

**Tomt för nytt posthus i  
Kristinehamn.**

(Del I, sid. 106, § 5.)

Rörande bebyggande av postverkets tomt i Kristinehamn föreligger för närvarande ingen uppgjord plan. Undernandlingar hava förts mellan postverket och telegrafverket om tomtens utnyttjande för båda verkens räkning, men hava dessa förhandlingar ännu ej slutförts. Postverket disponerar för egen räkning lokal i Kristinehamn, förhyrd till och med den 30 september 1923.

**Posthusbyggnaden i Storvik.**

(Del I, sid. 106, § 6.)

Av de två lokaler inom posthuset i Storvik, vilka vid statsrevisorernas besök voro outhyrda, är sedan den 1 november den ena, nämligen bostadslägenheten uthyrd. Den andra, vilken huvudsakligen torde lämpa sig som kontorslokal, är utbjuden som hyresledig, men det tryckta affärsläget har så minskat behovet av dylika lokaler, att ingen spekulant, å vilken postverket ansett sig kunna reflektera, ännu anmält sig.

**Postkontoret i Hudiksvall.**

(Del I, sid. 107, § 7.)

På grund av nödvändigheten att genom nybyggnad för postverkets räkning tillgodose det trängande behovet av rymligare och ändamålsenligare lokaler för postkontoret i Hudiksvall anvisade 1920 års riksdag 40,000 kronor för tomtköp till posthusbygge. Generalpoststyrelsen, som inköpt välbelägen tomt, sökte att få förslag framlagda om tomtens bebyggande till såväl 1921 som 1922 års riksdag, men av statsfinansiella skäl ansågo sig vederbörande departementschefer icke kunna vidareföra dessa förslag.

Generalpoststyrelsen har lyckats säkerställa postkontorets innehav av nuvarande lokaler under ytterligare två års tid, d. v. s. till och med den 30 september 1925. Postkontorets huvudlokal är emellertid så trång att särskild paketexpedition måst förhyras. Kostnaden pr år uppgår från och med den 1 oktober 1923 till

för huvudlokalen . . . . .	5,000 kr. eller 25,00 kr. pr kvm:s golvyta
„ paketexpeditionslokalen . . .	2,300 „ „ 20,91 „ „ „ „ „
tillhopa	7,300 kr. eller 23,55 kr. pr kvm:s golvyta.

Hyreskontrakten äro så formulerade att postverket kan på vissa villkor bliva fritt från desamma redan med utgången av september månad 1924.

Generalpoststyrelsen har i sin skrivelse den 31 augusti 1922 angående anslag för kapitalökning på nytt framfört till Kungl. Maj:t förslag om tomtens bebyggande med posthus (som jämväl skulle inrymma lokaler för telegrafverkets behov) och har

därvid framlagt ett kostnadsförslag, som stannar vid tillhoppa 227,000 kronor. Generalpoststyrelsen har vid förslaget framläggande betonat, att i och med postkontorets förläggande till ändamålsenlig lokal skulle postkontorets driftkostnader kunna nedbringas genom minskning i personalens antal. Tillsammans med minskade utgifter för städning och transporter torde härigenom en besparing av cirka 10,000 kronor per år bliva en omedelbar följd av postkontorets förläggande till en enda lokal. Då nu kostnaden för posthusbygget skulle utgöra

för tomt .....	40,000
„ byggnad .....	227,000

tillhoppa 267,000 kronor och 7 % av detta belopp eller 18,690 kronor torde böra anses vara skälig avkastning av fastigheten, har postkontoret att häremot uppsätta

sagda besparing .....	10,000
hyressumman för de nuvarande postlokalerna .....	7,300
blivande inkomst av uthyrda lokaler till telegrafverket och till en- skild, minst .....	10,000

eller 27,300 kr.

Härav torde framgå att ett bifall till generalpoststyrelsens ovanberörda förslag om posthusbygge i Hudiksvall skulle redan av statsekonomiska skäl vara fördelaktigt.

#### Postkontoret i Mjölby.

(Del I, sid. 107, § 8.)

Den rätt avsevärda hyran för postkontoret i Mjölby har föranlett två förslag om lokalombyte. Dels har föreslagits, att postkontoret skulle förläggas invid statens järnvägars stationshus på platsen. Dels har man, på sätt revisorerna ifrågasätta, tänkt sig kunna få förhyra den lokal i telegrafverkets hus, som apoteket för närvarande innehar. I det förra fallet skulle posttransporterna i Mjölby högst avsevärt underlättas, och antagligen skulle härigenom en tjänstemannabefattning i lägsta grad kunna indragas. Visserligen skulle en postlokal invid järnvägsstationen icke kunna beträffande läget mäta sig med den nuvarande, vilken ligger i samhällets centrum, men någon egentlig olägenhet skulle flyttningen säkerligen icke vålla korrespondenter i allmänhet, då skäl för besök vid järnvägsstationen naturligtvis ofta förekomma.

Telegrafverkets hus har ett avskilt läge vid en bigata och postkontorets inrymmande där skulle helt visst bliva föremål för starka anmärkningar från posttrafikanternas sida. Även om hyran i telegrafverkets hus skulle komma att ställa sig billigare än i ett möjligen blivande hus vid järnvägsstationen, bleve posttransporterna till telegrafverkets hus besvärligare än för närvarande och skulle nödvändiggöra att personalen i lägsta grad bibehölls i nuvarande numerär, varemot genom postlokalens förläggande invid stationshuset enligt vederbörande postdirektörs utsago åtminstone en tjänsteman i lägsta lönegraden skulle kunna inbesparas. Frågan kommer att av generalpoststyrelsen upptagas till närmare utredning och prövning.

**Postverkets bostadshus i Sundsvall och Lycksele.**

(Del I, sid. 107 och 108, §§ 9 och 10.)

Revisorernas yttrande på dessa punkter torde ej påkalla något uttalande från generalpoststyrelsens sida.

**Posthuset i Västervik.**

(Del I, sid. 108, § 11.)

Postkontoret disponerar i posthuset ett nyttigt ytutrymme av 401 kvadratmeters golvyta och innehar i allt 475 kvadratmeters golvyta. Större delen av lokalen har en höjd av 5,5 meter, vilket bidrager att giva intryck, att lokalerna äro större, än de i själva verket äro. Över cirka 55 kvadratmeter av postlokalsens yta är huset entresolerat. De rum av mycket låg takhöjd, som på detta sätt uppstå, kunna ej användas som egentliga arbetslokaler, och att genom ytterligare entresolering skaffa sig onödig golvyta för postkontoret, för att kunna avstå någon del av dess nuvarande lokal till uthyrning, låter sig icke göra. Att utan vidare minska postlokalen med så stor del, att därav kunde bildas affärslokaler, kan ej ske utan olägenhet för postkontorets arbete, och även om man anser, att man kunde bortse från sådant, så länge nuvarande depression är för handen, bleve en återgång till det nuvarande måhända ofrånkomlig, om trafiken på nytt börjar öka i den omfattning, som skedde vid den tidpunkt, då posthuset i Västervik planerades och byggdes.

Det skulle dessutom vara ytterst ovisst, att en i posthuset inrymd affärslägenhet skulle kunna uthyras mot förmånlig hyra, då posthuset icke har något affärs-läge. Att nedlägga kostnader på att söka åstadkomma bostadslägenheter av någon del av postlokalen anser sig generalpoststyrelsen ej kunna tillråda. Sedan generalpoststyrelsen på sin tid under pågående bostadskris lyckats utverka det av revisorerna omnämnda anslaget å 95,000 kronor, hava förhållandena numera ändrats därhän, att det ej längre är behöfligt att i posthuset anordna bostäder för statens tjänstepersonal. Generalpoststyrelsen har därför beslutat att för sagda ändamål icke taga anslaget i anspråk, utan kommer detsamma att stå till statsverkets disposition. Styrelsen skall emellertid icke underlåta att undersöka möjligheten för att med ekonomisk fördel för staten i något hänseende ändra postkontorets här omskrivna lokaler. Stockholm den 21 december 1922.

JULIUS JUHLIN.

ERNST HÖGNER.

*Aldo Hammarquist.*

*Bilaga 1.*

Transumt.

Enligt postdirektionen tillställt utdrag ur statsrevisorernas senaste berättelse säga sig statsrevisorerna av en av Kungl. Generalpoststyrelsen lämnad uppgift å vikariat, som uppehållits av tjänstemän i 8:de eller högre grad, stationerade å annan ort än där vikariatet uppehållits, hava funnit, att sådana förordnanden förekommit i anmärkningsvärt stor omfattning.

Såsom exempel härpå hava statsrevisorerna framdragit en del fall utvisande huru personal skickats från den ena platsen till den andra för kortare vikariat.

Dessa exempel, som huvudsakligen hänföra sig till Norra distriktet, avse emellertid till största delen reservpersonal, som saknar fast placering och som är avsedd just för bestridandet av uppkommande vikariat å olika orter.

Då den e. o. personalen enligt av Kungl. Maj:t utfärdade avlöningsbestämmelser äger uppbära full avlöning även för tid, då densamma icke tages i anspråk för tjänstgöring, har det givetvis varit postdirektionen angeläget att i möjligaste mån bereda denna personal ständig sysselsättning. Att det därvid icke kunnat undvikas, att reservpersonalen ibland måst företaga längre resor jämväl för kortare tjänstgöringsuppdrag är uppenbart.

Beträffande de angivna exemplen får postdirektionen vördsamt meddela följande.

