

## Jernvägsbyggnads-arbetenas organisation.

Omedelbart efter det att beslutet om jernvägars all- Förvaltning. läggning genom Statens försorg blifvit fattadt, ordnade Kongl. Maj:t genom sitt förut omnämnda nådiga bref af den 22 Januari 1855 en särskild förvaltning för Statens jernvägsbyggnader. Med sådana allmänna arbeten, som utfördes på Statens bekostnad, borde visserligen Styrelsen öfver allmänna väg- och vatten-byggnader, jemlikt den för denna Styrelse utfärdade instruktion af år 1841, taga omedelbar befattning; men emedan samtidigt med stambanorna flera enskilda jernvägsanläggningar företogos, hvilka understöddes med allmänna medel, fann Kongl. Maj:t bemälda Styrelse med sin dåvarande jemförelsevis fåtaliga personal svårligen kunna medhinna mer än den granskning och kontroll, som tillkomme densamma vid de allmänna arbeten, hvilka med statsbidrag utfördes af bolag eller menigheter.

Vid sådant förhållande och med afseende å ändamålsenligheten deraf, att för de båda då beslutade Statens jernvägsanläggningar lika ordning, hushållning och byggnadssätt iakttoges, hvadan det vore af synnerlig vigt att alla hufvudsakliga så väl ekonomiska som tekniska an-

ordningar till båda företagen utginge från samma befälhafvare, uppdrog Kongl. Maj:t åt Öfversten och Kommandören m. m. Nils Ericson högsta ledningen och administrationen af de såsom stamlinier beslutade jernvägsföretagen.

Med den vidsträckta myndighet att ordna utförandet af detta stora företag på sätt honom lämpligast syntes, hvilken den i det föregående omförmälda nådiga instruktionen af den 31 Januari samma år lade i Chefens för Statens jernvägsbyggnader hand, fortfor Öfverste Ericson under åtta år att leda anläggningen af stambanorna och förvaltningen af de linier, som under denna tid efterhand upplätos för trafik.

Likväl fann sig Öfverste Ericson redan i början af sin förvaltning, år 1856, föranlåten att fästa Kongl. Maj:ts uppmärksamhet derpå, att ett sådant åt honom personligen lemnadt uppdrag i längden icke kunde fortfares, enär antingen hans fränfalle, en bruten helsa eller vården af egna angelägenheter skulle i en hast kunna undandraga det vidtomfattande företaget den vård och eftersyn, han deråt kunnat egna, och att hemställa om icke Kongl. Maj:t ville, sedan de då föreslagna stora arbetena kommit i full gång och deras detaljer någorlunda hunnit ordnas, förordna om en Styrelse, som efterhand öfvertog vården af och befattningen med jernvägarne i sin helhet.

År 1859 anmälde Öfverste Ericson hos Kongl. Maj:t ånyo sin önskan, att hans uppdrag, som nu inbegrep icke blott byggandet af jernvägarne utan äfven trafiken å de delar, som blifvit upplåtna för allmänt bruk, måtte upphöra efter utgången af nämnda år. Kongl. Maj:t ansåg sig dock böra, innan frågan om en särskild Styrelse för

arbetena och trafiken å Statens jernvägar företoges till nådig pröfning, afvakta Rikets Ständers beslut i anledning af det sedan 1856—1858 års riksdag hvilande förslaget om inrättande af ett nytt Stats-Departement för allmänna arbeten, under hvilket den omförmälda Styrelsen naturligen skulle höra.

Detta sistnämnda förslag föll visserligen vid 1859—1860 års riksdag men Rikets Ständer ansågo sig, det oaktadt, icke böra lemna frågan om jernvägarnes blifvande förvaltning utan uppmärksamhet, helst sedan de, af de från jernvägsbyrån lemnade uppgifter inhemtat till hvilket omfång rörelsen å Statens jernvägar och förvaltningen deraf dittills utvecklats sig, hvaraf det vore lätt att sluta, huru betydlig denna jernvägsförvaltning med dertill hörande redovisning och kontroll måste blifva, när de vidsträckta stambanorna hunnit blifva fullbordade. Rikets Ständer funno derföre angeläget vara, att en från jernvägsbyggnadsförvaltningen afskild styrelse för trafiken å Statens jernvägar blefve organiserad och å stat uppförd; men tilltrorde sig likväl icke att bedöma tidpunkten, när särskiljandet af de båda ifrågavarande förvaltningarne borde verkställas, utan anhöllo, i underdånig skrifvelse den 6 Juni 1860, att, så snart sådant lämpligen kunde ske, förslag till en Öfverstyrelse för trafiken å Statens jernvägar, jemte aflöningsstat för de till Styrelsen hörande embets- och tjenste-män måtte utarbetas och för Rikets Ständer framläggas.

