

Nr 128.

Av herr **Wehtje**, om utredning rörande en kollegial styrelseorganisation vid statsbanorna.

Frågan om lämpligaste organisationen för ledningen av statens järnvägar har upprepade gånger upptagits till behandling. Första gången skedde detta i skrivelse den 18 november 1856 till dåvarande chefen för civildepartementet från överste Nils Ericson, som den 22 januari 1855 erhållit Kungl. Maj:ts bemyndigande att utöva högsta ledningen av järnvägsbyggnaderna och trafiken å de öppnade statsbanelinjerna. Denne föreslog då Kungl. Maj:t att förordna om en mera kollegial styrelse, vars chef icke behövde vara en teknisk person, såvida tre särskilda chefer tillsattes — för arbetena, för rörliga materielen och för trafikavdelningen — vilka voro fullt hemmastadda var i sitt fack. Med anledning av nämnda förslag uttalade rikets ständer i skrivelse den 6 juni 1860 bland annat, att förvaltningen av trafiken å statens järnvägar med rätta vore att anse lika med besörjandet av en industri i större skala, vid vilken en mångfaldigt förgrenad verksamhet vore erforderlig.

Sedan överste Ericson erhållit begärt entledigande, förordnades genom kungl. brev den 30 december 1862, att den myndighet och förvaltning, som dittills utövats av överste Ericson, skulle från och med 1863 års ingång fördelas på två styrelser, en för järnvägstrafiken och en för järnvägsbyggnaderna. Styrelsen för statens järnvägstrafik skulle bestå av en chef med benämningen generaldirektör och med ensam beslutanderätt ävensom av en byråchef och tre intendenten, vilka senare samtidigt skulle vara chefer för vart sitt distrikt.

I skrivelse den 23 december 1867 avgav järnvägsstyrelsen ett förslag till ny organisation för statens järnvägstrafiks förvaltning. Enligt detta förslag skulle ledningen av och befälet över det hela anförtros åt en chef med full makt och myndighet att i alla mål ensam besluta samt tre ledamöter, varav en byråchef, en överdirektör för ban- och maskinavdelningarna och en överdirektör för trafikavdelningen. Varje distrikt skulle underställas en distriktschef. Sistnämnda anordning godkändes emellertid icke av Kungl. Maj:t och riksdagen, utan förordnades 1869, att den ständiga tillsynen över linjeförvaltningen skulle utövas av styrelsen med den personal, som Kungl. Maj:t efter förslag av styrelsen för varje år uti stat bestämde.

Den 2 juni 1893 tillsatte Kungl. Maj:t en kommitté med uppdrag att avge förslag till ny instruktion för järnvägsstyrelsen och till nytt avlö-

ningsreglemente för järnvägsstaten. Kommittén kom till den uppfattningen, att en för stark centralisering vore rådande inom järnvägsadministrationen och att distriktsförvaltningarna vore för svagt organiserade, vilket orsakade en mängd olägenheter. Kommitténs förslag gick ut på att styrelsen skulle utgöras av en generaldirektör med ensam beslutanderätt och fyra överdirektörer som chefer för var sin avdelning inom styrelsen. Överdirektörerna, som även ägde utöva begränsad befälsrätt inom verket i dess helhet, skulle vara föredragande i styrelsen för respektive avdelningars ärenden. Skulle generaldirektören fatta beslut, som strede mot tillstådesvarande ledamots åsikt, ålåde det denne att låta till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening. Distrikten skulle förvaltas av en distriktsförvaltning bestående av en distriktschef tillika trafikdirektör och två avdelningsföreståndare, ban- respektive maskindirektör. Distriktschefen hade ensam beslutanderätt i de ärenden, som föredrogos för honom. Sedan riksdagen 1897 uttalat sig för att den föreslagna organisationsformen skulle tillämpas på försök, utfärdade Kungl. Maj:t den 15 oktober 1897 ny instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag.