Resorna för vederbörande tjänstemän *från Sollefteå till Boden, från Östersund till Luleå och från Ragunda till Luleå* hava påkallats därav, att utbildad vikarie icke funnits att tillgå på närmare håll;

resan för en tjänsteman *från Stockholm till Skellefteå* har ägt rum i samband med vederbörande tjänstemans, en e. o. postexpeditör, förflyttning från Stockholms distrikt till Norra distriktet;

den tjänsteman, en e. o. postexpeditör, som företagit resan *från Sveg till Sollefteå*, erhöil efter slutat förordnande vid postkontoret i Sveg, där vederbörande icke längre kunnat beredas tjänstgöring, semester. Efter semesterens slut förordnades denne tjänsteman, som under semester vistats i sitt hem i Sollefteå, att tjänstgöra vid postkontoret där;

resan för en tjänsteman *från Gällivare till Sundsvall* har i verkligheten icke företagits direkt. Vederbörande tjänsteman har efter slutat förordnande vid postkontoret i Gällivare beviljats enskild ledighet, under vilken tjänstemannen vistats i sitt hem i Kilafors. Efter ledighetens utgång har vederbörande disponerats för tjänstgöring vid postkontoret i Sundsvall och med anledning härav bekommit ersättning för resa Gällivare—Sundsvall. Annan vikarie än den anlitade har vid tillfället icke funnits att tillgå för förordnandet ifråga; och

resan *från Sundsvall till Umeå* har företagits av en postexpeditörsaspirant med hemort i Umeå. Denna aspirant, som icke längre kunde beredas förordnande i Sundsvall, har då det förutsetts, att aspiranten inom kort icke skulle kunna sysselsättas, tilldelats några dagars förordnande i Umeå, dit postverket i allt fall måst bekosta aspirantens resor.

rantens resa. Efter sistnämnda förordnande har aspiranten under någon tid gått utan tjänstgöring.

Såsom förut framhållits, hava vederbörande befattningar måst uppehållas. Att därför anlita personer utom verket, om sådana funnits att tillgå, vilket knappast är troligt, och låta extra personalen gå utan sysselsättning men likväl uppbära avlöning, torde sannolikt ej hava blivit ekonomiskt förmånligare för postverket.

En sådan åtgärd hade dessutom ej främjat allmänhetens betjänande utan snarare tvärtom.

---

Sundsvall den 14 december 1922.

ERNST LJUNGGREN.

*Bilaga 2.*

Anmodad yttra mig i anledning av statsrevisorernas anmärkning beträffande ett förordnande å postmästartjänsten i Örebro, får jag värdsamt anföra följande.

Enär sagda tjänst — jämte postmästartjänsten i Uppsala — är den mest krävande postmästartjänsten inom mellersta postdistriktet, kunde av olika skäl ingen av de båda kontrollörerna i Örebro komma i fråga för ett förordnande under så lång tid som 45 dagar. Det blev därför nödvändigt att taga vikarie från annat håll. Här till utsågs postmästare Wennersten i Norrtälje. För denne skulle under normala förhållanden hava förordnats förste postexpeditören å platsen, men då denne var sjuk, förordnades som vikarie för Wennersten en förste postexpeditör vid postdirektionen. Denna anordning medförde för distriktsförvaltningen den fördelen, att en av dess tjänstemän fick tillfälle att grundligt sätta sig in i förhållandena vid postkontoret i Norrtälje, vars underlydande distrikt — med 30 poststationer, 9 postföringslinjer och 15 lantbrevbäringslinjer — hör till de större. Åtgärden har förut praktiserats beträffande andra postkontor inom distriktet, beträffande vilka inhämtandet av på direkta iakttagelser under en längre tid grundade upplysningar varit önskligt.

Såsom vikarier för meranämnde förste postexpeditör vid postdirektionen tjänstgjorde *icke* tjänsteman från annan ort, utan dels en postexpeditör vid postdirektionen, dels en i Gävle utan fast placering stationerad postexpeditör.

De av statsrevisorerna lämnade uppgifterna beträffande kostnaderna för ifrågavarande förordnande äro felaktiga. Kostnaderna uppgingo

för postmästaren Wennersten .....	till kr. 704:60
„ förste postexpeditören Dahlgren .....	„ „ 509:65
„ postexpeditören Löf .....	„ „ 15:50
„ postexpeditören Hansson .....	„ „ 8:50

Det torde böra anmärkas, att postmästare Wennersten åtnjöt semester i omedelbar följd efter förordnandet i Örebro och att samma vikarie då användes, men att, så snart förste postexpeditören i Norrtälje efter sjukdomens slut återinträdde i tjänst, postmästarförordnandet överflyttades på honom.

ERIK G. LANNGE.

### **Telegrafstyrelsens**

utlåtande i anledning av riksdagens revisorers uttalanden rörande telegrafverket del I, sid. 109—111, § 5 och 7 samt sid. 184, § 2.

Till Konungen.

Genom remiss den 5 december 1922 anbefalld att avgiva utlåtande över vad riksdagens senast församlade revisorer i remissen bifogade handlingar anfört får telegrafstyrelsen anföra följande.

#### **Särskilda uttalanden beträffande de affärsdrivande verken,**

(Del I, sid. 184, § 2.)

Telegrafstyrelsen har alltid sökt iakttaga behörig sparsamhet beträffande representationskostnader. Också har av de anslagna 5,000 kronor per år endast åtgått, under år 1920 3,081 kronor, under år 1921 3,069 kronor och under år 1922 3,686 kronor. För att ytterligare belysa arten och omfattningen av telegrafstyrelsens värdskap torde få anföras, att anslaget under år 1922 måst tagas i anspråk vid ej mindre än 16 olika längre eller kortare besök av flera eller färre representanter för utländska förvaltningar.

#### **Telegrafstationen i Kristinehamn.**

(Del I, sid. 109, § 5.)

Telegrafstyrelsen underhandlar för närvarande med hyresvärden i Kristinehamn angående förlängning av hyreskontraktet. Om dessa underhandlingar utfalla enligt önskan, kan telegrafverkets station med fördel kvarstanna i nuvarande lokaler så länge växelborden räcka. Därefter, d. v. s. 12—15 år framåt, torde ny telefonsal kunna inredas i samma hus. På detta sätt skulle en dyrbar flyttning av stationen kunna undvikas och en avsevärd byggnadskostnad besparas statsverket.

**Telegrafverkets i Nynäshamn för-  
lagda verkstadsanläggning.**

(Del I, sid. 110, § 7.)

Revisorerna hava anfört att, under det att riksdagen dels år 1911 medgivit, att verkstadsbyggnad med kontorsbyggnad och portvaxtsstuga finge uppföras i Nynäshamn för en kostnad ej överstigande 410,000 kronor och dels år 1917 för utvidgning och tillbyggnad av verkstaden anvisat ytterligare 800,000 kronor, hade kostnaderna för verkstadsanläggningen uppgått till 2,368,069 kronor 50 öre, varav 1,179,659 kronor 96 öre belöpte sig på verkstads- och kontorsbyggnader samt portvaxtsstuga, 249,598 kronor 44 öre på smärre byggnader, 786,004 kronor 83 öre på maskiner och 152,806 kronor 27 öre på verkstadsinredning.

Innan telegrafstyrelsen går att avgiva förklaring över det sålunda anmärkta förhållandet, får styrelsen erinra om, att revisorerna bland anslagen icke medtagit ett belopp av 52,200 kronor, vilket 1918 års riksdag anvisade till inköp av mark, som utgör en del av den nuvarande verkstadstomten. Dessutom får styrelsen i viss mån tillrättalägga några av de utav revisorerna anförda siffrorna.

Revisorernas beräkningssätt för fastställande av det belopp, vilket blivit utan riksdagens hörande använt, skulle, om det vore riktigt, förutsätta, att de av riksdagen anslagna medlen blivit på öret använda för det ändamål, vartill de anvisats. Men så är icke förhållandet. Kostnaden har uppgått till ovan angivna 1,179,659 kronor 96 öre. I verkligheten har sålunda, då 1918 års anslag bör medräknas i anslagssumman, uppstått en besparing å 82,540 kronor 4 öre, som givetvis icke använts eller fått användas till täckande av någon del av de övriga här ovan uppräknade utgiftsposterna för verkstadsanläggningen, utan om vars användning för helt annat ändamål styrelsen tidigare gjort framställning hos Kungl. Maj:t för att framföras till riksdagen i sammanhang med äskandet av anslag till utgifter för kapitalökning beträffande telegrafverket. I följd härav belöpa sig rätteligen de belopp, vilka skulle tagits i anspråk utan riksdagens hörande, till 1,188,409 kronor 54 öre.

De utgifter, till vilka dessa medel använts, kunna med ett gemensamt namn benämnas utgifter för verkstadsutrustning. För åskådliggörande av dessa utgifters natur får styrelsen lämna en redogörelse för var dessa hava sin plats i telegrafverkets bokföring.

Det bundna kapitalet innefattar värdet av verkets färdiga anläggningar, vilka användas för någon av de tre rörelsegrenarna: lokalnätet, riksnätet och telegrafnätet, och som genom av dessa nät förmedlad trafik lämna avkastning till kapitalets förräntning och amortering. Vid sidan av de tre egentliga rörelsegrenarna finnes en fjärde: fastigheterna, för vilka värdet måste uppföras bland det bundna kapitalet och som förräntas genom influtna hyror. Alla telegrafverkets övriga tillhörigheter — i den mån de icke inköpas för driftmedel och direkt avföras å driftkostnadsstaten, såsom sker beträffande verktyg och möbler m. m. — bokföras såsom tillhörande rörelsekapitalet. Dit höra alltså alla inventarier i förråden samt verkstadens maskiner, transmissioner, material, halvfabrikat o. s. v. Dessa värdeföremål kunna ju ej i och för sig bidra till resultatet av telegrafverkets rörelse, då de ännu ej användas för trafik. Vartefter de, medelbart eller omedelbart, komma till sådan användning, av-

föras de antingen å driftkostnaden (stationers och linjers underhåll) eller å vederbörande anslag till telefon- och telegrafnätets utveckling. Vad särskilt verkstaden beträffar måste alla dess omkostnader — vilka icke äro upptagna i staten — återkomma i form av värde på levererade apparater. I detta värde måste ingå icke blott arbetslöner och kostnader för använda materialier, utan även avskrivningar å maskiner och övrig verkstadsutrustning. I annat fall vore verkstadens leveranspriser ej jämförliga med enskilda verkstäders.