Den 4 Oktober 1862 anmälde Friherre Ericson till Kongl. Maj:t, det han, sedan reglemente och taxa för trafiken blifvit samma år af Kongl. Maj:t utfärdade, vidtagit sådana åtgärder och anordningar, att förvaltningen

och redogörelsen för jernvägarnes byggnad och för de färdiga banorna blifvit helt och hållet skilda i afseende på såväl tjenstemän som expeditioner, och att, då dertill tjenstgöringsreglementet vid de färdiga banorna blifvit öfversedt och efter behof förändradt samt dessa banors alla angelägenheter för öfrigt så ordnade, som en god hushållning och nödig säkerhet för materielens och banornas underhåll, oberoende af byggnadsförvaltningen, fordrade, icke något hinder mötte för att trafikförvaltningen öfvertoges af en särskild styrelse. Derjemte förklarade Friherre Ericson sig beredd att till den Styrelse, Kongl. Maj:t kunde finna godt förordna för byggnadsförvaltningen, i början af påföljande år 1863 aflemna jernvägsarbetena med tillhörande förråd, byggnader, kassor, jemte handlingar af alla slag. Kongl. Maj:t förklarade nu sig hafva för afsigt att så ordna förvaltningen af Statens jernvägar, att den myndighet, som dittills varit förenad i dåvarande Chefens hand, komme att upphöra med 1863 års ingång, och en från jernvägsbyggnadsförvaltningen afskiljd Styrelse att då öfvertaga befattningen med trafiken å Stambanorna, och dessas vidmakthållande hvar emot byggnadsarbetena skulle komma att särskildt handhafvas. Då emellertid någon tids erfarenhet syntes erforderlig, för att kunna vidtaga en definitiv reglering af dessa båda förvaltningars ömsesidiga ställning och verksamhetsområden, samt bestämma omfånget af den för Trafik-öfverstyrelsen erforderliga tjenstemannapersonal, hvars aflöning i allt fall lämpligast syntes kunna utgå af inflytande trafikinkomster, ansåg Kongl. Maj:t sig då icke böra för Rikets Ständer framlägga förslag till ett definitivt ordnande af en Öfver-styrelse för trafiken å Statens jernvägar.

Den 30 December 1862 blef Friherre Ericson, uppå sin derom gjorda underdåniga ansökan, i nåder entledigad från sin befattning såsom Chef för Statens jernvägsbyggnader. Samma dag förordnade Kongl. Maj:t, att den myndighet och förvaltning, som dittills af bemälde Chef utöfvats, skulle från och med 1863 års ingång fördelas på två särskilda Styrelser, af hvilka den ena, under benämning *Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik*, komme att öfvertaga befattningen med alla de ärenden, som afsåge ordnandet af allmänna trafiken å Stambanorna, i den mån de voro eller blefvo färdigbyggda, vidmakthållandet af banorna jemte dertill hörande byggnader, verkstäder, materiel m. m., äfvensom uppbörden och förvaltningen af dervid inflytande medel, samt den andra, under benämning *Kongl. Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader*, hade att, intilldess annorlunda kunde varda i nåder förordnad, utöfva högsta ledningen af nybyggnadsarbetena vid Statens stambanor och hvad dermed hade gemenskap, samt i följd häraf uppbära och förvalta de för dessa arbeten anvisade medel.

Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, som till följd häraf med 1863 års början trädde i verksamhet, består af en *Chef*, som skall i första rummet vara ansvarig för jernvägsbyggnadernas utförande i öfverensstämmelse med fastställda planer, såväl till deras rigtning som konstruktion, äfvensom för dertill anslagna medels behöriga användande och redovisning; egande Chefen ensam beslutande rätt i alla ärenden, som på Styrelsens afgörande och pröfning bero; samt af *tvenne Ledamöter*, den ene Byrå-chef för den tekniska afdelningen och den andre Byrå-chef för den ekonomiska och administrativa

afdelningen, egande en hvar af dessa att i Styrelsen föredraga och expediera alla de ärenden, som enligt af Chefens bestämd fördelning komme på hans afdelning.

I händelse af Chefens frånvaro eller förfall utöfvas styrelsen af de båda ledamöterna gemensamt, hvarvid likväl, i händelse af olika åsikter, afgörande rätt tillkommer den ledamot, till hvars föredragning ärendet hör.

