

N:o 148.

Af herr **F. W. H. Pegelow**, *i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående lönerreglering för personalen vid statens jernvägar.*

Uti Kongl. Maj:ts proposition n:o 27, daterad den 29 januari 1897, har frågan om lönerreglering för den vid Sveriges statsbanor anställda ordinarie personalen blifvit understäld Riksdagens^s pröfning. Denna fråga är af synnerligen stor betydelse såväl för den talrika personal, som deraf beröres, som ock för statsförvaltningen i dess helhet. Ifrågavarande personal hade vid 1895 års början en numerär af 6,058 och har sedan vestkustbanans införlifvande med statsbanenätet ytterligare betydligt ökats. Att det ur det allmännas synpunkt är af vigt, att en så talrik personals löneförmåner äro väl afvägda, ligger i öppen dag. Å ena sidan bör tillses, att personalens berättigade fordringar på en tryggad ekonomisk ställning äro tillgodosedda, å den andra att aflöningarne äro noggrant lämpade efter arten och omfattningen af hvars och ens arbete. Att denna lönefråga sålunda är af den vigt, att den påkallar Riksdagens synnerliga uppmärksamhet, torde ej vidare särskildt behöfva framhållas. Af en jemförelse mellan det i den kongl. propositionen framlagda lönerregleringsförslaget och innehållet i det statsrådsprotokoll, som åtföljer propositionen, framgår emellertid, att med denna lönefråga är förknippad en organisationsfråga af synnerligen genomgripande beskaffenhet. Visserligen tillkommer det Kongl. Maj:t att utan Riksdagens hörande utfärda instruktion för kongl. jernvägsstyrelsen, och kan organisationen sålunda formelt ej blifva föremål för Riksdagens pröfning i annat hänseende än i hvad densamma beröres af det aflönings-

reglemente, som underställes Riksdagen. Med den betydelse, statens jernvägar såsom landets förnämsta kommunikationsanstalt emellertid eger såväl för statshushållningen som för hela landets näringslif, torde representationen ej kunna underlåta att låta sitt beslut i lönefrågan till väsentlig del göras beroende af beskaffenheten af den organisation, för hvilken det framlagda löneregeringsförslaget kommer att utgöra underlaget.

Organisationsfrågan är hufvudfrågan. Lönefrågan är af sekundär betydelse, då dessa angelägenheter ses från det allmännas synpunkt.

Den förra frågan skall därför i första hand i det följande göras till föremål för granskning.

Den tilltänkta organisationens beskaffenhet inhemtas dels af det statsrådsprotokoll, som åtföljer Kongl. Maj:ts proposition, dels af det betänkande, som afgifvits den 24 oktober 1895 af den komité, hvilken af Kongl. Maj:t tillsattes den 2 juni 1893 för undersökning af den nuvarande jernvägsadministrationen.

Komitén anser sin undersökning hafva gifvit vid handen, att den nuvarande administrationen vore behäftad med vissa brister, hufvudsakligen föranledda af den starka centralisation, komitén funnit vara rådande inom jernvägsförvaltningen.

Dessa brister förmenar komitén hufvudsakligen vara följande:

De stora allmänna frågorna erhålla ej inom jernvägsstyrelsen den allsidiga och grundliga utredning, som bör föregå ett styrelsens beslut af större innebörd.

En stor mängd ärenden erhålla ej inom styrelsen den snabba behandling, som i ett industrielt verk är af nöden.

Denna olägenhet framträder särskildt utåt, då det gäller ärenden, som beröra allmänheten, för hvilken det är af vigt att utan tidsutdrägt få sina framställningar afgjorda, och inåt, då det gäller angelägenheter, som för tjenstens tillfredsställande gång kräfva ett hastigt afgörande.

Samarbete mellan styrelsens medlemmar eger ej rum i den omfattning, som af ärendenas beskaffenhet syntes påkallad.

En tillfredsställande inspektion af linieförvaltningen eger ej rum.

Samtliga dessa olägenheter anser komitén föranledda af den stora arbetsböda, hvilken på grund af den rådande centralisationen betungar styrelsen, i följd hvaraf dennas medlemmar måste egna större delen af sin tid åt handläggandet af löpande ärenden.

Behandlingen af de allmänna frågorna måste på grund häraf ofta

undanskjutas, samarbetet mellan styrelsens ledamöter lider och tid till inspektioners verkställande saknas.

Såsom en följd af den nuvarande organisationens beskaffenhet framhåller komitén vidare, att det nödiga samarbetet mellan liniebefälet, det vill säga mellan afdelningsföreståndarne för ban-, maskin- och trafikafdelningarna, ej eger rum.

För en granskning af hvad komitén anfört rörande jernvägsförvaltningens verksamhet torde det vara nödvändigt att i korthet erinra om, huru statens jernvägsförvaltning för närvarande är organiserad. I afseende på detaljerna hänvisas till komiténs betänkande sid. 6—12.

Jernvägsstyrelsen utgöres af en generaldirektör såsom chef med ensam beslutanderätt, då han sitt embete inom styrelsen förvaltar, samt 4 öfverdirektörer, chefer för de fyra afdelningar — byrå-, ban-, maskin- och trafikafdelningen — uti hvilken administrationen är uppdelad. Såsom styrelsens verkställande organ fungerar liniebefälet å hvarje distrikt, bestående af 1 ban-, 1 maskin- och en eller flere trafikdirektörer, hvardera chef för motsvarande afdelning, hvarjemte en af afdelningscheferna å hvarje distrikt i egenskap af tillförordnad intendent derjemte är chef för distriktets byråafdelning.

All myndighet är samlad i generaldirektörens hand; denne eger att å öfverdirektörerna inom den ram, som af styrelsens instruktion uppdrages, öfverlemna en del af sin myndighet, och kunna dessa i sin ordning tilldela afdelningsföreståndarne på linien större eller mindre befogenhet. Dessa förhållanden äro ej reglerade genom detaljerade instruktioner, utan hafva till stor del ordnats genom praxis. Afdelningsföreståndarne utöfva gent emot sina underordnade samma obetingade myndighet, som i allmänhet karakteriserar organisationens ordnande af förhållandet i tjensten mellan öfver- och underordnad.

Af denna framställning framgår, att en mycket stark centralisation teoretiskt är genomförd.

