under senare tider omfatta i huvudsak utförandet av landsvägar, hamnar, kanaler, sjöfartsleder, dammbyggnader med flodregleringar, vattenavtappningar, vattenkraftsanläggningar och flottleder samt järnvägar.

Av dessa arbeten har den övervägande delen utförts genom enskildas initiativ och försorg, i de flesta fall likväl under åtnjutande av statsbidrag till avsevärda belopp.

Statens under egen ledning utförda allmänna arbeten inskränka sig däremot huvudsakligen till utförandet av allenast ungefär  $\frac{1}{3}$  av landets järnvägsnät och vissa farleder samt landsvägar, ävensom de påbörjade ombyggnaderna år 1905 av Trollhätte kanal och 1912 av Södertälje kanal samt det år 1906 påbörjade, numera nära fullbordade, utbyggandet av tre kraftstationer vid statens gynnsammaste vattenfall, nämligen de vid Trollhättan, Porjus och Älvkarleö.

I fråga om de enskilda, med understöd till viss del av statsbidrag utförda arbetena har planläggningen och övervakandet verkstälts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vissa farleder, hamnar och landsvägar hava dock utförts helt och hållet med statsmedel, och har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen då handhaft jämväl den direkta arbetsledningen samt i vissa fall underhåll och drift av företagen. Vid en stor mängd arbeten, som av enskilda utförts med understöd av statsmedel, har jämväl den direkta arbetsledningen utövats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, vilka då erhållit styrelsens tillstånd att vara företagens arbetsledare. En hel del av dessa arbeten som planerats och utförts genom styrelsens tjänstemän för enskild räkning hava varit av den stora omfattning och betydelse och från ingenjörssynpunkt så krävande, att de mer än väl kunna jämföras med de av järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen på senare tider utförda anläggningar. Det framkomna påståendet att styrelsen skulle, i händelse ledningen av statens byggnadsverksamhet dit förlades, sakna tillgång på härför utbildad personal, lär icke anses ogrundat, då vid ett sammanförande av ledningen av statens allmänna arbeten till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den ingenjör- och annan personal, som för närvarande är engagerad vid sagda arbeten, uppenbarligen borde, i den omfattning den finnes behöflig, vid överflyttningen även medfölja och ställas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samt då styrelsen därutöver äger att förfoga över sina distriktstjänstemän och i stor utsträckning har tillgång jämväl till väg- och vattenbyggnadskårens perso-



nal, av vilken ett flertal erhållit omfattande utbildning vid både statens och enskilda företag, vad särskilt järnvägsföretagen beträffar såväl i avseende på anläggning och underhåll som beträffande drift. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess nuvarande samt genom överflyttningen blivande tjänstemän vore sålunda utan tvivel i besittning av så grundlig och praktisk erfarenhet på de skilda byggnadsområdena, att det icke skulle möta någon svårighet för styrelsen att, på sätt av motionärerna ifrågasatts, övertaga ledningen av jämväl de ifrågasvarande arbetena, vilken ju också beträffande järnvägsbyggnaderna tidigare tillhört styrelsens verksamhetsområden, innan dessa tillagts en trafikorganisation, för vilken denna byggnadsverksamhet då var helt ny. De specialister, som även hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde erfordras, lära kunna anställas eller anlitas lika väl av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i den mån de icke kunde överflyttas till styrelsen från järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen. Att ett sammanförande av ledningen av statens allmänna arbeten till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle verka hämmande på initiativet och försämrade på arbetets kvalitet läser få anses som ett ogrundat och obevisat påstående.

Vad särskilt statens järnvägsbyggnader beträffar, har såsom allmänt bekant ledningen härav sedan Nils Ericsons tid och intill dess statsbanenätet år 1897 framdragits till Boden utövats först av styrelsen för statens järnvägsbyggnader samt sedermera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, i och med att dåvarande chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, greve Cronstedt, förordnades att vara chef för statens järnvägstrafik. Cheferna för alla dessa tre styrelser under denna tidsperiod ävensom största delen av den dem underlydande ingenjörspersonalen vid byggnaderna hava varit officerare vid väg- och vattenbyggnadskåren.