Har ledamot i något ärende till protokollet antecknat olika mening med Chefens, skall särskildt protokollsutdrag i denna del medfölja handlingarne i hvarje mål, som skall af Kongl. Maj:t pröfvas eller blifvit till Styrelsens utlåtande remitteradt.

Styrelsen eger antaga, förordna och afskeda alla tjänstemän och betjente såväl vid dess Central-byrå i hufvudstaden som vid stationerna för byggnadsarbetet å de särskilda jernvägslinierna.

För Styrelsen och dess verksamhet gälla för öfrigt samma bestämmelser, som de, hvilka förut voro Chefen för Statens jernvägsbyggnader till efterrättelse meddelade, rörande det tekniska utförandet, uppgörandet af arbetsplaner och afgifvandet af rapporter och årsberättelser, hvilka samfliga handlingar dock numera böra till Kongl. Maj:t direkt insändas.

Kongl. Maj:t, som vid Styrelsens inrättande bestämde årliga aflöningen för Styrelsens Chef och båda Ledamöter, fastställde på Styrelsens förslag, genom skrifvelse af den 6 Februari 1863, aflöningsstat för öfriga tjänstebefattningar vid bemälda Styrelse samt bemyndigade Styrelsen att inom vissa, af Kongl. Maj:t fastställda aflöningsklasser, bestämma beloppen af de vid arbetslinierna använde in-

geniörers och öfriga tjänstemäns aflöningar, likväl med åliggande att vid slutet af hvarje år inkomma med anmälan om de tjänstemän, som, med bibehållande af samma tjänstebefattning, flyttats i annan aflöningsklass, och att dervid redogöra för skälen till de vidtagna förändringarna. Jemväl bemyndigades Styrelsen att utanordna lämpliga arvoden åt de för arbetspersonalens sjukvård anställda läkare samt för de landtmätare och juridiska ombud m. fl., hvilkas biträde erfordrades vid byggnadsarbetet.

Vid jernvägsarbetenas början inrättades i Göteborg Arbetsbefäl. och Malmö för de från dessa städer utgående stambanelinierna, byråer, hvilka stodo under befäl af de Ledande Ingeniörer, Kongl. Maj:t för dessa linier förordnat, och hvarifrån de order expedierades, som gälde hela arbetslinien.

Arbetslinien indelades i arbetsstationer af en till två mils längd, bestämda efter omfattningen och beskaffenheten af de arbeten, som förekommo å de olika sträckorna. Å arbetsstationen fördes befälet af Stations-chefen eller, såsom han sedermera kallades, Stations-ingeniören, och hade denne till sitt biträde ett visst antal nivellörer samt en arbetsbokhållare.

Någon bestämd fördelning af de tekniska göromålen mellan arbetsstationens tjänstemän gjordes i allmänhet icke, utan ordnades dithörande förhållanden af den Ledande Ingeniören efter omständigheterna. Sålunda hade Nivelörerna icke ensamt att verkställa afvägningar och andra mätningar, utan de deltogo äfven i sjelfva utförandet af anläggningen i så måtto, att de å vissa sträckor af stationen hade närmaste tillsynen öfver arbetet och utfödade andra befälet tillhörande åligganden. Härigenom förvärf-

vade de sig efter hand praktisk erfarenhet i sitt yrkes olika grenar, så att de äldre kunde å aflägsnare sträckor företräda Stations-ingenjörens ställe. Stations-ingenjören åter, ehuru honom egentligen tillhörde att vaka öfver samtliga stationens angelägenheter och äfven ansvara för dess ekonomi, lade dock ofta, när sådant påfordrades, sjelf hand vid sådana detaljer, som, i fall en sträng arbetsfördelning vidhållits, skulle utförts af en bland hans underordnade.

Vid den större utsträckning, jernvägsarbetena sedermera vunno, och efter påbörjandet af den Vestra stambanan från Stockholm samt den Södra från Falköping, lade redan de stora afstånden allt för stora hinder i vägen för att den Ledande Ingenjören skulle kunna så noggrannt utöfva inspektionen öfver alla en stambanelinies stationer, som sig borde och som det var möjligt, så länge endast en jemförelsevis kortare sträcka var under byggnad. När härtill kom, att denna ingenjörs göromål i ej ringa grad förökats genom åliggandet att ordna och hafva tillsyn öfver den trafik, som efterhand öppnades å de fullbordade bandelarne, blef det nödvändigt att öfverflytta en del af den mera i detalj gående ledningen af byggnadsarbetena åt särskilda med en vidsträcktare myndighet beklädda ingenjörer. Af detta skäl indelades år 1857 arbetslinierna, å hvilka arbetsstationerna och deras chefer förut stått under den Ledande Ingenjörens omedelbara befäl, i distrikt, hvarterdera omfattande flere arbetsstationer och under befäl af en Distriktingeniör, som ordnar och öfvervakar de till distriktet hörande stationernas angelägenheter och arbeten.