Det vore dock synnerligen förhastadt att af det anförda draga den slutsatsen, att liniebefälet i större grad saknar handlingsfrihet; till en sådan missuppfattning synes komitén hafva gjort sig skyldig.

I öfverensstämmelse med den praxis, som har utbildat sig, är i sjelfva verket den befogenhet, som tilldelats liniebefälet, synnerligen omfattande i allt hvad som rör den ban-, maskin- och trafiktekniska delen af förvaltningen. Inom ramen af de årligen af Kongl. Maj:t på styrelsens förslag fastställda arfvodes- och omkostnadsstaterna eger hvarje afdelningsföreståndare

att med stor handlingsfrihet handlägga alla ärenden, som angå underhåll af bana och materiel, ordnandet och handhafvandet af trafik-tjensten, räkenskapsförelingen, verkstads- och förrådsväsendet. Sålunda äro exempelvis trafikdirektörerna berättigade att på eget ansvar inom sitt distrikt anordna extra tåg för såväl person- som godsbefordran, och äro ban- och maskindirektörerna skyldiga att härför tillhandahålla den erforderliga bevakningspersonalen och dragkraften, så långt tillgängliga resurser medgifva.

Hvarje afdelningsföreländare eger inom sitt verksamhetsområde initiativ-rätt och kan sålunda för styrelsen framställa alla de förslag till driftens och underhållets bästa, hvartill han kan finna anledning.

Komiténs uttalande, att styrelsen ej af liniebefälet kan påräkna så fullständiga utredningar, som vore nödvändigt, kan ej, äfven om ett sådant uttalande vore berättigadt, under sådana förhållanden, bero på organisationen, utan i stället hafva sin grund i kvalifikationerna hos de personer, som skola lemna dessa utredningar.

Deremot är liniebefälets befogenhet uti allmänna administrativa angelägenheter och uti de ärenden, som företrädesvis beröra allmänheten, ganska inskränkt eller delvis ingen, enär styrelsen förbehållit sig desammas afgörande. Såsom exempel på sådana ärenden må anföras:

förhandlingar med in- och utländska jernvägsförvaltningar;
 förhandlingar med centrala embetsverk;
 revisions-, pensions- och understödsärenden;
 ersättning på grund af lagen om ersättning för skada i följd af jernvägs drift;
 viktigare personalärenden;
 upphandlingar af viktigare förrådsartiklar och af ny materiel;
 ordinarie tidtabellen;
 jordförvärf;
 nya byggnader och anläggningar;
 spårutvidgningar;
 taxeväsendet;
 fraktlindringar;
 restitutionsärenden.

Samtliga dessa angelägenheter, bland hvilka alltså ingå nästan alla sådana, som för den trafikerande allmänheten ega någon direkt betydelse, äro af den art, att de utan gensägelse böra förblifva under styrelsens handläggning. Komitéen framhåller också detta i sitt betänkande, sid. 13.

I detta sammanhang torde dock böra framhållas, att liniebefälet äfven i dessa frågor eger initiativrätt och sålunda kan till styrelsen, rörande dessa, framställa alla de förslag, som af trafikförhållandena och framställningar från allmänhetens sida kunna föranledas.

Utom dessa viktigare angelägenheter har styrelsen äfven förbehållit sig afgörandet af en del mindre viktiga ärenden, såsom frågor rörande:

personalens tjänstledighet och sjukaflöning, då längre tids tjänstledighet ifrågasättes eller långvariga sjukdomsfall inträffa;
antagande, befordran och transporterande (detta senare endast i vissa fall) af jemväl den lägre personalen;
tillstånd för enskilde till anläggningar inom jernvägens område;
beviljandet af fraktkredit.

Dessa ärenden anser komitén böra öfverflyttas till de af komitén föreslagna distriktsförvaltningarna. Undertecknad instämmer delvis i denna åsigt och anser, att åtminstone en del af de ofvan uppräknade angelägenheterna jemte en del andra utan betänkande kunna undantagas från styrelsens handläggning. En öfverflyttning till liniebefälet af dessa ärenden kan emellertid ske utan hinder af den nuvarande organisationen. Styrelsen är berättigad att när som helst åt liniebefälet uppdraga handläggningen af dessa angelägenheter.

Någon omorganisation för vinnandet af detta önskningsmål är sålunda ej erforderlig.

Af den ofvan gjorda framställningen torde framgå, huru som den nu gällande organisationsformen gifver tillfälle till en enhetlig och kraftig förvaltning, hvilken otvifvelaktigt är erforderlig, om ett industrielt företag med så betydande omfattning som den, statens jernvägstrafik nu uppnått, skall blifva på ett tillfredsställande sätt förvaltadt.

Derigenom att inom jernvägsstyrelsen finnes för hvarje afdelning en i dennas särskilda angelägenheter kunnig och erfaren representant, öfverdirektören, beklädd med tillräcklig myndighet att såsom högste befälhafvare inom sin afdelning göra styrelsens åsigter och beslut gällande, vinnes erforderlig enhet och planmessighet uti alla till afdelningen hörande detaljer. Den grundsats, som finner sitt uttryck i denna anordning, vann vid 1868 års riksdag såväl statsutskottets som Riksdagens godkännande, och blef med stöd häraf ej heller Kongl. Maj:ts då gjorda framställning om inrättandet af distriktschefsembeten af Riksdagen bifallen.

Vidare framhålles, att hvarje innehafvare af en ledande befattning eger nu initiativrätt i alla frågor, som beröra hans verksamhetsområde, han bär det fulla personliga ansvaret för hvar och en af sina åtgärder och är icke i tillfälle att medelst hänvisning till reglementariska bestämmelser eller till sidoordnad inflytande undandraga sig någon del af detta sitt ansvar.

Genom den nuvarande organisationen eger statens jernvägsförvaltning den böjlighet och anpassningsförmåga, hvarigenom den kan lämpa sig efter de mångfaldiga kraf, som allmänheten och det allt jemt skiftande industriella lifvet efter hand ställa på densamma utifrån, och de, som i jernvägstekniskt hänseende framträda uti den inre förvaltningen. Med den frihet, den nuvarande organisationen lemnar, är det för jernvägsstyrelsen möjligt att i vidsträcktaste mån afpassa de olika tjänstebefattningarnas verksamhetsområden efter hvarje innehafvares personliga begåfning och duglighet.