En ny kommitté med uppgift att avge förslag beträffande förändrad organisation av järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar tillsattes av Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906. Vid kommitténs utredningar borde enligt departementschefens åsikt bland annat tagas i övervägande, om icke generaldirektören vore alltför upptagen av detaljfrågor, om ej representanter för den merkantila och industriella världen borde ställas vid hans sida och om ej en centralisation av järnvägsförvaltningen vore påkallad.

I sitt den 8 mars 1907 avgivna betänkande uttalade kommitterade, att *ledningen* av statens järnvägsförvaltning skulle utövas av styrelsen och att *skötseln* av samma förvaltning skulle åligga distriktsförvaltningarna. Dessa senare skulle bestå av en fristående distriktschef och tre avdelningschefer och ha att besluta och handla i de konkreta fallen i enlighet med av styrelsen utfärdade normer och meddelade föreskrifter.

Överflyttningen av beslutanderätten i en mängd ärenden till distriktsförvaltningarna ansågs emellertid icke till fyllest för att generaldirektören skulle få tid att ägna sig åt planläggning och initiativtagande i för verket betydelsefulla frågor. Kommittén föreslog därför, att vid generaldirektörens sida skulle — liksom vid större enskilda merkantila och industriella verk — ställas en souschef, benämnd överdirektör. För att vinna den närmare kontakt med affärslivet, som i departementschefens yttrande påkallats, föreslog kommittén, att styrelsen skulle utökas med två järnvägsfullmäktige, vilka skulle tillföra styrelsen den art av sakkunskap, som erfordrades för önskvärd affärsmässighet. Fullmäktige skulle enligt kommittéförslaget tillika med överdirektören och vederbörande avdelningschef äga icke allenast reservationsrätt utan även egen rösträtt vid viktigare ären-

dens avgörande. Kommittéförslaget åsyftade således införande av en kollegial styrelseform vid statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen ansåg kommitténs förslag om kollegial styrelse innebära en opåkallad omstörtning av den bestående styrelseformen och motsatte sig såväl inrättandet av en souschefsbeftattning som stärkandet av distriktschefernas ställning.

I proposition till 1907 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t, att avdelningscheferna skulle indragas och byrådirektörerna i stället skulle bli föredragande i styrelsen. Inrättandet av järnvägsfullmäktige förordades, men skulle dessa endast ha att lämna styrelsen och dess chef upplysningar och råd i frågor, som låge dem såsom affärsvärldens målsmän nära. Propositionen, som i övrigt huvudsakligen anslöt sig till kommittéförslaget, godkändes av riksdagen och föranledde utfärdande av 1907 års instruktion för järnvägsstyrelsen.

I proposition till 1913 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t viss ändring av järnvägsstyrelsens organisation, vilken dock ej godkändes av riksdagen. Vid 1914 års riksdag framlades frågan ånyo, och beslöt nu riksdagen inrättandet av ännu en överdirektörsbeftattning samt minskning av antalet föredragande byrådirektörer. Ändringarna infördes i 1914 års instruktion.