På den Södra stambanan och den Vestra från Göteborg stodo dessa Distriktingenjörer under den Ledande

Ingenjörens eller, som han sedan benämndes, Öfveringenjörens befäl, men på den Vestra stambanan från Stockholm lydde de direkt under Chefen för Statens jernvägsbyggnader, som vid 1858 års början flyttat sitt kansli och hufvudbyrån för stambanorna till hufvudstaden.

Förvaltningen och redovisningen af jernvägens förråd bestreds af Materialförvaltare, till en början en för hvarje stambana och sedermera, efter banornas indelning i större afdelningar, en på hvarje distrikt. Under förvaltarens befäl hafva de å arbetsstationerna anställda Arbetsbokhållare tillsyn öfver och sköta redogörelsen för stationsförråden, af hvilka hvart och ett står under vård af Materialvakt, som i första hand svarar för de effekter, han i förrådet mottagit, samt besörjer utlemningen af hvad som af arbetsbefälet requireras.

Kassaförvaltningen utöfvades till en början af hvarje stambanas Hufvudkassör, men skötes efter distriktsindelningen af en på hvart distrikt förordnad Distriktskassör. Vid på bestämda tider företagna resor utefter distriktet verkställa dessa alla likvider så väl till arbetarne som för ingångna räkningar, men hafva för utbetalningar, som skola verkställas på mellantiderna, till sitt biträde en underkassör för hvarje arbetsstation, som är skyldig att till distriktkassören redovisa de belopp, han för sådant ändamål emottagit.

Det har i det föregående blifvit omnämndt, hurusom vid hvarje statsmakternas beslut om jernvägsbyggnader-  
nas fortsättning det medgifvande fogades, att kommande-  
ringar ur indelta arméen finge till dessa arbeten använ-  
das. Härigenom betryggades jernvägsbyggnaden mot af-

Arbets-  
personal.

brott för den händelse tillräckligt antal enskilda arbetare ej skulle erbjuda sig, hvilket kunde vara att befara i sådana trakter, der allmogen genom sina förbindelser till jordegarnne afhölles från att söka tillfällig arbetsförtjenst.

Det kommenderade manskapets militäriska disciplin och den ständiga uppsigt, dess egna befäl utöfvade öfver detsamma, tillät äfven att, med full trygghet för att ordningen ej blefve störd, förlägga en större styrka i närheten af städer, der vanligen lockelserna till förströelser äro talrikare och lätt föranleda dertill, att en och annan förgår sig och bereder ortens invånare ej blott obehag utan kanske till och med skada.

Af dessa skäl inkallades också under jernvägsbyggnadernas tidigare år flera kommenderingar. Sålunda arbetade under år 1856 en styrka af 618 man, korpraler och soldater ur Elfsborgs och 468 man ur Skaraborgs regemente samt följande år 780 man ur Westgöta-Dals regemente å olika punkter af linien mellan Göteborg och Foglavik. År 1858 voro 724 man ur Helsinges regemente och lika många ur Södermanlands samt 466 man ur Nerikes regemente förlagde mellan Stockholm och Södertelje, hvilka år 1859 efterträdades af 800 man ur Uplands regemente och 700 man ur Dalregementet. Under år 1860 arbetade afdelningar af Westmanlands regemente, tillsammans 704 man, vid Westberga nära Stockholm och invid samt söder om Södertelje, äfvensom 694 man ur Kalmar regemente på åtskilliga punkter å ömse sidor af Flens station. I sistnämnda trakt arbetade äfven följande året en kommendering, neml. 396 man ur Nerikes regemente; hvarförutom samtidigt en lika stor styrka af Bo-

husläns regemente var förlagd vid Bodarne, å gränsen mellan Skaraborgs och Örebro län.

Men den erfarenhet man efterhand inhemtat om så väl den tillgång, man kunde påräkna af privat arbetsfolk, som det i allmänhet ordentliga uppförande detta visade och den större arbetsförmågan och skickligheten hos de, så att säga, egentliga jernvägsarbetarne, ledde snart derhän, att man blott i nödfall begagnade sig af andra arbetare än dem som sjelfmant erbjödo sig.

Till hvarje nytt jernvägsföretag inställde sig nemligen en stor del af de privata arbetare, som deltagit i de föregående arbetena, och deras redan förvärfvade skicklighet samt särskildt för detta slags arbete uppöfvade kroppskrafter utgjorde en borgen för anläggningens raskare fortgång både till följd af den större arbetsprodukt, de äldre arbetarne kunde åstadkomma, och den föresyn dessa sålunda gåfvo dem, som första gången egnade sig åt jernvägsarbete.