Att sådana förhållanden böra möjliggöra en rationel förvaltning af statsjernvägarne, framträdande i ett praktiskt och ändamålsenligt tillgodo-seende af trafikens kraf och uti en ekonomisk drift, synes mig vara uppenbart. Det torde här emellertid böra framhållas, att en tillfredsställande förvaltning af ett stort industriellt företag ytterst beror på att chefsplatserna, såväl de högre som de lägre, äro besatta med dugande och insigtsfulla män, genom sin utbildning fullt kompetenta för sina ansvarsfulla befattningar. Brister härutinnan kunna af ingen organisationsform undanrödjas, men väl kan en olämplig organisation försämra resultatet af äfven dugande krafters verksamhet. Emellertid har så ofta upprepats det påståendet, att en ytterligt långt gående centralisation, ej lemnande någon väsentlig myndighet åt liniebefälet och framkallande olägenheter af allehanda slag, vore rådande vid Sveriges statsbanor, att man till slut utan vidare bevis ansett ett sådant påstående vara riktigt. Att allmänheten har fått den uppfattning, att liniebefälet saknar all sjelfständig bestämmanderätt, torde emellertid delvis finna sin förklaring deruti, att, såsom förut framhållits, just de angelägenheter, som företrädesvis beröra allmänheten, i de flesta fall äro af sådan natur, att de måste hänskjutas till styrelsens afgörande.

I det föregående har jag sökt visa, att denna centralisation icke utgör något hinder för en tillfredsställande jernvägsförvaltning, utan tvärtom väsentligen främjar en sådan. Det har ofta framhållits, att då statens jernvägs- trafik är ett industriellt företag, bör detsamma förvaltas i enlighet med de principer, som tillämpas vid enskilda företag af enahanda slag. Det torde då vara skäl tillse, huru jemförliga enskilda jernvägsanläggningar förvaltas. Af lätt insedda skäl måste man gå till utlandet för att finna jemförliga

förhållanden. Det är då lärorikt att finna, att de stora enskilda jernvägsbolagen i Frankrike och i England förvaltas enligt centralisationsprincipen, hvilken visat sig möjlig att med fördel genomföra vid så stora jernvägsföretag som franska jernvägarne Paris—Lyon—Mediterranéé med en banlängd af cirka 9,000 km., Orléans med en banlängd af cirka 6,700 km. o. s. v. Häraf torde framgå, särskildt om afseende fästes vid den stora trafikintensiteten vid de utländska jernvägarne, att den tidpunkt ännu är långt aflägsen, då svenska statens jernvägsnät uppnår den utsträckning, att detsamma ej kan tillfredsställande förvaltas af en centralstyrelse. Om, såsom jag i det föregående sökt visa, den nuvarande jernvägsorganisationen hvilat på riktig princip, centralisationsprincipen, återstår att visa, att de af komitén påpekade bristerna i jernvägsförvaltningen ingalunda bero på fel i organisationen, utan bero på andra förhållanden.

Hvar och en, som närmare känner förhållandena vid statsbaneförvaltningen, måste med komitén instämma deruti, att jernvägsstyrelsen tynges af en så stor arbetsbörda, att ärendenas behandling lider, samarbetet inom styrelsen försvåras och tillräcklig tid till inspektioner saknas.

Granskar man emellertid arten och omfattningen af de ärenden, hvilka under alla förhållanden böra blifva föremål för styrelsens handläggning, så skall man finna, att dessa ärenden representera den ojemförligt största delen af ifrågavarande arbetsbörda, och att den arbetskvantitet, som enligt komiténs förslag kan och bör öfverflyttas till underordnade myndigheter, i jemförelse dermed är en ren obetydlighet. Att åt de till denna senare grupp af angelägenheter hörande mindre viktiga personalfrågor, beviljandet af frakt-krediter, frågan om tillstånd till anläggningars utförande på jernvägens område och dylikt, ej kan tillmätas en större betydelse, torde medgifvas af hvarje objektivt dömande sakkunnig. *Styrelsens arbetsbörda kommer sålunda genom en dylik öfverflyttning ingalunda att minskas i sådan grad, att denna minskning ur organisationssynpunkt eger den ringaste betydelse.*

Om detta är riktigt, är sålunda den enda utvägen att afhjelpa det öfverklagade förhållandet att söka uti en ökning uti de till styrelsens förfogande stående arbetskrafterna. Gifvetvis gäller det ej här en ökning af den underordnade personalen, utan böra de nya krafter, som borde tillföras styrelsen, vara kvalificerade för verkställande af de mångfaldiga utredningar, hvilka skola tjena som underlag för styrelsens beslut och för handläggning af en mängd löpande ärenden, hvilka nu i allt för hög grad taga öfverdirektörernas tid i anspråk. Vidare erfordras en fullt kvalificerad personal för att biträda öfverdirektörerna med den inspektion af linieförvaltningen,

hvilken enligt instruktionen tillkommer dem, men hvartill deras tid ej är tillräcklig. För närvarande är styrelsen i saknad af sådan personal. Skall en verkligt effektiv inspektion af linieförvaltningen kunna åstadkommas, måste denna vara en fackinspektion, hvilken för vinnandet af enhet och planmessighet bör handhafvas af den centrala myndigheten. Då det gäller linieförvaltningen, äro fackfrågorna de, som mest inverka på driftens ekonomiska resultat; de så kallade allmänna frågorna äro här af jmförelsevis underordnad betydelse. Komitén anför, att under åren 1871—1888 styrelsen haft till sitt förfogande en inspektör, men uttalar som sin mening, att den genom denne tjänsteman utöfvade inspektionen var opraktiskt anordnad, enär samma person skulle inspektera samtliga afdelningar, och sålunda någon fackinspektion ej kunde utöfvas. Det oaktadt föreslår komitén en för samtliga afdelningar gemensam inspektion, men denna anordnad distriktvis! Antagligen har komitén ansett, att denna inspektion skulle blifva mera effektiv, enär inspektionsområdena blefve mindre. Häremot kan anföras, att år 1871, då ofvannämnda inspektionsbefattning skapades, statsbanenätet hade en utsträckning af endast 111,1 svenska mil och sålunda var mindre än det af komitén föreslagna norra distriktet, hvilket skulle få en längd af omkring 1,300 kilometer.