Under hela denna tid utbildades järnvägsbyggnadsbefälet på ett kontinuerligt sätt med tillgodogörande av den erfarenhet, som förvärvats ända från Nils Ericsons tid.

I och med påbörjandet 1897 av statsbanebyggnaden Gellivare—Riksgränsen handhades däremot huvudsakliga arbetsledningerna av denna och därpå följande banbyggnader, Bohusbanan, Örebro—Krylbo, Järna—Norrköping med flera, av järnvägsstyrelsen genom den för statsbanornas banavdelning anställda personalen.

Enligt riksdagens beslut den 12 maj 1912 skulle det gemensamma järnvägs- och kanalarbetet vid Södertälje utföras under en särskild arbetsledning, som borde anordnas på lämpligaste sätt i syfte att, på samma gång som en effektiv och sakkunnig ledning vunnos, olägenheter ej må befaras genom att arbetet kunde sägas beröra flera myndigheters verksamhetsområde. I anledning härav har Eders Kungl. Maj:t den 10 juni samma år uppdragit åt en kommission att enligt en särskild instruktion utöva ledningen av nämnda järnvägs- och kanalarbeten. I denna kommission deltaga såsom ledamöter både vattenfallsdirektören och överingenjören hos järnvägsstyrelsen.

För statens ovan omnämnda arbeten med Trollhätte kanals ombyggnad och förvaltning anordnades år 1905 en särskild ledning, benämnd till en början »Direktionen för Trollhätte kanal och vattenverk» och från 1909 »vattenfallsstyrelsen», som därefter handhaft bland annat ledningen för statens ovannämnda trenne kraftstationsbyggnader ävensom förvaltningen för en del av statens andra vattenfall och den efter utredning av en särskild kommission år 1912 inköpta Södertälje kanals trafikerande.

Den förvaltande verksamheten däremot, med skötsel av trafik och drift, lärers få anses vara för järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen själva huvudsaken, varemot byggnadsverksamheten för dessa verk torde vara av allenast sekundär art.

Då det är väl bekant, att resultatet av driftförvaltningarnas skötsel är i hög grad beroende på en synnerligt stor omsorg och special utbildning för såväl trafikproblemens lösning som ekonomiens skötsel, och att dessa verksamhetsområden kräva utbildning och kvalifikation av helt annan art än den, som erfordras för ledning av rena byggnadsföretag, har redan tidigare ifrågasatts att, för statsbanornas vidkommande, utreda frågan, huruvida det icke vore lämpligt att återgå till den *arbetsfördelning*, som särskiljde trafik- och driftförvaltningen från järnvägsbyggnadernas ledning, och har också den av Eders Kungl. Maj:t för denna frågas utredning tillsatta kommitté, som år 1906 avgivit sitt utlåtande, kommit till det resultat, att så borde ske. Detta förslag har emellertid icke föranlett till annat resultat än att vid de för järnvägsstyrelsen därefter företagna omorganisationerna frågan om järnvägsbyggnadspersonalens upptagande på järnvägsstyrelsens ordinarie stat lämnats öppen.

I och med järnvägsnätets allt större utvidgning har järnvägsstyrelsens omsorger allt mera tagits i anspråk för trafikens ombesörjande, samtidigt med att någon minskning med järnvägsbyggnaderna icke visat sig vara att förvänta inom överskådlig tid.

I och med vattenfallsstyrelsens tillkomst år 1909 har emellertid ännu ett statens förvaltande verk organiserats efter samma mönster med blandad drifts- och byggnadsledning.

De nu väckta motionerna avse utredning, om icke jämväl i detta fall driftförvaltningen bör särskiljas från byggnadsledningen, vars blivande omfattning för närvarande icke torde kunna närmare angivas, men som lärers bliva i viss mån beroende av den avkastning, som erhålles från de betydliga kapital, som de senaste 6 åren under vattenfallsstyrelsens förvaltning nedlagts på dessa arbeten.