Vid kommenderingarna åter kunde man icke skörda frukten af någon förut vunnen skicklighet eller vana vid de slag af arbeten, som förekomma vid en jernvägsbyggnad, ty kommenderingarne ske turvis inom de olika regementena och samma trupp kan således först efter lång mellantid, om ens någonsin, åter inkallas till arbetet. Med kommenderingar ur arméen äro dessutom flera särskilda kostnader förenade, som i hög grad fördyra det arbete, kommenderingen utför. Aflöning till truppens befäl, marschkostnader, kaserner, mathållning, ersättningar för regn- och helgdagar hafva vid jernvägskommenderingarne erfordrat belopp, som höjt priset för den kommenderade soldatens dagsverke med

nära femtio öre öfver kostnaden för den private arbetarens.

Allt detta har föranlett, att kommenderingar allt sparsammare anlitats och sedan år 1861 har, med undantag af en år 1865 i och invid hufvudstaden förlagd styrka af 300 man först ur Södermanlands och der-  
 efter lika många ur Helsingre regemente, ingen kommen-  
 dering ur arméen varit använd vid Statens jernvägsbygg-  
 nader.

Hela den styrka ur indelta arméen, som deltagit i arbetet å stambanorna, utgör, enligt hvad ofvan medde-  
 lats, i rundt tal 8,100 man, oberäknadt det med truppen  
 kommenderade öfver- och under-befäl samt spel, hvilkas  
 antal inalles uppgår till något öfver 300 personer.

Förenämnda arbetande soldater utgöra endast en ringa del af den totala arbetsstyrkan. — Under de femton åren 1855—1869 sysselsattes nemligen på den egentliga arbetstiden, eller under månaderna Maj till och med Sep-  
 tember, följande antal privata och militära arbetare:

|         |            |         |             |
|---------|------------|---------|-------------|
| år 1855 | 3,500 man, | år 1863 | 10,075 man, |
| » 56    | 5,600 »    | » 64    | 12,838 »    |
| » 57    | 9,100 »    | » 65    | 11,778 »    |
| » 58    | 10,000 »   | » 66    | 8,925 »     |
| » 59    | 7,950 »    | » 67    | 3,524 »     |
| » 60    | 11,200 »   | » 68    | 3,276 »     |
| » 61    | 10,950 »   | » 69    | 6,906 »     |
| » 62    | 6,455 »    |         |             |

således i medeltal för hvarje sommarcampanj, 8,100 man, eller, afräknadt kommenderingarne, något öfver 7,600 man privata arbetare per år.

Ehuru man vid privata arbetares antagande gaf företräde åt ortens innebyggare, kunde dock dessa i högst få landskap lemna tillräckliga arbetskrafter, utan måste i de flesta fall det behöfliga antalet fyllas med arbetare från andra landskap, hufvudsakligen Småland och Westergötland, hvarifrån alltid en stor mängd arbetssökande inställt sig, äfven i trakter långt aflägsna från deras hemort.

För att erhålla arbete vid jernvägen, skulle hvarje privat arbetare aflemna ett prestbetyg, som bland annat utvisade, att han var oförhindrad att söka sådan arbetsförtjenst. Till bevis öfver sitt antagande har arbetaren i sednare tider erhållit ett antagningskort, hvilket han vid sin afgång från arbetet skall förete, för att återfå sitt prestbetyg, som då förses med anteckning om den tid, han vid jernvägen arbetat, och hans derunder visade uppförande.

Vid sitt inträde i jernvägens tjenst, få arbetarne sjelfva indela sig i arbets- eller schakt-lag, bestående af tio till tjugu man, under en förman, den de välje inom sig och hvilken fortfarande bibehålles, derest ej arbetsbefälet, efter att hafva lärt närmare känna arbetarne, finner skäl utse någon lämpligare till förman för laget.

Förmannen är ej egentligen någon arbetspådriifvare, utan deltagar liksom sina kamrater i lagets arbeten, men är pliktig att öfvervaka ordningen och fördela arbetet inom laget, för hvarje dag på dagsverkslistan anteckna de af en hvar utgjorda dagsverken, af kassören mottaga och utdela aflöningen samt att från förrådet uttaga och ansvara för de arbetsredskap, laget behöfver. För dessa

bestyr samt dermed förenade ansvar, erhåller förmannen i de s. k. förmanspenningarne en särskild ersättning utöfver sin arbetsförtjenst, den han för öfrigt uppbär lika med sina kamrater.