Komitén har framhållit, att nödigt samarbete mellan afdelningsföreståndarne på linien saknas. Visserligen ligger häruti mycket berättigadt, men i verkligheten eger ett sådant samarbete rum i väsentligt större omfattning, än komitén synes vilja antaga. För att emellertid ej detta samarbete må blifva beroende af rent personliga förhållanden, borde föreskrifter derom utfärdas. Styrelsen är också enligt sin instruktion befogad att föreskrifva såväl att ett sådant samarbete skall ega rum som äfven formerna för detsamma. För att härutinnan vinna hvad som åsyftas, erfordras säkerligen ej organiserandet af särskilda distriktsförvaltningar, arbetande under så tunga byråkratiska former, som af komitén blifvit ifrågasatta.

Jag öfvergår nu till granskning af komiténs organisationsförslag. Komitén fäster härvid hufvudvigten vid sitt förslag om inrättandet af »starka» distriktsförvaltningar, bestående af ban-, maskin- och trafikdirektörerna med den sistnämnde som chef under namn af distriktschef. Komitén har härmed velat åstadkomma en *decentralisation* i förvaltningen. En sådan motiveras med påvisandet af *dels* jernvägsnätets numera betydliga utsträckning, *dels* behovet af att befria styrelsen från en mängd betungande göromål, *dels* behovet af en effektiv inspektion, *dels* nödvändigheten af samarbete mellan afdelningsföreståndarne på linien och *dels* den trafikerande

allmänhetens behof att blifva i tillfälle att kunna träda i förhandling med lokala jernvägsmyndigheter utrustade med större befogenhet än det nuvarande liniebefälet.

I det föregående har jag med exempel från utlandet sökt påvisa, att betydligt vidsträcktare jernvägsnät med fördel administreras med tillämpning af centralisationsprincipen. Vidare har visats, att öfverflyttning af en del ärenden till linieförvaltningen ej kommer att nämnvärdt minska styrelsens arbetsbörda och att denna öfverflyttning lika väl kan ske till de respektive afdelningsföreståndarne vid distrikten; vidare har framhållits, att den afsedda inspektionen rationellare och bättre utöfvas direkt af styrelsens organ och att samarbetet å distrikten med lätthet kan ordnas på annat sätt, än komitén föreslagit.

Att inrättandet af särskilda distriktsförvaltningar för den trafikerande allmänheten skulle medföra någon fördel, är af komitén ingalunda visadt. Förhållandet blir motsatt. För närvarande finnas 10 trafikdirektörer bosatta i olika delar af landet, till hvilka allmänheten kan vända sig. Då densamma framställningar i de flesta fall afse tariff- och restitutionsfrågor, kunna de nuvarande trafikdirektörerna i allmänhet ej afgöra hithörande angelägenheter, utan måste hänskjuta saken till styrelsen. Enahanda blefve förhållandet med distriktsförvaltningarna, om framställningen rigtades till dessa, endast med den väsentliga skilnaden, att en sådan förvaltning i allmänhet före sakens framläggande för styrelsen måste inhemta vederbörande underlydande trafikinspektörs yttrande. Då derjemte distriktsförvaltningen för att behandla saken måste sammanträda till öfverläggning, skulle tidsutdräkten blifva betydligt större, än nu är fallet. Då dessa förvaltningar endast skulle finnas på fyra orter, men trafikinspektörer på tolf, komme allmänheten väl i allmänhet att i första hand vända sig till dessa, hvarefter ärendets gång blefve densamma, som ofvan nämnts. Följden af organisationen blefve en betydlig omgång vid frågornas behandling i stället för den åsyftade snabbare expeditionen.

Komitén framhåller med styrka, att distriktsförvaltningarna skulle erhålla en vidsträckt myndighet och sålunda rätt att sjelfständigt afgöra en mängd ärenden. Att denna afgöranderätt blefve nästan ingen i de angelägenheter, som företrädesvis beröra allmänheten, har ofvan påvisats. Att förhållandet blefve enahanda, då det gälde jernvägens inre angelägenheter, framgår tydligt af innehållet uti § 69 uti komiténs instruktionsförslag. De flesta af der uppräknade angelägenheter kunna under nuvarande förhållanden med samma afgöranderätt behandlas af afdelningsföreståndarne. Öfriga ärenden

äro sådana, som, på sätt förut visats, äro af mindre betydelse och hvilka lika lätt kunna öfverlemnas till det nuvarande liniebefälet. Dessa förvaltningar skulle i sjelfva verket blifva ganska svaga institutioner och den åsyftade decentralisationen, äfven om en sådan vore önskvärd, blefve ej vunnen.

Om distriktsförvaltningarna skulle erhålla en så vidsträckt myndighet, som komitén att döma af dess motivering synes hafva afsett, men hvilken densamma enligt instruktionsförslaget tyckes hafva tvekat att tilldela desamma, skulle i sjelfva verket komma att skapas ett antal mindre generaldirektioner med en myndighet, som jernvägsstyrelsen i tjenstens intresse skulle finna sig nödsakad att i möjligaste mån inskränka.

Af det sagda torde framgå, att de föreslagna distriktsförvaltningarna äro minst sagdt obehöfliga. Desamma skulle emellertid derjemte verka skadligt. Att en onödig omgång skulle uppstå vid behandlingen af frågor, som beröra allmänheten, har ofvan visats. Denna instruktions inverkan på jernvägens inre angelägenheter blefve äfven skadlig. Med den rätt, som sista punkten uti instruktionens § 69 lemna, skulle distriktschefen kunna draga hvilket ärende som helst under distriktsförvaltningens pröfning och sin ensambeslutanderätt. Härigenom komme de öfriga afdelningsföreståndarnes nuvarande myndighet att betydligt inskränkas, deras ansvarighetskänsla att slappas och eggelsen till eget initiativ minskas. Af hvilken betydelse i ekonomiskt hänseende ett sådant förhållande blefve, inses lätt, om man tager i betraktande, att hvarje ban- och maskindirektör har att på sitt ansvar förvalta ett budgetsbelopp emellan en och två millioner kronor årligen. Slappad ansvarskänsla, minskad initiativförmåga och minskadt intresse för tjensten blefve sålunda följder af organisationen, hvilka säkerligen komme att föranleda betydande ekonomiska förluster.