Vid 1921 års riksdag väckte herr Lübeck (A. K.) motion om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning rörande dels organisationen av de affärsdrivande verkens styrelser, dels möjligheten att bedriva statens affärsverksamhet under friare former, i syfte att därigenom vinna ökad trygghet för ekonomisk drift utan eftersättande av andra ur allmän synpunkt berättigade krav. Det syntes enligt motionen vara all anledning att överväga, om icke statens affärsverk med hänsyn till fullgörande av sina uppgifter samt i sitt förhållande till myndigheterna och allmänheten skulle hava åtskilligt att vinna genom att utomstående, verkligt dugande styrelseledamöter toge ansvarig del i styrelsens beslut. Vederbörande utskott tillstyrkte motionen och framhöllo bland annat, att från riksdagens sida sedan lång tid framförts strävanden att vid sidan av den sakkunskap, som inom de affärsdrivande verken representerades av verkens chefer och tjänstemän, bereda tillbörligt inflytande för element, som kunna representera såväl allmänhetens önskemål i fråga om driften som den anslagsbeviljande myndighetens intresse av sparsamhet och rationell drift. Fullmäktigeinstitutionen kunde endast i mycket ofullständig grad uppfylla de önskemål om civil sakkunskap, som utskottet ansåg erforderlig, när det icke i längden kan tillfredsställa personer med den förmåga, som avses, att finna sig utestängda från varje möjlighet att själva medverka vid besluten i tvivelaktiga fall. Utskotten ansågo, att ett verkligt deltagande i besluten borde vara en förutsättning för ett gott och verkligt fruktbärande samarbete. Utskotten framhöllo vidare, att vid 1920 års riksdag framlagts proposition om att vattenfallsstyrelsen, som sedan 1908 varit kollegialt organiserad med en generaldirektör som chef och fyra privatmän som medbestämmande leda-

möter, skulle omorganiseras i ungefärlig överensstämmelse med järnvägsstyrelsen. Enär vattenfallsstyrelsen utan anmärkning och med tillfredsställande resultat löst de stora uppgifter, som åvilat densamma, och ämbetsverket, som hade att räkna med en konkurrens från andra företagare, måste beredas en i möjligaste mån affärsmässig administration, hade emellertid riksdagen ansett, att den kollegiala formen borde bibehållas. Vid Lübeckska motionens behandling i riksdagen bifölls den av andra kammaren. I första kammaren uttalades starka sympatier för den tankegång, som låg under motionen, men ansågs, att frågan redan var under utredning. Sålunda framhöll herr Möller, att såväl socialiseringsnämndens som statsbaneekonomikommisionen måste taga upp frågan om järnvägsstyrelsens organisation och att det icke varit kutym och praxis i riksdagen, att man särskilt skriver till Kungl. Maj:t i en fråga, som man vet på olika sätt vara föremål för utredning. Första kammaren avlog därför motionen.

Den 10 december 1921 avgav statsbaneekonomikommisionen ett förslag till organisation av statsbanorna. Enligt detta borde statsbanornas ledning anförtros åt en järnvägsstyrelse sammansatt av generaldirektören, som skulle vara styrelsens ordförande och verkets verkliga chef, och sex från andra verksamhetsområden hämtade kunniga och skickliga män. Besluten inom styrelsen skulle fattas kollegialt genom omröstning. De i styrelsen föredragande tjänstemännen skulle äga reservations skyldighet. Avdelningsföreståndarna i distriktsförvaltningarna skulle indragas.

Järnvägsstyrelsen avstyrkte kommissionens förslag och framhöll, att förslagens genomförande skulle dels hämma initiativkraften hos såväl verkets chef och hans medhjälpare, dels medföra fara för utifrån kommande inflytelser, som ej överensstämde med de statsekonomiska synpunkterna.

Socialiseringsnämnden framlade år 1924 sitt förslag till organisation av statens järnvägar. Enligt detta skulle företagsledningen utövas av en kollektiv styrelse bestående av affärsverkets chef och sex ledamöter utsedda av statens järnvägars stämma — ett organ motsvarande bolagsstämman med högsta beslutanderätt över förvaltningen. Chefen skulle utses av styrelsen. Nämnden framhöll, att statsbanorna borde organiseras som ett självständigt allmänföretag, ägt utslutande av staten, med förvaltningens huvudgrunder lagfästa av statsmakterna och underkastat statsmakternas kontroll, men i sin ledning och skötsel fullständigt fristående från statens politiska organisation.