För bland annat materiel i förråd och verkstadsutrustningen disponerar telegrafstyrelsen ett rörelsekapital (kassaförlag). Angående detta lämnades en fullständig utredning till 1921 års riksdag (utg. för kapitalökning: bil. 1: 1921 års tilläggsstat, sid. 17 och ff.). Telegrafstyrelsen tillåter sig erinra att telegrafstyrelsen sedan år 1903 haft rättighet att såsom kassaförlag behålla vinstmedel, att kassaförlaget sedan år 1912 uppgått till 3,237,833 kronor 87 öre, att 1921 års riksdag i avbidan på en närmare undersökning angående det verkliga behovet av rörelsekapital förklarar hinder från dess sida icke möta för att telegrafstyrelsen tills vidare icke till statsverket inlevererade viss uppkommen vinst och att riksdagen år 1922 till förstärkning av telegrafverkets rörelsekapital anvisat ett förslagsanslag, högst 15,000,000 kronor.

Av en i ovannämnda utredning till 1921 års riksdag intagen tablå framgår, att verkstaden av rörelsekapitalet (således utom för fastigheten) vid slutet av år 1919 tagit i anspråk 4,485,900 kronor. Denna post hade vid 1921 års slut vuxit till 5,543,449 kronor. Tio år tidigare eller 1911, då verkstadens förflyttning till Nynäshamn beslutades, utgjorde samma värde 1,610,332 kronor. Dessa siffror framgå av telegrafstyrelsens räkenskaper och finnas för varje år publicerade i styrelsens årsberättelser. I dessa berättelser ser man också ända sedan år 1892, då verkstaden första gången ingick med särskilda siffror i berättelsen, huru mycket av de verkstaden tilldelade medlen vid slutet av varje år varit bundna i verkstadsutrustningen. Sålunda var denna summa år 1891 18,303 kronor, år 1901 261,739 kronor, år 1911, då budgetreformen genomfördes och telegrafstyrelsen för första gången erhöll *anslag* för telefon- och telegrafväsendets utveckling, 303,595 kronor, år 1913, då verkstaden flyttades till Nynäshamn, 465,673 kronor, år 1917, före utvidgningen, 279,289 kronor, år 1918, efter utvidgningen, 742,120 kronor, år 1919 1,151,987 kronor och år 1921, såsom förut nämnts, 1,188,410 kronor.

Telegrafstyrelsen har här ovan påvisat, hurusom alltifrån verkstadens egentliga tillkomst medel under särskild form disponerats för verkstadsutrustningen samt att, såvida verkstaden skulle drivas enligt vanliga affärsmetoder, det varit nödvändigt att på sådant sätt disponera medel för sagda ändamål. Telegrafstyrelsen får ytterligare understryka, att dessa medel ej kunna redovisas varken såsom förbrukade (i driftkostnadsstaten) eller såsom kapitalökning, enär de först måste omsättas till apparatvärden, innan de kunna avföras å endera av dessa utgiftsposter och då antingen enligt fastställd driftkostnadsstat eller på av riksdagen beviljade anslag.

Ett gillande av revisorerernas anmärkning skulle medföra den konsekvensen, att användningen av telegrafverkets rörelsekapital måste underställas riksdagen, som sålunda skulle komma att taga befattning med inköp av kablar, stolpar, tråd etc. samt maskiner och dylikt för verkstaden. Likaså skulle uppförandet vid verkstaden av ett lådskjul eller ett garage för en ny lastbil behöva underställas riksdagen. Detta



kan ju icke vara revisorernas mening och har tydligen ej heller varit riksdagens. Eljest borde väl, om också icke år 1911, då verkstadsrörelsens flyttning till Nynäshamn beslöts, så dock år 1917, då 800,000 kronor anvisades till utvidgning av verkstaden, riksdagen ha måst fråga sig, vartill en så stor verkstad skulle användas, om den icke försåges med utrustning, vartill ju några medel icke begärts.

Vidare hava revisorerna, efter att hava av verkstadsdirektören inhämtat upplysning om antalet tjänstemän, underbefäl och arbetare vid verkstaden i oktober månad vart och ett av åren 1920, 1921 och 1922, anmärkt, att antalet tjänstemän icke minskats i samma grad, som arbetareantalet i följd av bristande arbetstillgång reducerats.

För att rätt bedöma denna fråga torde man böra utgå från förhållandet mellan antalet arbetare och tjänstemän under mera normala förhållanden än som varit rådande under de av revisorerna observerade åren. År 1917 utgjorde sålunda medelantalet arbetare 544, under det att antalet tjänstemän steg till 56. Då motsvarande siffror i oktober 1922 voro respektive 566 och 70, har sedan 1917 en nu kvarstående ökning av antalet tjänstemän vid en obetydlig ökning av antalet arbetare varit 14. Denna ökning har föranletts av inrättande av nya avdelningar, av vilka intressekontoret tillkommit huvudsakligen för att tillgodose ett arbetarnas behov, byggnadsavdelningen för arbete med nyanläggning av bostadshus samt underhåll av såväl sådana som verkstadsbyggnaden, men de övriga, nämligen statistikavdelningen, planeringsavdelningen, verktygsritkontoret och transportavdelningen, tillkommit för att nedbringa tillverkningskostnaderna.

*Intressekontoret* inrättades år 1918 för att förverkliga ett gammalt önskemål hos arbetarna. För närvarande äro 300 arbetare anslutna till detsamma. Kontoret sköter utom vanliga intressekontorsgöromål även marketenterirörelsen samt förmedlar inköp av matvaror och kläder för arbetarnas räkning. Kontoret sysselsätter 4 tjänstemän.

*Byggnadsavdelningen* sysselsätter 3 tjänstemän inclusive vice värden. Denna avdelning kan nu efter de nya bostadshusens färdigställande reduceras.

De å *statistikavdelningen* sysselsatta 2 tjänstemännen utarbeta lönestatistik samt handhava alla frågor rörande pensionering, värnpliktsförhållanden och dylikt samt verkställa utredningar, som påkallas av myndigheter.

*Planeringsavdelningen* har till uppgift att följa arbetets gång i verkstäderna och att ordna tillverkningen så, att behövliga detaljer framkomma i sådan tid, att de äro tillgängliga när de behövas, så att icke någon försening av leveranser äger rum. Det åligger jämväl denna avdelning att göra tidsstudier beträffande tillverkningen samt att söka utröna lämpligaste och billigaste tillverkningsmetoder. Å avdelningen äro 4 tjänstemän anställda.

Å *verktygsritkontoret* äro anställda 2 konstruktörer. Det torde för en var vara tydligt, att om ett dyrbart verktyg på ett par tusen kronors värde skall utföras, det har en viss betydelse att icke mera arbete nedlägges på detsamma än som för den speciella

tillverkningen är oundgängligen nödvändigt. Därför bör verktygsmakaren ha en fastställd ritning, visande hur verktyget skall utföras. Genom att ritning utföres kan verktygskostnaden på förhand beräknas, vilket även medför den stora fördelen, att vid lämnande av kostnadsanbud man vet vad man räknar med, och ej lämnar åt slumpen att avgöra om åtagandet går ihop eller lämnar förlust. En genialisk konstruktion för dylika verktyg kan vid den masstillverkning, som här förekommer exempelvis inom pressavdelningen, medföra oerhörda besparingar i driftkostnad, och hava även erfarenheter här visat detta.

Vad slutligen beträffar *transportavdelningen* som sysselsätter 1 tjänsteman, har denna tillkommit för att undvika användandet av produktiv arbetskraft för förflyttning av material under tillverkningen. Man har i ett pressorgan framhållit, att transportarbetarna själva kunna sköta detta arbete utan förman. Tillämpas en sådan princip på en avdelning, kan man ju lika gärna göra det genomgående. Resultatet blir kaos.

Å de nya avdelningarna äro således 16 tjänstemän anställda. Som hela ökningen var 14, har, delvis genom de nya avdelningarnas tillkomst, antalet tjänstemän å övriga avdelningar kunnat minskas med 2.

---

Slutligen hava revisorerna ifrågasatt, huruvida icke statens verk borde anmodas att vid behov av vissa möbler införskaffa kostnadsförslag även från telegrafverkets verkstad.

Åtgärder i berörda syfte hava redan för länge sedan vidtagits. Så hava till exempel 84 stycken toalettskåp för 1:sta klassens vagnar levererats till statens järnvägar under en period, då ej fullt arbete fanns för hela snickeriet. Under hösten år 1921 har telegrafstyrelsen hos arméförvaltningen, marinförvaltningen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, generaltullstyrelsen och domänstyrelsen förfrågat sig angående behov av snickerier, men har svarats, att något sådant icke föreläge. Slutligen har under december 1922 från generalpoststyrelsen inkommit beställning å 20 stycken specialskåp för postsparbanken.