Vid den utredning, som motionärerna synas avse, skulle således ifrågakomma att mot varandra väga de fördelar och olägenheter för icke blott de ifrågavarande ämbetsverken själva, utan för hela landet och det allmänna, som kunna förväntas uppkomma genom en sådan arbetsfördelning, att ledningen av trafik och drift vid de fullt färdiga anläggningarna skiljes från ledningen av de rena nybyggnadsarbetena och att all hithörande byggnadsverksamhet, såsom tidigare varit fallet i avseende å järnvägsbyggnaderna, förlägges till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Om också all befogad hänsyn därvid bör tagas till de olika ämbetsverkens egna uppfattningar av dessa frågor, synes det dock vara mera angeläget, att vid en utredning härom plats beredes för representanter för det allmänna att efter en ingående undersökning deltaga i frågans behandling. Vid en sådan objektiv undersökning och prövning lärers kunna utrönas bland annat, om några verkliga organisationssvårigheter kunna lägga hinder i vägen för en sådan arbetsfördelning samt om därvid bör kunna påräknas någon reduktion beträffande erforderliga tjänstemän.

Vid besvarande av dessa frågor torde man hava en god ledning av en undersökning om, huru förhållandena voro, då en dylik organisation senast till-

lämpades. En sådan undersökning lärer giva vid handen, att även under den tid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handhade ledningen av statens järnvägsbyggnader, kunde den nödiga anpassningen av dessa byggnader efter trafikens behov utan svårigheter ske i enlighet med de byggnadsplaner, som för varje bandel av Eders Kungl. Maj:t fastställdes före arbetenas påbörjande, och att därvid icke förekom något betungande dubbelarbete, vidlyftigare skriftväxling eller större tjänstemannapersonal. I detta avseende tillåter sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen allenast erinra om att under den tid, 1882—1888, då styrelsen ensam handhade ledningen av statens järnvägsbyggnader, årliga statsanslagen till dessa arbeten uppgingo till högst 6,347,000 och lägst 1,750,000 eller i medeltal cirka 4 $\frac{1}{2}$  miljoner kronor, under det att sådant medeltal efter arbetenas övertagande av järnvägsstyrelsen uppgått till cirka 5 $\frac{3}{4}$  miljoner.

Skriftväxlingen mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen omfattar under samma period årligen i medeltal cirka 9 avlätna och cirka 10 emottagna skrivelser.

Personalen för järnvägsbyggnadernas ledning tillhörde den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen organiserade avdelning, som då benämndes väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsavdelning och utgjordes av

*i styrelsen* 1 chef, tillika chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess helhet.  
 1 byråchef,  
 1 kamrerare och  
 6 byråtjänstemän samt  
*å linjedistriktet* 2 å 3 distriktsingenjörer och i regel sammanlagt omkring 40  
 ingenjörer, kassörer och bokhållare.

Hur stor den för närvarande för dessa arbeten använda personalen är, har sig styrelsen icke bekant, men lär den i järnvägsstyrelsen omfattas av flera olika byråer, av vilka exempelvis en, den så kallade byggnadsbyrån uppgivits hava anställda över 50 ingenjörer.

Nuvarande linjepersonalens storlek är ej heller av styrelsen känd, men torde även den vara omfattande.

Att jämväl efter den av motionärerna ifrågasatta flyttningen av järnvägsbyggnaderna skulle i järnvägsstyrelsen ensamt för spårutvidgningar å bangårdar och återstående dubbelspår utmed den trafikerade banan fortfarande erfordras bibehållande av hela den nuvarande byggnadspersonalen, finner styrelsen icke bestyrkas av vad som visat sig erforderligt för skötseln av enskilda järnvägarna, där med ökad trafik jämväl förekommer utvidgning av det äldre spårnätet.