Distriktsförvaltningen komme att arbeta långsamt och tungt. Då afdelningscheferna äro skyldiga att genom tjänsteresor å distrikten öfvertyga sig om tjenstens regelbundna gång och distriktens ifrågasatta stora omfattning komme att göra dessa resor ofta återkommande och långvariga, skulle svårighet uppstå att få förvaltningen samlad så ofta som ett hastigt afgörande af ärendena skulle kräfvä. Härigenom och genom den omständliga behandlingen med föreskrifven protokollsföring m. m. skulle förekommande frågors handläggning onödigtvis och till förfång för tjensten fördröjas. För att i möjligaste mån minska denna olägenhet, komme sannolikt afdelningsföreståndarnes tjänsteresor att så vidt möjligt inskränkas. Bristande personalkänedom och ett ofullständigt öfvervakande af tjenstens detaljer blefve

följden. Den afdelningsföreståndarne åliggande inspektionen af hvar sin afdelningspersonal komme att till stor del öfverlemnas åt deras närmaste biträden, ban- och maskiningeniörerna samt trafikinspektörerna.

Meningsskiljaktigheter mellan distriktschefen och öfriga afdelningsföreståndarne skulle säkerligen ej uteblifva. Dessa slitningar skulle ofta föras vidare till styrelsen, och skulle söndringar mellan dennas ledamöter lätt i följd deraf kunna uppstå.

Då öfverdirektören för trafikafdelningen blefve chef för distriktscheferna i deras egenskap af trafikdirektörer, skulle denne öfverdirektör faktiskt komma i besittning af hela den verkställande magten och derigenom en dualism inom styrelsen kunna uppstå till skada för administrationens jemna gång.

Den dagliga och stundliga förbindelse, som nu eger rum mellan öfverdirektörerna och deras respektive underlydande afdelningsföreståndare, skulle hädanefter, om instruktionens föreskrifter noggrant följdes, förmedlas af distriktsförvaltningarna. Att härigenom arbetet komme att försvåras och skadliga dröjsmål uppstå, torde lätt inses.

Den inspektionsskyldighet, som fortfarande skulle åligga öfverdirektörerna, hvar och en för sin afdelning, skulle ej så sällan komma i kollision med distriktschefens. Order och kontraorder skulle korsa hvarandra till nackdel för tjensten.

En del af de anförda olägenheterna skulle i någon mån minskas, om distriktschefen i möjligaste mån inskränkte sin verksamhet som distriktets högste styresman och hufvudsakligen egnade sig åt förvaltningen af trafikafdelningen, hans egen. Då emellertid de flesta löpande trafikgöromål komme att handläggas af trafikinspektörerna, skulle lätt kunna inträffa, att distriktschefstjensten blefve en sinekur.

Att jernvägsstyrelsen insett de olägenheter, som tillsättandet af distriktsförvaltningar skulle föranleda, framgår tydligt af dess yttrande i frågan. Det har endast varit med synnerlig tvekan, som styrelsen ansett sig kunna tillstyrka denna organisationsform, och har det skett med uttryckligt förbehåll, att dessa förvaltningars befogenhet i möjligaste mån skulle inskränkas och under förhoppning att organisationen ej skulle utgöra ett väsentligt hinder för en öfvergång till en konsekvent genomförd centralisation. Departementschefen uttalar emellertid i statsrådsprotokollet en från styrelsen afvikande uppfattning, hvadan det är att antaga, att organisationsfrågans utveckling ej kommer att gå i den rigtning, styrelsen önskar.

Af den historik, komitén har bifogat sitt betänkande, framgår, att uti statsbanornas tidigaste utvecklingsskede distriktschefer med namnet intendent stodo i spetsen för de distrikt, uti hvilka jernvägsnätet då var uppdeladt. Denna anordning hade i viss mån sitt berättigande, så länge de skilda bandelarna ej voro sammanknutna till ett helt. Sedan sådant skett, indrogos dessa befattningar, och är allmänna omdömet bland de män, som deltog uti jernvägsadministrationen vid den tidpunkten, att denna indragning för verket var gagnelig. Att intendentsinstitutionen ej alltid verkat till allmänhetens tillfredsställelse framgår noggsamt af den debatt, som egde rum i Andra Kammaren år 1868, då jernvägsstatens lönefråga var understäld Riksdagens pröfning. Riksdagen afslog då också, såsom förut blifvit nämndt, Kongl. Maj:ts framställning angående inrättandet af distriktschefsbetenen.

Den organisationsform, hvars olägenheter jag här ofvan sökt påvisa, är under en tid af 14 år praktiskt pröfvad vid de preussiska statsbanorna, men har der öfvergifvits med införandet af den nu derstädes gällande organisationen, hvilken trädde i kraft den 1 april 1895.

Före denna tidpunkt var det preussiska, cirka 28,000 kilometer omfattande statsbanenätet uppdeladt i 11 direktionksområden, förvaltrade af hvar sin direktion. I spetsen för hvarje direktion stod en president med ensam beslutanderätt. Dessa direktioner motsvarade sålunda vår jernvägsstyrelse. Samverkan mellan de olika jernvägsdirektionerna reglerades af det öfverordnade ministeriet. Hvarje direktion område var uppdeladt i distrikt, som var stäldt under styrelsen af en distriktsförvaltning (Betriebsamt) med ungefär de funktioner, man tänkt sig tilldelade de hos oss föreslagna distriktsförvaltningarna.

Erfarenheten visade emellertid, att organisationen ej arbetade tillfredsställande, och man beslöt sig för en omorganisation, genom hvilken jernvägsnätet uppdelades i 20 direktionksområden, och distriktsförvaltningarna upplöstes. Direktionernas verkställande organ på linien utgöras nu af inspektionsföreståndare, motsvarande våra afdelningsföreståndare, hvilka lyda direkt under vederbörande direktion.

Organisationsförändringen föregicks af en utredning genom en regeringskommission, hvilken bland annat hade i uppdrag att jemföra den dåvarande preussiska jernvägsorganisationen med den vid riksjernvägarne i Elsass-Lothringen tillämpade, der distriktsförvaltningsinstitutionen saknas.

Sedan kommissionens yttrande inkommit, framställde arbetsministern uti ett embetsmemorial (Denkschrift) hvilket den 29 mars 1894 tillställdes

det preussiska »Haus der Abgeordneten» sitt förslag till omorganisation af den preussiska statsbaneförvaltningen.