Förslaget avstyrktes av järnvägsstyrelsen, som framhöll bland annat, att statens järnvägar vore ett allmänföretag med uppgift att inom de gränser, som bestämmas av företagens ekonomiska möjligheter och av riksdagens anslag, verka till största möjliga gagn för samhället i dess helhet. En ökad affärsverksamhet i förvaltningen och en skarp avgränsning mellan statens järnvägars ekonomiska verksamhet och statens övriga verksamhetsområden vore emellertid eftersträvansvärd. Tanken på en kollegial styrelseform ville styrelsen ej helt avvisa, i den mån en sådan vore förutsättningen

för ett ökat mått av självständighet för verkets ledning, men styrelsen borde i så fall tillsättas av Kungl. Maj:t.

Varken statsbanekonomikommisionens eller socialiseringsnämndens förslag föranledde någon direkt åtgärd från statsmakternas sida.

I skrivelse den 7 maj 1926 föreslog järnvägsstyrelsen vissa ändringar i statsbaneförvaltningens organisation bland annat indragning av den ena av de två överdirektörsbefattningarna, inrättandet av en ekonomibyrå, till vilken skulle samlas överblicken av alla de stora ekonomiska förvaltningsangelägenheterna, och utbyte av de under styrelsen ställda, kollektivt arbetande distriktsförvaltningarna mot under järnvägsstyrelsen direkt ställda distriktschefer. Den tidigare tänkta mera betonade decentraliseringen av ärenden till linjeförvaltningarna hade nämligen i verkligheten icke kommit att äga rum i någon vidare omfattning, och det syntes styrelsen icke lämpligt att återupptaga denna skäligen verklighetsfrämmande tanke.

Omorganisationsplanen förelades 1928 års riksdag, som godkände densamma. Ändringarna medförde utfärdandet av 1928 års instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl.

Förutom ovan omnämnda mera väsentliga ändringar i statsbanornas organisation hava vid flera olika tillfällen ändringar vidtagits beträffande de föredragandes antal och tjänsteställning.

Enligt nu gällande 1928 års instruktion utgöres järnvägsstyrelsen av:

- 1 generaldirektör och chef (C 17)
- 1 överdirektör och souschef, samtidigt chef för drifttjänstbyrån.. (C 11)
- 1 överingenjör och chef för bantekniska byrån (C 9)
- 1 verkstadsdirektör (C 9)
- 1 förrådsdirektör (C 8)
- 1 överingenjör och chef för eltekniska byrån (C 8)
- 1 överingenjör och chef för maskintekniska byrån (C 8)
- 7 byråchefer (2 taxe-, 2 trafik-, 1 ekonomi-, 1 kansli-, 1 militär-) .. (A 30)
- 2 järnvägsfullmäktige vid behandling av vissa frågor.

Samtliga styrelsens ledamöter förordnas av Kungl. Maj:t.

Generaldirektören äger ensam beslutanderätt i alla de ärenden, i vilkas handläggning han deltagit, med undantag av bestraffningsärenden. Överdirektören biträder generaldirektören och är generaldirektörens ställföreträdare, då denne är förhindrad utöva sitt ämbete. Övriga styrelseledamöter åligger att bereda och föredraga eller själva avgöra ärenden, som tillhöra dem underlydande byrå. Järnvägsfullmäktig åligger att meddela upplysningar och råd samt deltaga i överläggning uti ärende, vid vars avgörande i styrelsen han är närvarande.

Därest generaldirektören eller överdirektören i ärende, som föredrages för honom, fattar beslut, som strider mot föredragandens eller annan tillstädesvarande ledamots åsikt, åligger det denne att låta till protokollet eller annorledes anteckna sin skiljaktiga mening.

Varje distrikt förvaltas av en distriktschef (C 9), som är inför styrelsen

i första hand ansvarig för de till distriktet hörande järnvägarnas ekonomiska och reglementsenliga skötsel. Han skall därvid bland annat vidtaga eller hos styrelsen föreslå anordningar, som kunna bidra till frambringande av ny trafik eller upparbetande av redan befintlig, och i övrigt vidtaga sådana åtgärder, som lända till befordrande av järnvägens ändamål, förökande av dess inkomster och minskande av dess utgifter.