Vid bedömande av anläggningskostnadernas relativa storlek synes det styrelsen vara missvisande att allenast taga i betraktande, huruvida vid arbetenas utförande kostnadsberäkningarna understigits eller överstigits, så länge dessa beräkningar icke underkastas någon fristående granskning, varför anslagen sålunda därigenom kunnat bliva jämförelsevis rikligt tilltagna. Att för statens järnvägs- och vattenfallsarbeten göras kostnadsberäkningar, som äro avsevärt högre än för de enskilda byggnaderna, lär vara väl bekant. Ett allmäntligt bedömande lär därför böra grunda sig på en jämförelse mellan de slutliga kostnaderna i förhållande till arbetenas omfattning. Under den tid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen haft att i detalj övervaka beräkningar och för användandet av de för enskilda järnvägar anvisade statsbidragen, har det visat sig

att för de tillgängliga medlen kunnat utan kostnadsberäkningarnas överskridande erhållas bansträckor, som hava en i förhållande till dessa kostnader betydligt större omfattning än de för motsvarande belopp anlagda statsbanorna av ungefär samma slag. Det torde därför icke böra tillmätas någon avgörande betydelse åt summariska påståenden, att den av motionärerna ifrågasatta arbetsfördelningen skulle medföra fördyrande och försämring av de under sådan ledning utförda arbetena.

Styrelsen har visserligen erfarit, att såväl järnvägsstyrelsen som vattenfallsstyrelsen var för sig avstyrkt motionärernas förslag och att därvid framförts mot den föreslagna centralisationen riktade uttalanden, om att denna skulle bliva till och med, enligt vattenfallsstyrelsens uttalande, till skada för statsverksamheten på dessa områden, i det att den skulle bliva dyrbar samt verka hämmande på initiativet och försämrande på arbetets kvalitet och så vidare.

Vattenfallsstyrelsen har i sin underdåniga skrivelse den 5 innevarande mars framhållit, att ett »konkret exempel» bättre än alla resonement skulle klargöra hithörande förhållande, samt anför att styrelsen väljer som sådant exempel Älvkarleö kraftverk, och utgår därefter från det påståendet att vattenfallsstyrelsen, enligt sin instruktion, tog initiativet till dess anläggning.

Initiativet till anläggningen av såväl Älvkarleö kraftverk som till statens kraftstation i Trollhättan och ombyggnaderna av såväl Trollhätte som Södertälje kanaler har emellertid icke tagits av vattenfallsstyrelsen utan, som närmare framgår av Eders Kungl. Maj:ts handläggning på sin tid av dessa frågor, från helt andra håll.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har nämligen för sin del redan före vattenfallsstyrelsens tillkomst till Eders Kungl. Maj:ts avgivit omfattande och ingående utredningar rörande redan då tagna initiativ till såväl Älvkarleö kraftverksanläggning med plan för elektriska strömmens användning som för anläggning av Trollhätte kraftstation och Trollhätte kanals ombyggnad. För statsinköp och ombyggnad av Södertälje kanal har initiativet och grundläggande planen ej heller uppgjorts av vattenfallsstyrelsen, som först på senare tid enligt Eders Kungl. Maj:ts särskilda uppdrag ytterligare utarbetat det av den så kallade Södertäljekommissionen år 1911 uppgjorda kanalbyggnadsförslaget, varvid vattenfallsstyrelsen beräknat att det skulle erfordras c:a 1,8 miljoner kr. större kostnad, än vad nämnda kommission ansett nödigt.

I fråga om en centraliserad byggnadsorganisations påstådda underlägsenhet vid allmänna arbetens planläggning och utförande, finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sig dock icke här böra i vidare mån inlåta sig på något bemötande av nu från järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen framförda uttalanden, utan anser sig endast böra anföras, att styrelsen för sin del icke har anledning att söka förhindra den av motionärerna ifrågasatta objektiva utredningens utförande.