Ur memorialets motivering må i öfversättning anföras följande:

»På grund af resultatet af dessa utredningar kan ej förnekas, att förvaltningen af de preussiska statsbanorna i jmförelse med förvaltningen af riksbanorna och äfven betraktade i och för sig hushålla för dyrt, och att detta förhållande, om också ej uteslutande, så dock i första hand beror på förvaltningens *decentralisation**) genom ärendenas fördelning mellan direktionerna och distriktsförvaltningarna (Betriebsämter). Ej heller kan på grund af de på ort och ställe företagna utredningarna bestridas, att den nuvarande organisationen af de preussiska statsbanorna, oafsedt några enstaka fördelar, hufvudsakligen medför nackdelar och på ogynnsamt sätt inverkar på förvaltningen. Genom ärendenas fördelning mellan direktionen och distriktsförvaltningarna har *skrifveriet utomordentligt ökats, den saktliga behandlingen af ärendena försvårats och frågornas afgörande i de viktigaste och mest trängande fall fördröjts till skada för förvaltningen och allmänheten*. I följd af fördelningen af befogenheten uti förvaltningsangelägenheter på två instanser äro hvarken direktionerna eller distriktsförvaltningarna i stånd att öfverskåda hela förvaltningens område och reglera alla de mångfaldiga, hvarandra berörande och i hvarandra ingripande förhållandena.

Distriktsförvaltningarna, hvilka i allmänhet besitta en grundligare kännedom om de lokala förhållandena, äro likväl i alla viktigare frågor, då denna kännedom företrädesvis är af betydelse, inskränkta i sin befogenhet och beroende på direktionernas bestämmande. Denna senare myndighet är oaktadt sin afgöranderätt vid sina beslut nästan uteslutande beroende af distriktsförvaltningarnas utlåtanden och afgöra endast i mera sällsynta fall med stöd af egen uppfattning och egen kännedom om förhållandena. Denna osjelfständighet *minskar tillfredsställelsen i arbetet* (die Arbeitsfreudigkeit) och *känslan af ansvar* hos båda dessa myndigheter; särskildt gäller detta distriktsförvaltningarna, hvilka sakna hvarje möjlighet att göra sina ofta välgrundade åsigter gällande hos direktionen. Å andra sidan känna direktionerna som en svår olägenhet, att desamma på grund af gällande författningar äro afstängda från ingripandet uti jernvägsförvaltningens viktigaste uppgift, ledningen af sjelfva trafiken. Häri finner man förklaringen till, att hos direktionerna uppstått en sträfvan att ingripa uti distriktsförvaltningarnas embetsområde, hvilket icke endast måste leda till ökning af

*) Kursiveringarna äro gjorda af undertecknad.

skrifveriet, utan ock till förminskning af distriktsförvaltningarnas intresse för tjensten. Denna sträfvan från direktionernas sida understödes derjemte af det förhållandet, att distriktsförvaltningarna på grund af distriktens begränsning ofta äro urständsatta att sjelfva handlägga dem enligt organisationen åliggande ärenden, emedan talrika trafikangelägenheter sträcka sig vida utöfver distriktsgränsen eller också behöfva enhälligt ordnas för flera distrikt gemensamt. Vidare åläggas distriktsförvaltningarna att afgifva talrika, ofta fortlöpande rapporter, äfven angående sådana angelägenheter, som ensamt af dem behandlas och afgöras, och detta af den anledning, att direktionerna måste vara underrättade såväl om förvaltningens gång i allmänhet på distriktet som ock om viktigare inträffade tilldragelser.» —

En mera förkrossande kritik af decentralisationsprincipen kan svårligen tänkas, om man betänker, att det uttalade omdömet grundar sig på 14 års erfarenhet. Den 5 april 1894 behandlades frågan uti "Haus der Abgeordneten" och framburo samtliga talare till ministern sin tacksamhet för den tidsenliga reformen. Ingen förordade under debatten distriktsförvaltningarnas bibehållande. Organisationsförslaget blef antaget och trädde i kraft vid förut omnämnda tidpunkt. Enligt hvad jag inhemtat, har den nya organisationen vid tillämpningen ingalunda befunnits monstergill; ännu mera genomgripande förändringar skulle varit af nöden, men hafva ej från början kunnat vidtagas af bland annat det skäl, att erforderlig hänsyn till befintlig personal måste tagas. Den anses dock ofantligt öfverlägsen den gamla.

Departementschefen anser visserligen (se sid. 52 i statsrådsprotokollet) att det nyss åberopade exemplet från utlandet ej bör tillmätas allt för stor betydelse, enär hos oss andra förhållanden skulle vara rådande. Han anför dock ej hvilka de förhållanden äro, som skulle föranleda, att en riktig jämförelse ej skulle kunna göras. De hos oss föreslagna distriktsförvaltningarna komme genast från början att ganska nära motsvara de tyska och skulle göra det ännu mer, om utvecklingen ginge i den riktning, departementschefen synes anse vara den rigtiga. Då de kraf, en jernvägsdrift ställer på förvaltningen, öfver allt i hufvudsak måste vara desamma och då trafikintensiteten i de preussiska banorna i ännu högre grad än hos oss skulle betinga en decentralisation, om en sådan vore förmånlig, synes det ej finnas något skäl, som motiverar det antagandet, att resultatet i detta fall hos oss skulle blifva bättre än i Preussen.

Tidpunkten för en omorganisation af jernvägsförvaltningen synes ej heller vara väl vald. Behovvet af ett särskildt regeringsdepartement för näringar och kommunikationer gör sig allt mer gällande, och den tid torde

ej vara alltför aflägsen, då statsmagterna komma att tillgodose detta behof. Så snart sådant sker, kommer ock jernvägsstyrelsens ställning i statsförvaltningen att blifva en annan. Då uti civildepartementet saknas en med speciella fackinsigter utrustad afdelning för jernvägarne, har helt naturligt tyngdpunkten vid behandlingen af allmänna jernvägsfrågor blifvit förlagd till jernvägsstyrelsen, hvilken derigenom blifvit i sak bestämmande uti angelägenheter, hvilka i andra land äro förbehållna Kongl. Maj:ts eller ministeriets afgörande. Då härtill kommer, att alla tecken tyda på en stark utveckling af statsbanenätet genom byggandet af nya jernvägslinier eller genom inköp af enskilda jernvägar, och härigenom i viss mån ändrade förhållanden inträda, och då slutligen den nu föreslagna organisationen i alla händelser synes blifva af mera provisorisk natur, torde ej vara skäl att nu företaga en omorganisation af jernvägsförvaltningen, äfven om en sådan förr eller senare skulle befinnas vara nödig. En provisorisk organisation nu skulle utgöra hinder för en slutgiltig framdeles.