---

Vad revisorerna anfört under §§ 1, 2, 3, 4 och 6 torde icke påkalla något yttrande från telegrafstyrelsen.

Vid avgörandet av detta ärende hava styrelsens samtliga byråchefer närvarit.

Stockholm den 20 december 1922.

Underdånigst:

HERMAN RYDIN.

K. E. LANDSTRÖM.

*Fr. Funch.*

## Järnvägsstyrelsens

utlåtande i anledning av riksdagens  
revisorers uttalanden del I, sid. 111  
—156, §§ 1—21.

### Till Konungen.

Genom remiss den 5 december 1922 har Järnvägsstyrelsen anbefallts att avgiva utlåtande över vad riksdagens revisorer i remissen bilagda handlingar anfört; och får Styrelsen med remissaktens återställande till åtlydnad härav anföra följande.

#### Särskilda uttalanden beträffande de affärsdrivande verken.

(Del I, sid. 184, § 2.)

Representationskostnader.

Under § 2 i särskilda uttalanden beträffande de affärsdrivande verken hava revisorerna uttalat, att verifikationer till utgifter för representationskostnader givit vid handen att ifrågavarande värdskap och representationskostnader ej alltid varit av den art, som kan betraktas som enkelt värdskap och tagit en omfattning, som föranleder revisorerna att erinra om vikten av att behörig sparsamhet iakttages.

Något överdåd beträffande värdskapets beskaffenhet torde icke kunna läggas Järnvägsstyrelsen till last, i det Styrelsens värdskap i genomsnitt torde hava varit varken bättre eller sämre, än vad som pläгат bjudas Styrelsens representanter vid resor till förhandlingar på utrikes ort. Det synes Styrelsen obetingat som borde likställhet härvidlag vara bäst förenlig med landets och statens järnvägars värdighet och för övrigt även med deras skyldigheter i det internationella umgänget. Beträffande värdskapets omfång har det visserligen på grund av den för allt nyordnande efter kriget allt livligare korrespondensen med främmande järnvägsförvaltningar betingat så stora kostnader, att de torde varit oöverkomliga, ifall de i stället för på affärsföretaget skulle ha fallit på en ämbetsman utan privatförmögenhet. I förhållande till statsbarnornas omslutning bliva anmärkta kostnader dock så små, att de praktiskt taget ej kunna äga inflytande på deras ekonomi.

1920 förbrukades således	kr. 11,848:68	mot	anslagna	kr. 12,000:—
1921	” ” ”	8,817:42	” ” ”	12,000:—
1922	” ” ”	9,841:36	” ” ”	12,000:—

För 1923 har med den fallande prisnivån begärts allenast 7,500 kronor mot de i Kungl. brevet den 3 september 1920 såsom skäligen ansedda 12,000 kronor i förhållande till verkets storleksordning.

## Järnvägsstyrelsens organisation och arbetsuppgifter.

(Del I, sid. 111, § 1.)

Under förmålan att ehuru antalet ärenden år 1918 avsevärt nedgått, antalet ordinarie befattningshavare inom Styrelsen likväl ökats samt att under år 1921 fanns i Styrelsen anställd jämväl extra personal till stort antal, hava revisorerna ansett, att åtgärder snarast möjligt borde vidtagas för nedbringande av antalet befattningshavare i Styrelsen eventuellt genom minskning av antalet byråer och ifrågasätta revisorerna särskilt, huruvida det kunde vara erforderligt att bibehålla militärbyrån.

Som revisorerna själva anmärka, är ej antalet ärenden avgörande för Styrelsens arbetsbörda, utan erfordras förvisso annat material till grund för bedömandet av möjligheten att indraga byråer.

Beträffande åtgärder härutinnan skall Styrelsen yttra sig i samband med infordrat utlåtande över statsbanekonomikommisionens betänkande del II angående förvaltningens ledning och organisation.

Styrelsen vill dock här erinra om den, redan innan kommissionens betänkande avgavs, inom Styrelsen igångsatta utredning angående i viss mån förändrad byråindelning, som med generaldirektörens skrivelse den 12 november, 1921 bragtes till kommunikationsministerns kännedom.

Undersökningen ifråga hade avsett att förverkliga ett önskemål, att inom den bestående organisationens ram vidtaga vissa till besparing och andra fördelar syftande ändringar av arbetsfördelningen mellan Styrelsens byråer ävensom en eventuell sammanslagning av de båda taxebyråerna. Den undersökning, som sedermera utförts enligt detta program, hade emellertid givit vid handen, att så föga vore åtminstone för det närvarande att vinna med en sammanslagning av taxebyråerna, att åtgärden ej kunde försvaras med hänsyn till de olägenheter och de risker, som samtidigt kunde vara därmed förenade. Inrikes taxebyråns arbetsbörda vore i stället — särskilt vid nu rådande så skiftande taxe- och samtrafikförhållanden i landet — så stor, att byrån även bestående såsom egen byrå måste beredas någon arbetslättnad.

Ehuru Styrelsen, såsom nämnts, vid besvarandet av ekonomikommisionens betänkande, blir i tillfälle att närmare yttra sig rörande den av revisorerna särskilt ifrågasatta indragning av militärbyrån, vill Styrelsen dock här förutskicka, att en organisation utan särskild militärbyrå bleve tyngre och arbetade långsammare än den nuvarande organisationen med en särskild militärbyrå, där såväl militär som järnvägsteknisk sakkunskap finnes förenad. Tillförlitligheten i järnvägarnas krigsförberedelser bleve avsevärt minskad. Ansvaret för krigsförberedelserna påvilas nu militärbyrån. Genom att fördela ansvaret på ett flertal tjänsteställen torde detta ansvar i avsevärd grad få stå tillbaka för de uppgifter, som driften av statens järnvägar ställer på vederbörande tjänsteställen.

Beträffande den av revisorerna äskade minskningen av antalet tjänstemän inom Styrelsen i allmänhet, må erinras, att Styrelsen senast i skrivelse den 1 december 1922 till kommunikationsministern framhållit beträffande expeditjonsarbetet hu-

rusom såväl i Styrelsen som å linjens förvaltningsställen genom tyngden av nya författningar och komplicerade förordningar rörande såväl personalens löne- och anställningsvillkor som förvaltningen i allmänhet ävensom vid den på alla områden så oroliga utvecklingen genom alljämt i stor utsträckning avfordrade utredningar och svar på remisser rests stora hinder i Styrelsens strävan att söka nedpressa personalstocken för förvaltningsarbetet i anslutning till det nedgående trafikarbetet och penningomslutningen. Styrelsen vill dock här uttala att bestämda tecken nu börja tyda på att reducering av personalantalet inom Styrelsen kan ske. Under de senaste månaderna har antalet i Styrelsen anställda ordinarie och icke ordinarie tjänstemän nedgått med resp. 15 och 10 man och i det redan i september avgivna statförslaget för år 1923 har upptagits 20 ordinarie befattningar mindre än i den för innevarande år fastställda personalstaten. Lediga befattningar hållas vakanta i den mån så är möjligt; sålunda hava endast beträffande befattningarna inom 13—20 lönegraderna så förfarits med en byrådirektörs-, en förste byråingenjörs-, tre överinspektörs- och två konstruktörsbefattningar. Vid avgivande av kostnadsstatförslaget för 1923 har ock strävan inriktats på att entlediga extra ordinarie personal delvis utan ersättning av annan arbetskraft; denna kostnadsstat för Styrelsen exkl. de det direkta linjearbetet mera berörande fyra större kontoren har från 6,825,700 kronor 1921 och 4,875,300 kronor 1922, vilka belopp i verkligheten blivit i runda tal resp. 6,177,000 och 4,606,000 kronor, beräknats minskad med c:a 900,000 kronor i förhållande till sistnämnda belopp eller alltså till omkring 3,700,000 kronor.

Revisorerna hava ansett sig böra påpeka en passus i banavdelningens berättelse för år 1921 "oaktat de under året nedgående konjunkturerna även på byggnadsområdet har arkitektavdelningens arbetsbörda icke märkbart minskats. Visserligen har det icke varit fråga om några större egentliga nybyggnader, men desto flera moderniserings- och tillbyggnadsarbeten", och med anledning härav hava revisorerna gjort uttalandet, att det ville synas dem som om med hänsyn till driftresultatet vid statens järnvägar, dylika arbeten tills vidare bort anstå och endast produktiva anläggningar komma till utförande. Ett vidare anförande av vad som i berättelsen relaterats skulle emellertid hava åskådliggjort också med vilka alldeles icke onyttiga arbeten det relativt, emot statens järnvägars storleksordning och Styrelsens arbetsomfång på området, lilla arkitektkontoret varit sysselsatt. Det redogöres nämligen i berättelsen omedelbart efter citerade parti närmare för dessa moderniserings- och tillbyggnadsarbeten. Sålunda redogöres för om- och tillbyggnaden av stationshuset i Malmö, vilket mycket omfattande arbete ansluter sig till av riksdagen fattat beslut om Malmö stations utvidgning och icke kan betecknas såsom vare sig onödigt eller lämpligt att uppskjuta. Vidare omnämnes Katrineholms stations hus fullt så angelägna utvidgning och modernisering för driften, närmare föremål för behandling i annat sammanhang i denna skrivelse, en mindre sedan länge önskvärd ändring av stationshuset i Luleå, vilken ansågs böra realiseras till utställningen därstädes, en ur trafikerings- och ordningssynpunkt nödvändig utvidgning och modernisering av Norrköpings stationshus sammanhörande med riksdagsbeslut angående hela bangårdens i Norrköping numera färdiga ombyggnad, mindre utvidgningar och förändringar av Skellefteå, Åre, Karlstads och Älmhults stationshus för vinnande av nödiga utrym-

men för och god ordning vid trafikens avvecklande samt vidtagna även av skyldig hänsyn till trafikanterna. Därjämte hava givetvis alltid vanliga utredningar pågått och därför bland annat skissförslag upprättats för utvidgning av stationshusen i Lund och vid Stockholms Central, sammanhörande med ifrågasatta ombyggnader och utvidgningar av dessa stationer. Att ett verk med statens järnvägars väldiga fastighetsinnehav och under alla förhållanden mycket stora arbetsomfång inom husbyggnads- och underhållsområdet skall kunna behöva ett arkitektkontor sysselsättande ej mera än en ledande arkitekt och 11 medhjälpare torde ej vara ägnat att förväna och Styrelsen vill fritaga sig från den utan fog gjorda antydningen att tjänstestället skulle syssla med arbeten, vilka böra kunna anstå till bättre driftsresultat vunnits. De arbeten med stationshus och andra byggnader, som av arkitektkontoret förberedas, kunna icke rimligtvis hänföras till icke produktiva anläggningar, utan hava i regel just till uppgift att genom bättre och rymligare anordningar underlätta trafik- och expeditonsarbetets avvecklande och därigenom inskränka personalbehov och ty åtföljande driftskostnader.