Arbetsupp-  
görelser och  
liquider.

Alla arbeten ställdes, allt ifrån jernvägsbyggnadernas början, så vidt möjligt, på beting eller ackord. På beting eller mot ett med arbetslaget på förhand aftaladt pris för en viss arbetskvantitet, utföras alla jordgräfningar, bergsprängningar och andra arbeten, företrädesvis sådana, för hvilka priset kan utsättas efter arbetsenheten och som således betalas efter kubikmassa, ytinnehåll eller längdutsträckning.

Arbeten deremot, som ej ingå i arbetslagets gemensamma beting, såsom budskickningar och transporter m. m. samt särskilda ersättningar, t. ex. hushyra, förmanspenningar, bestämmas äfven genom aftal samt upptagas under benämningen ackord, och endast i de fall, då arbetets beskaffenhet ej tillåter dylika uppgörelser, ersättes det med dagspenning.

För utbekommande af full dagspenning erfordras tolf timmars arbete. Arbetet börjas neml. sommartiden kl. 5 om morgonen efter hållen parad och korum, samt pågår, med en timmas rast för frukost, en och en half timmes för middag och en halftimmes för aftonvard, till kl. 8 på aftonen. Under den öfriga tiden af året minskas efter hand rasttiderna, så att arbetet under vintermånaderna börjar i dagningen och fortgår till skymningen med endast en timmas uppehåll för middag. Dagspenningen lämpas efter den kortare arbetstiden sålunda, att den i allmänhet under Mars och Oktober utgår med sju åttonde-

delar, under Februari och November med fem sjettedelar samt under Januari och December med tre fjerdedelar af det för full arbetsdag beräknade belopp.

Alla med arbetslaget träffade aftal om utförande af arbeten, eller alla beting och ackord, införas af arbetsbefälet i en åt förmannens vård anförtrodd dagsverksbok, i hvilken äfven för hvarje dag de dagsverken efter gjord granskning upptecknas, som den af förmannen förda dagsverkslistan angifver. Arbetarne sjelfva, liksom arbetsbefälet, äro härigenom ständigt i tillfälle att förvissa sig om, huru stor betalning är laget tillförsäkrad och att af de redan utgjorda dagsverkerna ungefärligen bedöma, huru stor förtjenst en hvar kan påräkna, då arbetet blifvit fullbordadt.

Genom att på detta sätt arbetaren för sin förtjenst hänvisas hufvudsakligen till egen flit och skicklighet, framkallas hans sjelfkänsla och utvecklas hans intelligens och arbetskraft.

De lyckliga följderna häraf både för arbetsgifvare och arbetstagare hafva visat sig vid jernvägarne som öfverallt, der betingssystemet på ett rättrådigt sätt tillämpats. På samma gång den förre, Staten, erhållit sitt arbete verkställdt för bättre pris, har arbetarens behållning vid arbetets slut blifvit större än en vanlig daglönares. Såsom ett exempel på det sistnämnda förhållandet kunde Öfverste Ericson redan i sitt förr omnämnda Betänkande af den 18 November 1856 till Chefen för Civil-Departementet anföras, hurusom fyrahundraftio man af Skaraborgs regemente efter en sommars kommendering vid Vestra stambanan om hösten återvände till hemorten med en samlad kassa af 30- till 40 tusen R:dr.

Till det goda förhållandet mellan befäl och arbetare, betingssystemet i och för sig är egnadt att underhålla, har vid jernvägsbyggnaderna i ej ringa mån den anordningen bidragit, att arbetaren fått själf af kassören mottaga den arbetsförtjenst, befälet honom tillförsäkrat, och derjemte sett att detta icke kunnat göra sig någon förtjenst på hans bekostnad, hvilket han skulle kunnat miss-tänka, derest samma personer, som uppgjort med honom om arbetet och priset därför, också lemnat betalningen, med ett ord, att han haft full säkerhet att oafkortadt utfå hvad honom tillkom, utan att vara beroende af någon kontraktör eller annan mellanhand och dennes vilja eller förmåga att fullgöra sina förbindelser.