Då det nu af Kongl. Maj:t framlagda förslaget till lönereglering utgör underlaget för en tilltänkt organisation, hvilkens menliga följder för förvaltningen af statsbanorna jag sökt påvisa, följer deraf också, att, enligt min uppfattning, redan af detta skäl detta förslag ej borde vinna Riksdagens godkännande.

Härtill komma emellertid ytterligare några skäl, som i korthet skola anföras.

Till en början är det en angenäm pligt att erkänna, att den välvilja, departementschefen ådagalagt för jernvägspersonalen under sitt ordförandeskap uti jernvägskomitén, äfven funnit flere värdefulla uttryck uti Kongl. Maj:ts proposition. Såsom exempel härpå må anföras förslaget om personalens anställande medelst konstitutorial, bibehållandet af förmånen af bostad in natura med fri vedbrand för vissa kategorier af personalen, den fria läkarevårdens bibehållande för betjeningens familjer. Det oaktadt ställer sig den nu föreslagna lönestaten i stort sedt mindre fördelaktigt för särskildt den stora betjeningspersonalen än det nu gällande aflöningsreglementet. Anledningen härtill är framför allt att söka uti den af komitén uttalade och af departementschefen gillade principen, att största möjliga likhet med öfriga civila embetsverk, särskildt att nämna tullen, posten och telegrafan, borde åvägabringas. Denna grundsats skulle vara riktig, om de med hvarandra jemförda personalgruppernas skyldigheter vore likartade. Men kan verkligen med skäl sägas att så är förhållandet?

Jernvägstjensten ålägger den uti densamma sysselsatta personalen, icke minst den uti de lägre befattningarna stående, ett så drygt ansvar och påkallar ett så starkt anlitande af densammas krafter och omdömesförmåga, att något likartadt ej vid de öfriga embetsverken torde ifrågakomma. Den trafikerande allmänhetens säkerhet till lif och egendom är i sådan grad beroende af tågpersonalens, signal- och vexpersonalens och bevakningspersonalens pligttrohet, duglighet och sinnesnärvaro, att det ansvar, som hvilar på denna personal, är betydande och tungt. Ett ögonblicks bristande uppmärksamhet eller rådighet kan blifva ödesdigert och derjemte ådraga den felande icke allenast disciplinära bestraffningar, utan äfven påföljder enligt gällande strafflag. Finnes verkligen motstycke härtill inom de embetsverk, med hvilka jemförelse blifvit gjord? Jag tror det ej.

Äfven i rent fysiskt hänseende är jernvägstjensten mycket fordrande. Den hithörande personalen skall tjenstgöra när och hvar den dertill beordras. Under alla tider på dygnet och under alla väderleksförhållanden har jernvägsmanen att förrätta sin tjenst, som ofta medför risk till lif och lemmar. Statistiken ådagalägger, att under 1856—1895 i medeltal årligen 6 jernvägsmän blifvit dödade och 11 blifvit mer eller mindre skadade. Dessa siffror voro år 1895 respektive 11 och 61. Att jernvägspersonalen förr blir utsliten torde äfven framgå af det anförda.

På grund af den ansvarsfulla och ansträngande tjenstgöring, som åligger jernvägens personal, borde äfven densammas löneförmåner ställas gynsamare än för motsvarande personal inom andra embetsverk. Att åtminstone i en del fall ett motsatt förhållande eger rum, framgår af bilagan C (Komitébetänkandet sid. 388), hvilken är bifogad öfverdirektörerna Hahrs och Sparres reservation mot komitémajoritetens beslut.

Granskar man Kongl. Maj:ts förslag till aflöningar för betjeningspersonalen, finner man visserligen några förbättringar föreslagna dels för vissa mindre talrika personalgrupper: öfverbanmästare, materialvakter, banmästare, vagnsmörjare och stationskarlsförmän, dels för den talrika banvaktspersonalen. Detta senare förslag bör helsas med synnerlig tillfredsställelse, då denna personal har en ansvarsfull, för trafiksäkerheten vigtig och under en stor del af året mycket ansträngande tjenstgöring. Denna löneförbättring har emellertid, tack vare Riksdagens välvilja, redan kommit den norrländska banvaktspersonalen till del genom sedan 1893 beviljadt extra årsanslag af 12,000 kronor.

Deremot har en delvis ej obetydlig försämring uti löneförmånerna föreslagits. I detta afseende torde böra framhållas:

den för personalen ogynnsamma fördelningen af lön och tjänstgöringspenningar, framkallad af sträfvandet att åstadkomma likhet med öfriga embetsverk;

den för en del af tågpersonalen, som bor i Stockholm, Göteborg, Malmö eller Östersund, föreslagna nedsättningen i inqvarteringsersättningar från 20 till 15 procent af arfvodet;

borttagandet af begravningshjelpen, utom vid olycksfall i tjänsten.

Ökningen i förhållandet mellan tjänstgöringspenningarna och lönen kommer att för den af sjukdom ofta hemsökta betjeningspersonalen verka betungande, och motväges detta förhållande ingalunda fullt af den föreslagna, från den nu gällande afvikande bestämmelsen, att betjeningen först efter 30 dagars sjukdom under året underkastas afdrag af tjänstgöringspenningarne. Sjukdomsfall, som räcka längre tid än 30 dagar, förekommer ofta.

Den mest betydande nedsättning drabbar dock tågpersonalen genom inqvarteringsersättningens nedsättande med 5 procent för större delen af densamma. Nedsättningen är visserligen framkallad deraf, att öfrig personal, som ej är bosatt i Stockholm, Göteborg, Malmö och Östersund, endast erhåller 15 procent i inqvartering. Då bestämmelsen i alla händelser verkar såsom en minskning i inkomsterna, bör den betraktas ur denna synpunkt. Tågpersonalens löneförmåner kunna visserligen synas goda i jmförelse med den, som tillkommer annan personal. Vägande skäl finnas emellertid för denna personals bättre tillgodoseende i aflöningshänseende. Densamma hålles af sin tjänst under större delen af året aflägsnad från sina hem. Den enda särskilda ersättning, som härför utgår till densamma, är nattlogisersättning med 75 öre per natt vid öfvernattning vid främmande station, der ej jernvägen tillhandahåller öfverliggningsrum. Att lefnadskostnaderna härigenom skola för denna personal blifva betydligt högre, än om den alltid kunde intaga sina måltider i hemmet, är själfklart. Vidare bör ihågkommas, att ett oregelbundet intagande af måltider under tjänstgöringen, dennas ansträngande beskaffenhet och mindre tillfälle till omvårdnad i hemmet, såväl betinga ett kostsammare lefnadssätt för krafternas uppehållande, som äfven förkorta denna personals arbetsföra lefnadsperiod. Vidare bör beaktas, att denna personals löneförmåner ej böra bedömas efter den högsta löneklass, till hvilken den kan uppflyttas, enär denna löneklass först uppnås efter så lång tids tjänstgöring, att densamma endast en kortare tid åtnjutes. Medelaflöningen ställer sig betydligt lägre än maximilönen. Begravningshjelpen har ingen ekonomisk betydelse för jernvägen; den uppgick enligt komiténs uppgift för år 1894 till 7,784 kronor 87 öre och beräknas densamma att