Vid denna utredning torde kunna förväntas, att en allsidig prövning må kunna klargöra, huruvida för såväl initiativ som planläggning och utförande av landets allmänna arbeten några fördelar stå att vinna genom en sådan arbetets fördelning, att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle förläggas ledningen av den byggnadsverksamhet, som nu utövas av järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, samt huruvida och på vad sätt ett önskvärt samarbete därvid må kunna vinnas med dessa driftförvaltningar, och huru den nuvarande splittringen av statens arbetskrafter för de allmänna arbetenas utförande skall kunna und-

vikas. Vid en objektiv prövning av dessa frågor läser man då ock kunna förvänta, att någon över- eller underskattning av egna eller andras arbeten icke skall få göra sig gällande.

Med stöd av vad sålunda anförts får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som för sin del anser att en utredning, på sätt motionärerna föreslagit, av frågan om ledningen av de allmänna arbetena vore av stor betydelse, och att den i alla händelser förr eller senare måste komma till stånd, i underdånighet tillstyrka bifall till de gjorda framställningarna om företagande redan nu av en sådan utredning.

I detta ärendes slutliga handläggning hava deltagit utom överdirektören, byråcheferna Stafsing och Ekdahl, byrådirektören Lindencrona samt t. f. byråchefen Hillman.

Stockholm den 18 mars 1915.

Underdånigst.

FRIDOLF WIJNBLADH.

B. STAFSING.

---

Bil. A.

## Till KONUNGEN.

I skrivelse den 7 februari innevarande år har riksdagens statsutskott anhallit, bland annat, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om överflyttande från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader.

Genom nådig remiss den 14 samma månad har Eders Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det av statsutskottet begärda yttrandet.

Till hörsammande av nämnda nådiga befallning får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånighet anföra, att då motionen avser allenast anvisandet genom den under sistlidne februari månad upplösta riksdagen av ett anslag för bestridande av kostnaderna för den i motionen omförmälda utredningen, vägar styrelsen antaga, att från styrelsens sida numera icke längre erfordras något yttrande i denna del.

Beträffande åter den i motionen omförmälda planen att genom viss ändring i fördelningen av de verksamhetsområden, som för närvarande tillhöra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, åstadkomma förenkling i statsförvaltningens härtill hörande grenar, anser sig styrelsen böra i underdånighet framhålla, att denna plan synes äga ett nära samband med de förslag till den omorganisation, som skulle bli en följd av genomförandet av den på Eders Kungl. Maj:ts prövning beroende departementalreformen.

Vid redogörelse och diskussion under Svenska Teknologföreningens årsmöte den 27—28 sistlidna mars om förslag till föreningens utlåtande angående förenämnda departementalreform har också den i motionen omförmälda planen, på sätt framgår av bilagda transumt ur det i teknisk tidskrift intagna protokollet, gjorts till föremål för uttalanden och kritik, som skulle bestyrka den uppfattningen att det vore oriktigt, om nämnda reform komme att innefatta bland annat att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken vore ett kontrollerande verk, sammansloges med byggnadsavdelningen hos järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, vilket ansågs innebära en för de enskilda intressena ömtålig sammanblandning mellan statens affärsdrivande och kontrollerande verk.

Under dessa omständigheter anser sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra erinra därom, att den verksamhet, som ända sedan 1841 utövats av styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, sedan 1882 benämnd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i verkligheten omfattat alla slag av tekniska och administrativa ärenden, som angå anläggningar och förbättringar av kanaler, slussar, vägar,

broar, färjor samt andra vatten- och landskommunikationer, hamnbyggnader och muddringar, strömmrensningar, arbeten för beredande av större odlingsföretag medels utdikning och avtappning av sankar trakter och sjöar, enskilda järnvägar, ävensom under viss tid jämväl statens järnvägsbyggnader. Styrelsens handläggning av dessa ärenden har därvid varit och är fortfarande icke blott av kontrollerande art utan omfattar i stor utsträckning jämväl såväl planläggning och undersökning som även själva ledningen vid utförandet av dessa arbeten. Vad särskilt beträffar ledningen av statens järnvägsbyggnader har den först efter år 1888 överflyttats till järnvägsstyrelsen vid en tidpunkt, då statsbanenätet redan var framdraget till övre Norrland och då det antogs, att statsbanebyggandet skulle avstanna eller avsevärt inskränkas.