Aflöningsens utbetalande tillgår på det sätt, att kassören hvarannan vecka utreser på linien och efter de aflöningslistor, som å stationen upprättats på grund af de ofvannämnda dagsverksböckerna, hvilka så att säga utgöra grunden för hela räkenskapen Staten och arbetarne emellan, till hvarje förman utbetalar, mot dennes å listan tecknade qvitto, det belopp som tillkommer hans arbetslag. Vid dessa tillfällen få arbetarne uppbära, oberoende af huruvida beting hunnit under aflöningsperioden afslutas eller ej, en förskotts aflöning af 72 till 80 öre för hvarje under perioden utgjordt dagsverke, hvilken tilldelas dem, på det de ej skola sakna medel till uppehälle under pågående arbete, samt vidare, så vidt de fullbordat ett beting, slutliqvid för detta medelst utbekommande af s. k. *öfverbeting*, eller det belopp, hvarmed hela betingssumman öfverstiger den förskotts aflöning, arbetarne uppburit för de på betinget fullgjorda dagsverkena, samt slutligen de ackordsersättningar, hvartill de voro berättigade.

I sammanhang med föregående torde med några få ord omnämnas de anordningar, som vid jernvägarne varit träffade för personalens proviantering, inqvartering och sjukvård.

På grund af den vid kanalbyggnader och andra allmänna arbeten vunna erfarenheten om nödvändigheten att genom kontrakt med vissa personer göra sig försäkrad om en jemn tillförsel af livsmedel, vidtogos vid jernvägsbyggnadens början ganska omfattande anordningar för anskaffning åt arbetsfolket af god och tillräcklig proviant. Kontrakt uppgjordes med leverantör, som förband sig att mot bestämda pris på uppgifna ställen af jernvägslinien efter requisition lemna erforderliga kvantiteter födoämnen af de slag, som af arbetarne vanligen begagnas, men på samma gång tillförsäkrades förmånen att helt och hållet genom jernvägsbefälets försorg utbekomma liqviden för hvad han lemnat. Arbetarne fingo nemligen å särskilda proviantlistor uppgifva hvad en hvar för den kommande veckan önskade, hvilket sedan af arbetsbokhållaren requirerades från leverantören, som vid hvarje aflöningsperiod erhöll sin betalning ur jernvägens kassa.

Jernvägen lemnade på detta sätt åt arbetarne ett förskott, som dessa hade att ersätta genom afdrag på sin arbetsförtjenst, motsvarande värdet af den proviant hvar och en uttagit. Men detta system, som genom den der-till hörande detaljberäkningen för bestämmandet af hvarje arbetares skuld, var förenadt med mycket besvär för befälet, kunde snart öfvergifvas, emedan den jemna afsättning, som alltid var att påräkna bland en stor samling arbetsfolk, inom kort framkallade spekulationen, till följd hvaraf i de allra flesta fall matvaror i tillräcklig mängd sammanfördes till arbetsplatserna. Från jernvägsförvaltning-

Proviante-  
ring.

gens sida har derefter ingen annan åtgärd i nämnda afseende påkallats, än att bland de många sökande åt de pålitligaste personerna lemna tillstånd att idka lifsmedelsförsäljning i de fasta marketenterier, som uppförts utmed linien på behöfliga platser, hvarjemte jernvägsbefälet vakat deröfver, att de varor, som der tillhandahållits, varit af sund beskaffenhet.

#### Inqvartering.

I trakter, der arbetarne ej kunnat erhålla bostäder hos ortens befolkning, hafva för deras räkning uppförts baracker, i hvilka de inqvarterats och fått begagna jernvägens förråd tillhöriga sängkläder.

Åt arbetare, som äro boende i enskilda lägenheter, utlemnas äfvenledes, der sådant pröfvas nödigt, sängar med sängkläder, och åt sådana, som sjelfva helt och hållet bekosta sin inqvartering, utbetalas en ersättning här för med ett visst, af distriktingeniören bestämdt belopp för hvarje af dem utgjordt dagsverke.

Dylik hyresersättning tillkommer jemväl de å arbetslinierna anställda ingenjörer och andra tjenstemän, som ej hafva fri bostad, och utgår med tio eller femton procent af deras aflöning, allteftersom de äro stationerade på landet eller i stad, utom i Stockholm, Göteborg och Malmö, der nämnda ersättning under pågående byggnad till arbetsbefälet utbetalats med tjugo procent af arvodet.

#### Sjukvård.

Alla vid byggnadsarbetet anställda tjenstemän och arbetare åtnjuta fri sjukvård, och äro för detta ändamål särskilda läkare antagne för hvart arbetsdistrikt eller delar deraf, samt sjukhus med tillhörande utrustning an-

ordnade på sådana ställen, der sådant ej finnes att tillgå i närliggande stad. I helsovårdens intresse iakttages derjemte det försigtighetsmått, att arbetare före sitt antagande undergå läkarebesigtning och endast sådana antagas, som äro fria från smittosam eller obotlig sjukdom och sådana åkommor, som kunna hafva menligt inflytande på deras arbetsduglighet. — Arbetare, som under arbetet sjuknat eller blifvit så skadad, att han under kortare eller längre tid är urståndsatt att försörja sig, erhåller, om han ej på jernvägens bekostnad vårdas å sjukhus, behöfligt understöd af jernvägsbyggnadsmedlen under högst ett år, samt har, ifall den under arbetet ådragna skadan är af så svår beskaffenhet, att han för sin framtid blir deraf lidande, utsigt att, enligt af Kongl. Maj:t i sådant afseende gifna bestämmelser, blifva lugnad med pension.