Hänsynen till driftsresultatet under revisionsåret — ett extremt lågkonjunktursår, under vilket även de flesta privatföretag gjort förluster och under vilket för övrigt statens järnvägars mindre tillfredsställande ekonomiska resultat trots den abnorma lågtrafiken, har sin grund allenast uti de tidigt beslutade taxesänkningarna och i jämförelse med privatföretagen väsentligt höga lönerna till personalen — kan ej få föranleda statsbaneanläggningarnes bringande i förfall. En affär som statsbanan måste enligt Styrelsens förmenande tagas på längre sikt och åtgärder för underhåll och utveckling rättas därefter.

#### **Fribiljetter vid statens järnvägar.**

(Del I, sid. 113, § 2.)

Järnvägsstyrelsen, som sedan länge haft den uppfattningen att förmånen av fria resor å statens järnvägar, framför allt i vad angår utom statsbaneförvaltningen stående personer, nått en utsträckning, som synes böra i möjligaste mån beskäras, har därför under de senare åren för åstadkommande av inskränkning härvidlag vidtagit följande åtgärder.

#### **A.**

##### *Beträffande fribiljetter till utomstående personer.*

I skrivelse den 2 september 1919 till statsrådet och chefen för civildepartementet gjorde generaldirektören framställning om återkallande av det genom Kungl. Maj:ts beslut den 8 december 1911 givna bemyndigande att under vissa villkor för svensk konsul utfärda fribiljett för resa å statens järnvägar.

I ämbetsskrivelse från civildepartementet den 14 maj 1920 meddelades, att Kungl. Maj:t funnit gott återkalla nämnda beslut.

Den 14 november 1919 översände Styrelsen till statsrådet och chefen för Kungl. Civildepartementet en förteckning å de personer, som i egenskap av kommittéledamöter m. fl. samt vissa polismän tillhörande en särskild polisbyrå, innehade statens järnvägars årskort samt hemställde, huruvida icke en inskränkning borde äga rum i utfärdande av stående biljetter till dylika personer.

I skrivelse den 12 januari 1920 gjorde Styrelsen framställning hos Kungl. Maj:t om åtgärder i syfte att få till stånd indragning av fribiljetter å statens järnvägar för åtskilliga tjänstemän vid post-, telegraf- och tullverket.

Denna framställning blev genom Kungl. brev den 30 januari 1920 bifallen, därvid förordnades att bestämmelserna i Kungl. brevet den 20 mars 1908 angående bemyndigande för Styrelsen att utfärda biljetter till fria resor å statens järnvägar för personal, tillhörande nämnda verk, skulle upphöra att gälla med utgången av februari 1920.

Om denna Styrelsens åtgärd underrättades Generalpoststyrelsen och Telegrafstyrelsen genom skrivelser den 15 november 1919, varvid som svar Poststyrelsen förklarade sig icke hava något att erinra mot indragningen av fribiljetterna ifråga. Telegrafstyrelsen däremot framhöll, att förmånen av fribiljetter, som visat sig vara till stor fördel för vederbörande tjänstemän, så mycket mindre borde utan tvingande nödvändighet borttagas, som de även komme statens järnvägar till godo vid dessa tjänstemäns befattning med de gemensamma stolplinjerna.

Då Styrelsens framställning i skrivelse den 14 november 1919 icke föranledde till någon åtgärd, förnyade Styrelsen densamma i skrivelse den 10 december 1920 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, varvid hemställdes om åtgärders vidtagande i syfte *dels* att utfärdandet av årskort å statens järnvägar för kommittéledamöter måtte upphöra, *dels ock* att indragning i största möjliga utsträckning måtte ske av de fribiljettsförmåner, som genom Kungl. brev den 20 mars 1908 jämte i anslutning därtill meddelade beslut samt andra Kungl. brev och ämbetsskrivelser äro medgivna landshövdingar, biskopar, landsfogdar, landsfiskaler och länsdetektiver samt vissa ämbets- och tjänstemän i överståthållareämbetet för polisärenden och Stockholms poliskår.

I brev den 28 januari 1921 meddelades att Kungl. Maj:t funnit gott förordna, att den i brevet den 20 mars 1908 vederbörande departementschef tillagda rätt att besluta i fråga om beviljande av fria resor eller fria transporter i andra än de i samma brev nämnda fall inskränktes sålunda, att chefen för kommunikationsdepartementet hädanefter icke må äga befogenhet att bevilja fria resor å statens järnvägar för ordförande och ledamöter i kommittéer, kommissioner och nämnder eller innehavare av därmed jämförliga uppdrag, därest vederbörande enligt meddelat beslut äga åtnjuta ersättning för av uppdraget föranledda resor *samt att* beträffande ifrågasatt inskränkning i rätten till fria resor å statens järnvägar för landshövdingar m. fl. framställningen icke kunde föranleda annan åtgärd än att vederbörande länsstyrelser anbefallts att före den 15 oktober 1921 till kommunikationsdepartementet *dels* inkomma med så vitt möjligt specificerade uppgifter beträffande den omfattning, vari landsfogdar landsfiskaler och, där sådant äger rum, polismän, samt vad angår tjänstemännen hos överståthållareämbetet för polisärenden eller Stockholms poliskår under

andra och tredje kvartalen år 1921 begagna sig av dem tillerkänd rätt att å resp. statsbanelinjer färdas å fribiljett ävensom i vad mån dylika resor företagits i tjänsten, *dels ock* angiva det yttrande i ärendet, vartill den gjorda utredningen må föranleda.

Denna fråga vilar sålunda fortfarande hos Kungl. Maj:t, som enligt vad Styrelsen inhämtat, lätit verkställa en utredning om den ekonomiska innebörden av Styrelsens förslag.

I skrivelse till Svenska Järnvägsföreningen den 14 december 1920 föreslog Styrelsen *dels* indragning av en del tillfälliga fribiljetter vid vissa resor i ärenden, som huvudsakligen beröra de enskilda järnvägarnas intressen, nämligen biljetter, som utfärdats för ordförande i styrelse eller verkställande direktör för enskild svensk järnväg, uppå framställning för varje särskilt fall, vid resa som avser förhandling med Styrelsen eller beivrande av sådant sammanträde med ombud för enskilda järnvägar, vid vilket vederbörande styrelse anses böra ställföreträdas av ordförande eller verkställande direktör, samt för ledamot eller suppleant i styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen, Enskilda järnvägarnas pensionskassa och Järnvägsassuransföreningen m. fl. dylika sammanslutningar vid resa i vederbörande förenings eller kassas ärenden, *dels* uppsägning från Styrelsens sida av gällande överenskommelse angående utfärdande av tillfälliga fribiljetter för resa å statens och vissa enskilda järnvägar och *dels* upphörande med utväxlingen av årskort å statens järnvägar och Svenska Järnvägsföreningens stående fribiljetter.

Efter underhandlingar med Svenska Järnvägsföreningen blev överenskommet, att utfärdande av tillfälliga fribiljetter för ordförande i styrelse eller verkställande direktör för enskild svensk järnväg skulle inskränkas till ledamot eller suppleant i styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen, *dels* att gällande överenskommelse angående utfärdande av tillfälliga fribiljetter för resa å statens och vissa enskilda järnvägar skulle uppsägas samt *dels* att utbytet av årskort mellan statens järnvägar och Svenska Järnvägsföreningen i hög grad skulle inskränkas.

Från och med år 1922 blev även en väsentlig inskränkning beträffande utdelande av årskort till befattningshavare vid enskilda järnvägarna genomförd, varigenom endast vissa trafikchefer bibehölls vid ifrågakvarande förmån och antalet årskort minskades från 112 till omkring 20 stycken.

Beträffande överenskommelsen angående utbyte av tillfälliga fribiljetter med enskilda järnvägarna uppsades densamma i skrivelse till Järnvägsföreningen den 20 mars 1922 och har förslag till ny överenskommelse, att gälla från och med den 1 januari 1923, av Styrelsen överlämnats till Svenska Järnvägsföreningen, enligt vilket förslag högst 6 samtrafikfribiljetter skulle tillkomma ordinarie tjänsteman per år med viss inskränkning beträffande resornas utsträckning i längd.

Även härigenom skulle en högst betydande inskränkning inträda beträffande enskilda järnvägars tjänstemäns fribiljettsresor å statens järnvägar.