Sedan riksdagen emellertid år 1897 beslutat statsbanans fortsättning från Boden och därefter västerut från Gellivare till Riksgränsen ävensom statsbanan Krylbo—Örebro, Bohusbanan, Järna—Norrköping och Inlandsbanan med flera statsbanesträckor, har statsbanebyggandet bedrivits i allt större omfattning och då härtill kommer att järnvägsstyrelsen på senare tid framlagt en mycket omfattande plan för det framtida statsbanebyggandet, lär det vara en av statsförvaltningens viktigare frågor, att ledningen över detta stora företag ordnas på ett sätt, som icke lämnade något tvivel om dess lämplighet.

Att under dessa omständigheter lämna statsmakten tillfälle att genom ingående utredning vinna full klarhet om huru denna rätt mycket omtvistade fråga för framtiden bör ordnas på ett för landet och det allmänna mest fördelaktiga sätt, lär också böra äga rum, innan beslut fattats om andra därmed samhörande frågor såsom om uppförandet på ordinarie stat av den personal, som erfordras för statens allmänna arbeten.

Nu rådande allmänna meningsskiljaktigheten i grundprincip om rätta ordnandet av dessa frågor torde huvudsakligen ligga däri, att å ena sidan anses det riktigt, att de statsförvaltningar, som handhåva verkens trafiktekniska och ekonomiska drift, statens järnvägar och vattenfallsstyrelsen, också böra vara på sitt håll handhåva ledningen av den rent byggnadstekniska verksamhet, som kräves för nybyggnadernas utförande, och å andra sidan råder den uppfattningen, att vartdera av de nämnda verken böra ägna alla sina krafter åt skötseln av driften, men ledningen av nybyggnadernas utförande sammanföras under en enda gemensam styrelse för landets allmänna arbeten. Genom denna senare anordning skulle vinnas en avsevärd minskning i den personal, som nu under skilda styrelser är använd för dessa mer eller mindre likartade nybyggnader, och skulle därjämte uppstå större enhetlighet beträffande såväl planläggning som utförande av statens allmänna arbeten och förenklningar kunna åstadkommas beträffande såväl arbetsledningen som arbetsmaterialens användande.

För ett allsidigt tillgodoseende av alla vidkommande intressen, skulle då i denna styrelse för de allmänna arbetena plats beredas jämväl för representanter för såväl de olika driftförvaltningarna som för riksdagen. Till styrelsen skulle från de nuvarande driftförvaltningarna överföras erforderliga tjänstemän, på samma gång som genom en sådan sammanförings reduktion torde kunna påräknas beträffande det antal ordinarie och extra tjänstemän, som nu finnes hos båda dessa verks byråer och vid deras ingenjörstablar å linjen.

Av stort gagn synes också kunna bliva, att under en sådan styrelse för statens allmänna arbeten anställdes på ordinarie stat icke blott nödigt underbefäl

utan jämväl en stam byggnadsarbetare, liksom nu förekommer vid trafikförvaltningen.

Såväl befäl som manskap skulle därvid i mån av behov kunna flyttas från det ena till det andra slaget av dessa byggnader, för vilka dessutom skulle kunna i stor utsträckning ordnas gemensamt material- och verktygsförråd med flera anordningar.

Med vad sålunda anförts, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen velat för sin del framhålla gagnet och nyttan av, att en utredning verkställes rörande lämpligaste sättet för organisationen av en gemensam ledning av landets allmänna arbeten och det samband denna ledning bör hava med dithörande, därifrån fristående driftförvaltningar. Stockholm den 21 april 1914.

Underdånigst

FRIDOLF WIJNBLADH.

B. STAFFSING.  
föredragande.

O. Z. ERDAHL.

G. C. A. LINDENCRONA.

F. H. HILLMAN.