För överläggningar rörande vissa av järnvägsstyrelsens förslag finnes utanför järnvägsstyrelsen ett särskilt organ, järnvägsrådet.

Enär regelmässig beröring saknades mellan järnvägsförvaltningarna och trafikanterna och detta förhållande orsakade vissa svårigheter, föreslog 1887 års taxekommitté inrättandet av ett järnvägsråd, vilket förslag tillstyrktes av dåvarande styrelsen för statens järnvägstrafik. År 1902 blev ett sådant järnvägsråd försöksvis inrättat. Det bestod till en början av generaldirektören som ordförande och 7 av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter, men utvidgades år 1908 till att omfatta 25 ledamöter. Från och med år 1932 utser Kungl. Maj:t ordförande bland rådets ledamöter.

Järnvägsrådet har till uppgift att avgiva yttranden i de ärenden angående förhållandet mellan statens järnvägar och trafikanterna å nämnda järnvägar eller i samtrafik med dem stående järnvägar, som av Kungl. Maj:t till rådet hänskjutas, ävensom att självt framställa förslag i frågor, som äga sammanhang med nyssnämnda ärenden. Järnvägsstyrelsens ledamöter äga delta i järnvägsrådets överläggningar men ej i dess beslut.

Järnvägsrådet har emellertid icke fått någon större betydelse, enär dess yttranden — huvudsakligast i taxefrågor — infordrats endast vid ett fåtal ojämnt förekommande tillfällen. De yttranden, som järnvägsrådet avgivit, hava i regel inneburit en kritik av järnvägsstyrelsens ekonomiska beräkningar och förslag.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 30 juni 1932 inrättades även järnvägsrådets arbetsutskott, bestående av ordförande, utsedd av Kungl. Maj:t, och sex ledamöter, utsedda av järnvägsrådet. Detta arbetsutskott har bland annat till uppgift att utöva rådgivande verksamhet i sådana taxefrågor, som av järnvägsstyrelsen till arbetsutskottets handläggning hänskjutas eller som sammanhånga med dess verksamhet i övrigt. Det har emellertid ännu icke förekommit, att järnvägsstyrelsen inhämtat råd från arbetsutskottet.

Järnvägsstyrelsens nuvarande organisation med en ensam beslutande chef synes hava tillkommit genom att överste Nils Ericsons välmotiverade maktbefogenheter vid hans avgång överflyttades till den nyorganiserade trafikstyrelsens ledare, generaldirektören. Genom statsbanornas ökade omfattning och ökade statsekonomiska och samhällsekonomiska betydelse blev emellertid snart denna styrelseorganisation mindre lämplig i många hänseenden. Detta föranledde tid efter annan från olika håll yrkanden om ändringar i järnvägsstyrelsens organisation. Man synes ha ansett, att den

helt fackbetonade järnvägsstyrelsen icke ägde tillräcklig erfarenhet och kännedom beträffande näringslivet och allmänt samhällseliga syften för att kunna bedöma, i vilken utsträckning och på vad sätt allmänhetens önskemål beträffande driften lämpligast kunde samordnas med statsmyndigheternas intresse av sparsamhet och rationalisering. De under årens lopp framlagda omorganisationsförslagen syftade därför till en kollegial styrelseorganisation vid statsbanorna.

Den nuvarande statsbanestyrelsen måste anses vara synnerligen starkt fackbetonad, särskilt som sedan år 1908 även generaldirektören haft sin tidigare verksamhet förlagd till järnvägsväsendet. Detta anses vara i viss mån en fördel, som garanterar att järnvägsintressena bliva bevakade och att det tekniska utförandet av trafikarbetet sker på bästa sätt, men även förenat med betydande nackdelar. Det allmännas intressen i järnvägarna, ägare- och trafikantintressena, anses nämligen icke bliva tillbörligt beaktade, något som möjligen kan tillskrivas det förhållandet, att de två rådgivande järnvägsfullmäktige icke kunna göra sig gällande i önskvärd grad gentemot de samlade mångtaliga fackmännen. Visserligen ha Kungl. Maj:t och riksdagen befogenhet att vidtaga ändringar i järnvägsstyrelsens fackbetonade äskanden och förslag. Utövändet av sådan befogenhet är emellertid förenat med mycket arbete och stora svårigheter och synes därför icke ha kunnat komma till stånd i nämnvärd utsträckning. Järnvägsrådet har icke heller fått den betydelse för granskningen av järnvägsstyrelsens förslag ur samhällsekonomisk synpunkt, som man från början torde ha avsett.