Det kan icke vara något tvifvel derom, att dessa anordningar för sjukvården i väsentlig grad bidragit till det i allmänhet tillfredsställande helsotillståndet bland arbetspersonalen, men det bör äfven anmärkas, att under hela den tid stambanebyggnaderna pågått, personalen lyckligtvis varit förskonad för allvarsamma farsoter.

Vid första uppställningen af de räkenskaper, som skulle redovisa för användandet af de till jernvägarna anslagna medel, följdes den grundsatsen, att sammanföra utgifter för likartade arbeten eller enahanda ändamål under vissa rubriker, motsvarande de hufvudafdelningar, i hvilka de för jernbanorna uppgjorda kostnadsförslag pläga vara fördelade. I den dagliga räkenskapsföringen erhöi derföre hvarje utgift sin litera, utvisande till hvilken afdelning den skulle hänföras, men då man ansåg att en

Redovisning.

närmare specificering af hvarje arbete i hufvudräkenskapen icke var af så stor vikt eller medförde sådan nytta, som motsvarade det större besvär och kostnad i och för bokföringen, som densamma skolat erfordra, utfördes i boksluten endast de genom detaljbeloppens sammanslagning för hvar litera uppkommande slutsummor.

Någon stor utförlighet äskades ej heller af dem som beviljat anslagen. Rikets Ständer nemligen, som vid 1856--1858 års riksdag förehade frågan om redovisningen för stambanemedlen, hemställde i skrifvelse den 16 Sept. 1857, att ett och samma redovisnings- och räkenskapsföringssätt måtte iakttagas vid alla Statens jernvägsbyggnader och räkenskaperna dervid så uppställas, att de utvisade huru mycket hvarje fullbordad särskild jernväg med dertill hörande materiel kostat.

I de bestämmelser rörande redovisningen, som i öfverensstämmelse härmed och efter Chefens för Statens jernvägsbyggnader och Kongl. Kammar-rättens hörande af Kongl. Maj:t fastställdes, skedde ingen förändring förr än år 1864. Med anledning af en från Rikets Ständer den 19 Sept. 1863 framställd begäran, att jernvägsbyggnads-räkenskapen skulle uppställas så, att för hvarje särskild jernväg, äfvensom för så beskaffade längre sträckor deraf, der terräng- och andra förhållanden föranledde betydligt olika anläggningskostnader, dessa kostnader för de särskilda hufvuddelar, hvaraf en jernvägsanläggning bestode, och hvilka vanligen i kostnadsförslagen upptoges under särskilda rubriker, kunde med lätthet synas ej blott till totalsumman utan äfven i detalj för de hufvudsakligaste arbeten, som förekomme inom hvarje rubrik, föreskref Kongl. Maj:t, sedan Styrelsen för Statens jernvägs-

byggnader i ämnet afgifvit infordradt yttrande, genom beslut af den 20 Maj 1864, en förändrad räkenskapsföreläggning, hvarigenom det af Rikets Ständer afsedda ändamål kunde vinnas utan ett alltför vidlyftigt och inveckladt arbete, och som sedan blifvit begagnad vid redovisningen för de vid samma tid påbörjade Nordvestra, Östra och Norra stambanorna samt sammanbindningsbanan genom Stockholm. Densamma skiljer sig från det förut öfliga bokföringssättet hufvudsakligen deruti, att hvarje stambana är indelad uti flera sektioner eller afdelningar, bestämda till längd och omfattning med afseende å beskaffenheten af derå förekommande arbeten, hvilkas kostnader det i tekniskt hänseende kan vara af intresse att närmare känna, och att redovisningen för hvarje af dessa afdelningar behandlas på samma sätt som redogörelsen för stambanan i sin helhet och således i hufvudräkenskapen erhåller sin särskilda afslutning. Deremot är den sedan byggnadernas början öfliga fördelningen af utgifterna efter deras beskaffenhet i särskilda konton med få förändringar bibehållen. Huru utgifterna i sådant afseende grupperas, visar följande, enligt senast meddelade föreskrifter gällande