i medeltal uppgå till 6,500 kronor årligen. Denna alltså i och för sig obetydliga löneförmån är dock för personalen af stor betydelse, enär understödet kommer vid ett tillfälle, då behovet är störst. Det vore därför mycket att beklaga, om denna förmån skulle borttagas endast och allenast för den ofta omordade likställigheten med andra embetsverk. En stor personalgrupp, stationskarlarnes, har bibehållits vid sina nuvarande löneförmåner med det undantag, att vexel- eller signalkarl vid större station skulle kunna tilldelas ett tilläggsarfvode af 60 kronor per år, hvilken förmån sålunda ej skulle kunna komma alla till godo. Då denna personals tjänstgöring är betydligt ansvarsfullare och mera ansträngande än den, som åligger pumpare, putsare och kolvakter, mot hvilkas högsta arfvode, 720 kronor per år, ingen anmärkning blifvit framställd, synes stationskarlarnes högsta arfvode böra bestämmas till 780 kronor, oafsedt den förmån af beklädnadsersättning, som denna personal åtnjuter.

Rörande aflöningarne till tjänstemannapersonalen torde motionären af påtagliga skäl ej böra yttra sig. Grannlagenheten torde dock härvidlag ej trädas för nära, om här framhålles, att de aflöningsbelopp, som enligt förslaget skulle tillkomma öfverdirektörerna, äro för låga. Högsta lönen för öfverdirektör är föreslagen att utgå med 400 kronor högre belopp än det högsta, som kan tilldelas en byråchef uti öfriga embetsverk. Att jemföra öfverdirektörerna vid statens jernvägar med byråcheferna vid andra embetsverk torde väl ej kunna anses riktigt. Så stora fordringar ställas på en öfverdirektörs tekniska duglighet och administrativa förmåga, så uteslutande tages hans arbetskraft i anspråk af tjänstegöromål, så viktiga i ekonomiskt hänseende äro hans åtgöranden i tjensten, att något likartadt väl ej förekommer vid förvaltandet af en byråchefsbefattning, huru stor vikt dessa senare befattningar än må hafva. Öfverdirektörsbefattningarnas betydelse har under det senaste decenniet ökats i jernbredd med jernvägsnätets ökning och med trafikens tillväxt, och kommer sådant att alltjemt ega rum i samma mån som statsbaneaffären fortfarande tilltager i omfattning. Redan under nuvarande förhållanden torde det vara svårt att alltid finna för dessa embeten fullt kvalificerade personer, och skulle sådant framdeles i ännu högre grad blifva fallet, om lönen nedsattes. Det synes mig sålunda ej vara välbetänkt att företaga en sådan nedsättning.

Med stöd af det anförda får jag alltså:

då den med det föreliggande löneregleringsförslaget förknippade organisationen skulle försvåra och fördyra jernvägsadministrationen och utbildas densamma i byråkratisk anda;

då förslaget antagande skulle medföra försämrade löneförmåner för en stor del af betjeningspersonalen;

då stationskarlspersonalens berättigade önsknings om löneförbättring ej äro tillgodosedda, föreslå:

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående lönerglering för personalen vid statens jernvägar, ville i skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande på hvad sätt, dock utan rubbning i den grundprincip, hvarpå den nuvarande jernvägsorganisationen hvilat, de svårigheter, under hvilka jernvägsförvaltningen verkar, måtte kunna undanrödjas och derefter för Riksdagen framlägga nytt förslag till lönerglering för jernvägspersonalen, och att uti detta förslag såväl tjenstemännens som betjeningspersonalens skäliga löneanspråk måtte blifva tillgodosedda;

eller, om detta ej godkännes och Kongl. Maj:ts förslag i hufvudsak bifalles,

att följande ändringar uti detta förslag måtte af Riksdagen vidtagas:

a) uti punkt III.

att af arfvode efter klass, som uppgår till eller öfverstiger 1,200 kronor, fyra femtedelar skall anses utgöra lön och en femtedel tjenstgöringspenningar, samt af lägre belopp fem sjettedelar lön och en sjettedel tjenstgöringspenningar;

b) uti punkt IV A.

att arfvodet till öfverdirektör bestämmes till 6000 kronor, deraf 2000 kronor anses utgöra tjenstgöringspenningar, med två ålderstillägg à 500 kronor efter respektive 5 och 10 års tjenstgöring;

c) uti punkt IV B.

att de fyra distriktschefsbefattningarna måtte ur förslaget utgå och i detsamma i stället upptagas fyra trafikdirektörer med samma löneförmåner som äro föreslagna för ban- och maskindirektörerna;

d) uti punkt VI B.

att högsta arvodet för stationskarl måtte bestämmas till 780 kronor;

e) uti punkt IX.

att här måtte intagas bestämmelse om, att begravningshjälp må utgå till afliden tjänstemans eller be-
tjents sterbhus oberoende af dödsorsaken;

f) uti punkt X 1:o.

att här måtte intagas bestämmelse om, att förmånen af fri bostad skall tillkomma öfverdirektör;

g) uti punkt X 3:o.

att här måtte intagas bestämmelse om, att lokomotiv-
förare, eldare och vagnsmörjare samt konduktörer och
packmästare, hvilka ej åtnjuta fri bostad, måtte ega upp-
bära hyresbidrag, utgörande 20 procent af arvodet, obe-
roende af den ort, der de äro bosatta.

Stockholm den 10 februari 1897.

F. W. H. Pegelow.