Olika omständigheter, bland annat statsbanornas starka tillväxt genom de enskilda järnvägarnas förstatligande, ha ånyo aktualiserat frågan, om en fackmannastyrelse med ensam beslutande chef är det lämpligaste organet för ledningen av statsbanorna.

I skrivelse den 15 juni 1946 har 1944 års trafikutredning framlagt förslag till omorganisation av statens järnvägar. Trafikutredningen föreslår en kollegial järnvägsstyrelse, bestående av en generaldirektör och högst sju — helst endast fem — av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter, vilka visat framstående duglighet inom sina respektive verksamhetsområden. Flertalet av ledamöterna bör enligt förslaget ha erfarenhet av ekonomisk företagarverksamhet samt såsom konsumenter ha beröring med järnvägstrafik och för den skull hämtas från det enskilda och kooperativa näringslivet. Till ordförande bör utses någon av lekmanaledamöterna. Endast principiella och prejudicerande frågor och frågor av stor ekonomisk räckvidd skulle handläggas in pleno. Trafikutredningen föreslår vidare, att en särskild tjänsteman i auktoritativ ställning avdelas för att dels vara generaldirektörens ställföreträdare, dels under den beslutande instansen i egenskap av ekonomidirektör hava att särskilt ansvara för ärendenas ekonomiska bedömning.

Trafikutredningen synes med sitt förslag ha velat åstadkomma ett organ, som ägde möjlighet att i sina beslut på bästa sätt tillgodose icke blott de driftmässiga och tekniska synpunkterna utan även de ekonomiska och att

åstadkomma allsidigt belysta utredningar. Därigenom skulle järnvägsstyrelsen kunna lämnas större frihet i arbetet och endast väsentliga frågor behöva hänskjutas till statsmakterna för avgörande.

Över trafikutredningens förslag ha utlåtanden avgivits av ett flertal myndigheter och institutioner. Med undantag av järnvägsstyrelsen tillstyrka nästan samtliga dessa en omorganisation av järnvägsstyrelsen i sådan riktning, att en kollegial styrelseform skapas. Järnvägsstyrelsen, som anser, att trafikutredningens förslag har till yttersta syfte att eliminera statsbaneledningen som självständig faktor inom trafikpolitiken, gör däremot gällande, att det måste framstå såsom en obestridd tillgång för statsmakterna, att nuvarande fackmannastyrelse, tack vare den säregna form av expertis, som densamma representerar, och den speciella inställning till vissa samfärdselns problem, som i regel synas följa med en statlig mångårig järnvägsanställning, bildar en särpräglad stämning i den stora kören av remissinstanser. Järnvägsstyrelsen avstyrker därför omorganisation av styrelsen i föreslagen riktning.

Det förefaller, som om trafikutredningen har anfört goda skäl för att en snar omorganisation av järnvägsstyrelsen företages, liksom för att det inrättas en överdirektörsbefattning med uppgift att självständigt leda och ansvara för de ekonomiska utredningarna inom verket.