## B.

### *Beträffande fribiljetter till statens järnvägars egen personal.*

I underdånig skrivelse den 10 december 1920 hemställde Styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreskriva att den tjänsteman, boende utom tjänstgöringsorten, på grund



härav tillkommande rätt att utfå stående fribiljett mellan boningsorten och tjänstgöringsorten upphäves;

*att* åldersgränsen, under vilken tjänstemans hemmavarande, icke självförsörjande barn nu äger utfå hushållsfribiljetter, nedsättes från 20 till 18 år,  
*samt att* hushållsfribiljett för tjänstemäns kvinnliga tjänare allenast må utfärdas, då fråga är om husföreståndarinna i familj, varest barn under 18 år finnes.

Som svar å Styrelsens hemställan förordnade Kungl. Maj:t genom brev den 28 januari 1921 *dels* att rätten att utfärda s. k. bostadsbiljetter skulle upphöra att gälla från och med den 1 januari 1922 dock med rätt för tjänsteman att under åren 1922 och 1923 vid köp av säsongbiljett åtnjuta förmånen av nedsatt avgift för resor mellan bonings- och tjänstgöringsorten sålunda att under år 1922 erläggas en tredjedel och under år 1923 två tredjedelar av för allmänheten gällande pris för sådan biljett, *dels* att övriga av Styrelsen föreslagna inskränkningar skulle gälla från och med den 1 oktober 1921.

Närmast med anledning av att Kungl. Maj:t i brevet den 28 januari 1921 anbefallt Styrelsen att taga under övervägande, huruvida och i vilken omfattning inskränkning i rätten till fria resor å statens järnvägar kunde vidtagas, har Styrelsen sedermera utfärdat bestämmelser innefattande inskränkning i rätten till hushållsfribiljetter å längre sträckor så att dylik biljett för resa mellan stationer på större avstånd från varandra än 300 km., må under ett och samma kalenderår lämnas högst:  
*en* gång till tjänstehavare, för vilken antalet hushållsfribiljetter per år icke överstiger sex;

*två* gånger till tjänstehavare, som har erhållit högst 12 hushållsfribiljetter per år samt

*fyra* gånger till tjänstehavare, som kan erhålla 24 hushållsfribiljetter per år.

---

Vid sidan av de ovan omförmälta, redan vidtagna och nyligen föreslagna åtgärderna för åstadkommande av minskning i de enskilda järnvägarnas tjänstemäns fria resor å statens järnvägar har inom Styrelsen ifrågasatts en anordning i syfte att utjämna det förhållande, som framgått av en av Styrelsen verkställd utredning, nämligen att tjänstemän vid enskilda järnvägarna i betydligt större utsträckning fritt befara statens järnvägar än vad som äger rum i motsatt avseende, d. v. s. beträffande statsbanepersonalens fria resor å de enskilda järnvägarna. Denna anordning avser införande av ett clearingsystem, varigenom beträffande samtliga fria resor, som företagas å statens resp. de enskilda järnvägarna, årligen en avräkning skulle ske av de kostnader, som de fria resorna betingat, om de betalats enligt gällande taxa. Emellertid har detta förslag mött bestämt motstånd från de enskilda järnvägarnas sida och har alltså ännu ej någon åtgärd till dess realiserande kunnat företagas. Frågan är dock därmed ej avförd från dagordningen.

Slutligen får Styrelsen meddela att Styrelsen enligt Kungl. Maj:ts uppdrag har under övervägande huruvida och i vilken mån ytterligare inskränkningar böra kunna vidtagas i fribiljettsförmånerna för statens järnvägars egen personal, särskilt beträffande hushållsmedlemmarnas resor.

**Avgift vid kunglig persons resa  
å Statens järnvägar.**

(Del I, sid. 116, § 3.)

Den ordning, som enligt vad revisorerna omförmält, iakttages i avseende å debitering av resor för den uppvaktning och betjäning, som åtfölja D. D. M. M. Konungen och Drottningen eller H. K. H. Kronprinsen på deras resor i egna ärenden å Statens järnvägar torde få erkännas icke stå i full överensstämmelse med de i Kungl. brevet den 17 september 1915 givna föreskrifterna om man tolkar bestämmelserna rent efter bokstaven.

En rent bokstavlig tillämpning kan emellertid på grund av skäl, för vilka här nedan redogöres, i förevarande fall icke anses vara lämplig.

H. M. Konungen kan på grund av den ställning han intager icke resa ensam. Även då han befinner sig på resa i s. k. egna angelägenheter, är han icke fri från sina konungliga plikter, varför han, var han än befinner sig, städse måste åtföljas av uppvaktning och betjäning.

Avgiften för vagn i vilken H. M. Konungen reser skulle utgå pr km., oberoende av antalet resande, då Konungens svit är så stor, att detta beräkningssätt blir billigare än om biljetter lösts för antalet resande. Då detta så gott som undantagslöst är fallet, skulle således vid resa i H. M. Konungens vagn, om avgift uttoges för den H. M. Konungen åtföljande sviten, densamma bliva precis lika stor, vare sig H. M. Konungen reste i vagnen eller ej, eller med andra ord, den förmån, som man genom Kungl. brevet avsett att bereda H. M. Konungen, skulle bortfalla.

Då detta måste anses strida mot den verkliga innebörden i det Kungl. brevet, har Styrelsen efter samråd med vederbörande departementschef tillämpat bestämmelserna i Kungl. brevet mera i dess verkliga anda.

Vad som här ovan anförts rörande H. M. Konungens resor gäller i stort sett också för H. M. Drottningens och H. K. H. Kronprinsens resor.

Det må härvidlag bemärkas att den sålunda antagna praktiska tillämpningen icke föranleder någon som helst ökning i Statens järnvägars utgifter och att de anmärkta avgiftsbefrielserna spela en synnerligen liten ekonomisk roll för statens järnvägar.

**Inlandsbanan.**

(Del I, sid. 117, § 4.)

Under denna paragraf anförda revisorerna att de vid resor å linjen Kristi-Häll- och last-  
nehamn—Mora lagt märke till, att tåget passerade en nyanlagd station, Ryssån, belä-platsen Ryss-  
gen mellan Vimo och Vika stationer. Då trafiken vid Ryssån syntes vara ringa, ån.  
hava revisorerna under hand införskaffat upplysningar från Styrelsen rörande ifrå-  
gavarande anläggning. Efter relaterande av vad därav framgått uttala revisorerna,

att utvidgningen ägt rum huvudsakligen i syfte att erhålla mötesplats, så att tågen icke behövde framföras under natten eller mycket sent resp. tidigt. Styrelsen vågar här framhålla, att Styrelsen beträffande den vidtagna åtgärden samtidigt upplyst även att vederbörande distriktsförvaltnings av Styrelsen godtagna förslag att anlägga en mötesplats vid Ryssån, borde ses mot bakgrunden av den vid förslagets framförande rådande trafiken — vilken särskilt med tanke på Inlandsbanebygget Brunflo—Sveg kunde förväntas bliva bestående — samt att det gällde att åstadkomma sådana mötesanordningar för tågen, att dessa icke behövde framföras under natten eller mycket sent resp. tidigt, enär härigenom personalökningen å stationerna nödvändiggjorts. Det reella skälet och målet för mötesplatsens anläggning var alltså att undvika personalökning d. v. s. att söka åstadkomma driftbesparing för framtiden. Då revisorerna uttala att tågen å sträckan Vika—Vimo för närvarande äro förlagda till tiden mellan 9 f. m. och 7 e. m. och att det å andra statsbanelinjer funnos lika långa stationshall, med större antal tåg samt att alltså behovet av anläggningen ur tågledningssynpunkt icke varit i någon mån trängande, så nödgas Styrelsen framhålla att just genom mötesanordningens befintlighet det är möjligt att låta tågen hålla sig inom tiden 9 f. m.—7 e. m. och vinna den personalbesparing, som uppstår genom att tidigare eller senare framgående tåg icke behövt passas på angränsande stationer. Förhållandet är därjämte att det icke å andra statsbanelinjer med större antal tåg finnas lika långa stationshall. Stationshall lika långa eller längre än här förefintliga — 17,0 km. — finnas däremot å följande platser på den svagare trafikerade linjen Orsa—Sveg, där tågantalet är mindre än fem, nämligen mellan Tallhed och Emådalen 17,0 km., mellan Älvho och Lillhamra 17,9 km. och mellan Fogelsjö och Bodarsjön 21,5 km., men även å denna linje är det av tågledningsskäl planerat att anlägga mötesplatser mellan de nämnda stationerna.

Vid anordnandet av tågmötesplatser på en under byggnad varande bana eller på en bana, som undergår ombyggnad för att upptaga andra trafikeringsuppgifter än förut, måste ju bestämmande ske efter antagande om vad trafikerörelsen under normala förhållanden kan komma att kräva. Alltför långa stationssträckor hava till följd en begränsning av linjens utnyttjande med hänsyn till antalet tåg under viss tid, varvid samtidigt är att märka att rubbning i ett tågs gång inverkar på övriga tåg, en omständighet som även vid normala förhållanden inverkar synnerligen ofördelaktigt på tågföringen. Dessa allmänna motiv för anordnande av mötesplatser, vilka även voro bestämmande vid bedömande av behovet av en mötesplats vid Ryssån, ha andragits inför Kungl. Maj:t och Riksdagen vid ingivande av äskanden för dylika anläggningar och ha befunnits bärande. De hava också allt fortfarande vitsord i särskilt här förevarande fall, ifall man ser frågan på något längre sikt och ej utgår vid bedömandet blott från förhållandena sådana de tett sig under år med abnorm lågtrafik.