Det torde icke kunna bestridas, att införlivandet av de enskilda järnvägarna med statsbanenätet och utökandet av järnvägarnas biltrafik ställa ökade fordringar på statsbanornas ledning med hänsyn till såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska förhållanden. Det torde icke heller kunna bestridas, att en inom järnvägsväsendet utbildad enbart fackbetonad järnvägsstyrelse icke har samma möjligheter att taga tillbörlig hänsyn till dessa förhållanden som en styrelse sammansatt av ledamöter, vilka på olika områden förvärvat praktisk erfarenhet om näringarnas och samhällets transportbehov och vilka finge taga ansvarig del i styrelsens beslut. Även de som anse, att järnvägsstyrelsens organisation hittills icke medfört några större olägenheter i administrativt eller ekonomiskt hänseende, torde dock knappast kunna finna det vara överensstämmande med önskvärda förvaltningsprinciper, att en enda person har ensam beslutanderätt i ett företag av den omfattning, som statens järnvägar erhållit efter de enskilda järnvägarnas förstatligande. Härtill kommer, att varje människas fysiska och psykiska begränsning gör det omöjligt för en person att numera tränga in i och bedöma alla vid statens järnvägar förekommande frågor av skiftande slag.

Vid vattenfallsverket blev styrelsen redan vid ämbetsverkets tillkomst 1908 organiserad kollegialt med generaldirektören som ordförande och fyra utomstående ledamöter, hämtade från det praktiska livet. Härigenom ville man ernå, att inom styrelsen skulle komma att representeras såväl erforderlig teknisk sakkunskap som även i det praktiska livet förvärvad kännedom om industriens och näringarnas behov. I den av 1908 års riksdag

bifallna propositionen uttalades, »att styrelsen under den föreslagna formen genom sin sammansättning komme att erbjuda de bästa garantier för ett lyckligt samarbete med industrien och övriga avnämare av kraft samt för att affärsmässiga och praktiska hänsyn komme att göra sig gällande vid förvaltningen av ifrågavarande statstillgång». De förhoppningar man ställde på vattenfallsstyrelsens organisation synas hava infriats. Dessa omständigheter göra sannolikt, att, om även järnvägsstyrelsen organiseras kollegialt, detta skulle innebära ökad garanti för en allsidig prövning av förekommande frågor och därigenom många anledningar till nu rådande mångåriga missnöje med statsbanornas ledning och skötsel bortfalla.

En omorganisation av järnvägsstyrelsen synes böra följas av en decentralisation inom ramen för rationell drift. Vill man nämligen, att vid statens järnvägar förekommande ärenden skola få en snabb och sakkunnig behandling, böra de icke koncentreras till toppinstansen i samma utsträckning som hittills. Även med hänsyn till att tjänstemannens effektivitet och initiativanda böra nyttjas och bevaras, synes en på lämpligt sätt avvägd ansvarsfördelning mellan olika instanser inom förvaltningen böra genomföras.

Decentralisationen förutsätter en effektiv kontroll från ledningens sida, men denna kontroll bör avse mindre att detaljbestämmelserna i visst fall blivit följda än att vidtagna åtgärder varit till gagn för järnvägens verksamhet. Härigenom får ledningen även tillfälle att på olika poster utbilda och pröva chefsämnen.

Under det närmaste årtiondet torde näringslivets produktions- och leveransförmåga utsättas för hårda påfrestningar, som göra ett intimt samarbete mellan näringarnas utövare och transportföretagen nödvändigt beträffande såväl utvidgningar och nybyggnader för industrier, järnvägar, landsvägar och hamnar som utnyttjandet av transportmöjligheterna. En kollegial styrelse för statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med trafikutredningens förslag och med ökad befo genhet att besluta i frågor berörande statens järnvägars trafik skulle i betydande grad underlätta ett sådant samarbete.

Med stöd av vad ovan anförts får jag föreslå,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om snabbutredning, huruvida och i vilken utsträckning ökade befo genheter beträffande personalärenden, medelsförvaltning, taxepolitik m. m. kunna lämnas åt en efter kollegiala principer organiserad järnvägsstyrelse, samt att resultatet av denna utredning föreläggas riksdagen.

Stockholm i januari 1947.

Ernst Wehtje.