Det är sant att vid mötesplatsens anordnande något lokalt trafikbehov ej var för handen. Då emellertid bostad för platsvakt i varje fall måste anordnas för mötesplatsens behov har det ansetts klokt med sikte på framtiden att i denna bostad inrymma även små lokaler för en trafikplats behov. Byggnaden är alltså uppförd enligt för ändamålet vid Statens järnvägsbyggnader använd minsta standardmodell och

i den ingår även anmärkta, skäligen oväsentliga detaljen, postfack i väntrummet för allmänheten.

Beträffande personaluppsättningen i Sveg får Styrelsen anföra följande.

Svegs järnvägsstation.

Vid tiden för revisorernas besök funnos vid Sveg anställda

i expeditionstjänst: 1 stationsinspektör.

1 stationsskrivare (föreståndare för godsexp.).

1 förste kontorsbiträde.

1 kontorsbiträde; alltså 4 man.

Det andra av revisorerna omnämnda kontorsbiträdet har tillkommit först efter besöket. Dittflyttningen var nödvändig på grund av den stora ökning i arbetet, som öppnandet av linjen Sveg—Åsarna medförde.

i yttertjänst: 1 stationsförman.

7 tjänstemän i stationskarlsgrad.

Av dessa senare användes till en början 3 och sedermera 2 man varannan dag i ordinarie tågtjänst. Härtill komma 2 tillfälligt till Sveg beordrade tjänstemän, vilka på sätt, revisorerna angivit, tjänstgjort med gruståg. Dessa hava bortflyttats i och med grustågens upphörande. Den fasta stationspersonalen i Sveg utgör således 6 1/2 man.

Det av revisorerna uppgivna antalet man i inner- och yttertjänst är således icke fullt riktigt. Tidigare under året har personalställningen vid Sveg varit:

I innertjänst: 4 man (inkl. stationsinspektören).

I yttertjänst: 5 man.

Proportionen mellan inner- och ytterpersonal i Sveg är ingalunda anmärkningsvärd. Vid en hel del medelstora och mindre stationer är relationen densamma, eller antalet personal i innertjänst t. o. m. relativt större än vad fallet är i Sveg. En för olika stationer konstant proportion mellan antal inner- och ytterpersonal är otänkbart, enär personaluppsättningen måste avpassas efter å olika områden förekommande arbetsmängder.

Beträffande den av revisorerna berörda frågan om överkvalificerad arbetskraft må ifråga om Sveg framhållas hurusom innerpersonalen därstädes, då Statens järnvägar den 1/1 1919 övertog Orsa—Härjedalens järnväg, bestod av:

1 stationsinspektör, 2 stationsskrivare, 1 förste kontorsbiträde, 1 notisbud.

Den ene stationsskrivaren har efter övertagandet utbytts mot kontorsbiträde. Det enda fall av överkvalificering, som här kan bli tal om, är att det övertagna förste kontorsbiträdet fått kvarbliva i Sveg. Utbyte av denne tjänsteman mot annan lägre hade emellertid varit ändamålslost, när behov av förste kontorsbiträde på annat håll ej förelegat utan tvärtom visst överskott föranletts av trafikminskningen. Notisbudet har på sin tid entledigats.

Personalen i Sveg är begränsad till minsta möjliga och är för övrigt snarare otillräcklig än för riklig så tillvida som erforderlig reserv saknas.

Beträffande revisorernas antydan att överkvalificerad arbetskraft skulle komma till användning vid nyanlagda statsbanelinjer, så är en sådan uppfattning så

*Rev.-berättelse ang. statsverket för år 1921. III.*

långt ifrån riktig, att med större fog en motsatt åsikt skulle kunna göras gällande. Av de å den nya bandelen Åsarna—Sveg befintliga 10 trafikplatserna är tillsvidare, såsom nedan närmare utvecklas, ingen bemannad med stationsmästare, två med lägre trafiktjänstemän och 8 med banvaktshustrur. Det är visserligen att förvänta, att efterhand och sannolikt mycket snart flera trafikplatser måste bemannas med trafikmän, men den principen har tillämpats i fråga om nya järnvägslinjer, att trafikplatserna från början skola erhålla en bemanning som under inga omständigheter är högre kvalificerad än vad som kan komma att av rörelsen å platsen oundgängligen erfordras. Vid sådant förhållande kan revisorernas antydning i denna punkt icke anses berättigad.

Styrelsen är av den uppfattning att samverkan avdelningarna emellan numera förefinnes i all den utsträckning, som lämpligen kan och bör ifrågakomma. Såsom exempel härpå kan anföras bl. a. följande.

Trafikplatserna skötas i regel med biträde från banavdelningen. Denna avdelnings personal biträder även i stationstjänst. I sådan tjänst lämnas vid ett flertal platser biträde av maskinavdelningens personal, å andra platser har pumpskötseln omhänderhaftas av personal vid trafik- eller banavdelningen. Trafikavdelningens bromsarpersonal biträder i viss utsträckning med vedgivning till lokomotiv. Stationskarlar biträda under ledighet från stationstjänsten med slipersutbyte. Över-skottspersonal vid trafikavdelningen beredes sysselsättning vid de båda andra avdelningarna o. s. v.

Sveg—Brun-  
flobanan.

Beträffande trafikplatserna å bandelen Sveg—Brunflo hava revisorerna an-  
fört, att en del hållplatser vid denna linje förestodes av banvakt med biträde av den-  
nes hustru, en anordning, som synes revisorerna synnerligen ändamålsenlig. Revi-  
sorerna ansågo sig emellertid böra påtala, att, oaktat en sådan anordning vidtagits,  
bostad å varje plats inretts för en trafikföreståndare, vilket enligt revisorernas me-  
ning skulle hava berott på, att beslutet om platsernas förenklade skötsel skulle hava  
fattats så sent, att bostäder såväl för stationsförmän som banvakter redan hunnit  
färdigställas.

I anledning av dessa revisorernas uttalande får Järnvägsstyrelsen anför-  
a följande.

Vid planerande av husbyggnader å under byggnad varande nya linjer måste  
man givetvis utgå från den bottenuppsättning av personal, som enligt vunnen erfa-  
renhet med hänsyn till de olika platsernas trafikområden äro för den normala trafiken  
oundgängligen nödvändiga. Beträffande här ifrågavarande linje kom man vid under-  
sökning om den behöfliga personaluppsättningen till den uppfattningen, att sta-  
tionsmästare av lägsta klass, klass 6, skulle placeras vid Röjan och Ytterhogdal med  
vardera en stationskarl som biträde samt en trafiktjänsteman i lägre tjänstegrad vid  
vardera Bryngelhögen, Överhogdal och Älvros, och föreslogos av distriktsförvaltnin-  
gen i samråd med arbetschefen de bostadslägenheter, som med beräkning av ovan-  
nämnda personalbestånd skulle komma att visa sig erforderligt. Detta förslag, som  
var grundat på uppskattning av bottenbehovet av bostäder under antagna normala  
trafikförhållanden, fastställdes ock av Styrelsen med vissa mindre nedprutningar.  
Till en allra första början ansåg sig Styrelsen dock ej för en nyöppnad linje kunna

räkna med vare sig lokal- eller genomgångstrafik till den omfattning man utgått ifrån vid beräkningen av det normala personalbehovet. Som följd härav beslöt Styrelsen att på försök ordna trafiken efter ännu enklare linjer än de som normalt avsedda, varför trafikpersonal tillsvidare placerades endast vid de två största platserna Röjan och Ytterhogdal. Trafikgöromålen vid de övriga beslöts skola tillsvidare ombesörjas av banvaktshustrur. Ej heller kunde Styrelsen godkänna distriktsförvaltningens förslag att vid de båda nämnda stationerna, där trafikpersonal placerades, erhålla tillstånd till utnämmande av stationsmästare, enär Styrelsen ville avvakta, huruvida ej trafiken vid Åsarna, förut ändstation vid den färdiga banan, med omexpedieringsskyldighet beträffande allt gods för den av statens järnvägsbyggnader anordnade trafiken, skulle komma att minskas till den omfattning att stationen kunde sänkas till trafikplats och den där placerade stationsmästaren förflyttas till Röjan eller Ytterhogdal.

En dylik anordning med anlitan i viss omfattning av icke trafikutbildad personal eller personer utom statens järnvägars tjänst för utförande av trafikgöromål måste emellertid — det anser sig Styrelsen böra uttryckligen betona — då det som här gäller platser av ej ringa betydelse, uppfattas såsom en rent provisorisk åtgärd och möjlig endast under nuvarande lågtrafik. Åtgärden medför därtill vissa olägenheter och större kostnader för trafikanterna, enär biljettförsäljning å de platser, där banvaktshustrur äro föreståndare, av välförstådda skäl måste begränsas till ett fåtal stationer med påföljd att fördyrande omköp av biljetter och omexpediering av resgods oftast måste ske.

Genom denna nu företagna försöksåtgärd komma visserligen fyra mindre lägenheter och två enkelrum att tillsvidare under någon kortare tid bliva för avsett ändamål icke använda — de komma dock givetvis att tillfälligtvis uthyras — men anser Styrelsen det vara en bjudande nödvändighet att vid en nyanläggning av en bana äga den utrustning, som är nödvändig för täckande av bottenbehovet vid normal trafik. De trafikresultat för den nyöppnade linjen Åsarna—Sveg, som redan föreligga — för oktober månad — inkomster 22,500 kr. — utgifter för trafikplatserna 1,500 kronor — ingiver ock Styrelsen säkert hopp om att den tiden ej skall vara långt avlägsen, då rörelsen ökas till den omfattning, som kan anses svara mot mera normal trafik och då blir den ursprungligen avsedda personaluppsättningen ofrånkomligen nödvändig. Om Styrelsen då för tillhandahållande av bostadslägenheter ej vidtagit de åtgärder, som nu klandras, skulle Styrelsen helt säkert blivit föremål för ännu skarpare klander för uraktlåtenhet och brist på förutseende.

Då lägenheter ej finnas uppförda till större antal eller omfång än som Statens järnvägsbyggnader otvivelaktigt ägt skyldighet anskaffa för den normala trafikens upptagande och avveckling, kan Styrelsen på grund av det anförda ej anse revisorernas anmärkning i denna del vara befogad.

Revisorerna framhålla vidare vikten av att vid byggandet av nya statsbanelinjer "statsbanemässiga" anordningar, som hittills i allmänhet fått göra sig alltför mycket gällande, ersättas med anordningar, som äro avpassade efter förefintligt trafikbehov. Då detta uttalande endast är hållet i allmän form utan angivande av i vilka hänseenden revisorerna funnit de nya banorna utförda uti allt för hög standard —

vilket väl med det odefinierade uttrycket statsbanemässigt avses — är Styrelsen icke i tillfälle att närmare ingå på något bemötande. Man synes åt det ej definierade begreppet statsbanemässighet i detta sammanhang hava velat förläna betydelsen av att en alltför hög standard i såväl byggnads- som underhålls- och drifthanseende skulle kommit till synes vid statsbanorna. Så är emellertid ej fallet. Styrelsen åligger instruktionsenligt att övervaka och ombesörja rörelsen å Statens järnvägar, värden och vidmakthållandet av dessa järnvägars fasta och lösa egendom, utförandet av erforderliga byggnader och anläggningar, som kunna betingas av växande rörelse, samt anskaffandet av erforderligt materiel. Sin plikt likmätigt har alltså Styrelsens strävan härvidlag städse inriktats på att allt är i gott skick och driften ombesörjas i god ordning och har Styrelsen haft sin synnerliga uppmärksamhet riktad på att standarden vid statsbanorna i varje fall avpassas efter behoven vid varje särskild banlinje. Ingående har Styrelsen i sitt utlåtande den 25 oktober 1921 (sid. 114 och följande) över statsbaneekonomikommissionens betänkande behandlat förevarande spörsmål rörande de av kommissionen berörda olika delar av denna standard eller byggnads-, underhålls- och driftsväsendet och vill Styrelsen här endast erinra om vederbörande statsråds uttalande vid besvarande av viss interpellation år 1919 att det ej kan ifrågakomma att vinna bättre driftresultat genom en sänkning av statsbanornas gamla standard. Utöver vad Styrelsen i sagda utlåtande anfört rörande broars konstruktion, lägre axeltryck, inbesparing av stängselsättning m. m., har Styrelsen förutom för Sveg—Hedebanan, för vilken närmare redogöres under § 5, jämväl för de övriga under byggnad varande tvärbanorna och i viss mån även för Inlandsbanan bland annat bestämt, att trafikplatserna i regel skola anordnas med enklast tänkbara utrustning avseende såväl spårutrymme som signal- och säkerhetsanläggningar och med tanke på att desamma skola kunna skötas av bankvakter eller dessas hustrur, samt att beträffande linjens banbevakningssträckorna avpassats i sådana längder att minsta möjliga banbevakningspersonal åtgår.

Styrelsen har sålunda med tydlig försiktighet, dock utan uppgivande av den enligt Styrelsens förmenande kloka synpunkten att ej bygga alldeles för stunden, och i den utsträckning, som ansetts möjlig utan åsidosättande av trafiksäkerheten, sökt avpassa anordningarna efter det beräknade sannolika trafikbehovet. Något, som revisorererna säga, *förefintligt* d. v. s. antagligen av dem menat på förhand fullt bestämbar trafikbehov efter vilket anordningarna skola avpassas, har man givetvis icke under en banas byggande att räkna med.

Vad slutligen beträffar uttalandet att kostnaderna för tillgodoseendet av de militära fordringarna på en statsbana icke böra belasta statens järnvägar utan utgå genom anslag, som uppföras under 4:e huvudtiteln, är givetvis från styrelsens sida intet att i princip erinra, men i en dylik fråga torde det tillkomma statsmakterna att bestämma.

Mora—Vä-  
ners järnväg. På grund av iakttagelser under resan utmed Inlandsbanan hava revisorererna ansett sig böra till särskild granskning upptaga Järnvägsstyrelsens ekonomiska förvaltning av bandelen Kristinehamn—Mora jämte de övriga bibanor, som förvärvats enligt 1916 års riksdags beslut.

Efter vissa redogörelser för riksdagsbeslut rörande banans inköp och komplettering, Järnvägsstyrelsens byggnads- och förvaltningsåtgärder och vid banan vunna resultat m. m. uttala revisorerna, att då inköpet ur räntabilitetssynpunkt blivit en så stor besvikelse, detta till någon del torde hava berott på bristande förutseende vid köpets planläggning men i övrigt lärer i huvudsak få tillskrivas banans förvaltning, som i hög grad synts hava kännetecknats av ett tillbakasättande av de rent ekonomiska synpunkterna för kraven på åstadkommande av en s. k. statsbanemässig anläggning.

Det vill härav och även i övrigt av anmärkningsaktens innehåll synas framgå, att revisorerna vilja rikta sig dels mot den inköpta bandelens löpande, förment alltför dyrbara skötsel och drift och dels mot dess likaledes enligt deras förmenande alltför kostsamma samt delvis onödiga och onyttiga komplettering och förstärkning.

Vad då först banans *skötsel och drift* beträffar, vill Styrelsen tillåta sig erinra, att fråga härom redan flera gånger förut varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet och Styrelsens redogörelse och förklaringar.

Sålunda avlämnade Styrelsen den 21 november 1919 en vidlyftig redogörelse härutinnan genom skrivelse till statsrevisorerna den 21 november 1919. Denna skrivelse innefattade detaljerad redogörelse för personalökningen avdelningsvis för varje av då förevarande bandelar, däribland Mora—Kristinehamn.

Samma redogörelse återopades ock i Styrelsens utlåtande den 19 januari 1920 över statsrevisorernas berättelse för år 1918.

Vidare hava överrevisorerna vid Statens järnvägar i sin Kungl. Maj:t underställda berättelse för år 1919 med förmålan, att de företagit en resa å, bland andra järnvägslinjer, linjen Mora—Kristinehamn, uttalat, att, såvitt de kunnat finna, de inträffade personalförändringarna i stort sett varit betingade av de genom ifrågavarande banors övertagande i statens hand inträdda, i många avseenden grundligt ändrade förhållandena; i sin mån hade även åtta timmars arbetsdagen framkallat personalökning.

Likaledes har en subkommitté inom den på grund av riksdagens uttalanden tillsatta statsbaneekonomikommisionen, vilken subkommitté bestod av ledamöterna av riksdagen A. C. Lindblad och A. Andersson i Råstock jämte tillkallade sakkunniga, trafikinspektören O. Söderberg, numera vice verkställande direktören i Svenska Järnvägsföreningen L. Lundqvist och kontorsbiträdet O. Malmlöf under sensommaren 1920 studerat station efter station personalfrågorna för denna linje; och har därvid såsom slutresultat av personalgranskningen framkommit att vid ett första påseende väl kunde talas om en betydande ökning av personalantalet inom trafikavdelningen eller den avdelning, som frågan närmast gällt, från augusti 1916 till september 1920 vid de stationer, som vid förstnämnda tidpunkt tillhörde Mora—Vänerns järnväg och att väl en eller annan på personalantalet inverkan detalj syntes mer eller mindre lämpligt planerad, men ansågs dock vid belysning av orsakerna till ökningen, att med tillämpade organisations- och driftformer det vid nämnda avdelning anställda personalantalet krävdes.

Slutligen må nämnas att rörande personalbeståndet i dess helhet vid statens järnvägar Styrelsen vid upprepade tillfällen lämnat ingående redogörelser först i preliminär redogörelse för statens järnvägar under 1918 och sedan i årsberättelsen



för samma år, vidare i utlåtande den 15 december 1919 över överrevisorernas berättelse för 1918 och den 25 oktober 1921 över statsbanekonomikkommissionens betänkande, Del I, och slutligen nu senast i skrivelse till kommunikationsministern den 1 december 1922.

Styrelsen finner det alltså knappast erforderligt att vid detta tillfälle än en gång ingå på detaljer i berörda spörsmål utan vill Styrelsen beträffande driftsskötseln i huvudsak här inskränka sig till ett anförande av vad vederbörande distriktsförvaltning mera allmänt uttalar i frågan, lydande som följer.

”På grund av den knappa tid, som stått till distriktsförvaltningens förfogande för ärendets behandling, har det icke varit möjligt att ens söka företaga några grundligare utredningar, än de som redan äro i Styrelsens hand, beträffande driftkostnadsfrågan åren 1918—1922 och den därmed sammanhängande personalökningen under första perioden efter nämnda bandels övergång i statens ägo. Men även om en längre tid stått till distriktsförvaltningens förfogande, skulle distriktsförvaltningen icke sett sig i stånd att förebriaga en tydlig bild av trafikskötseln och personaldispositionen under de sista åren, som banan var i enskild ägo. Och utan en sådan bild är det ej möjligt att fullt klart bedöma, huruvida den driftkostnadsökning, som uppstått med banans övergående i statens ägo, varit befogad eller ej. Distriktsförvaltningen måste därför inskränka sig till att åter framhålla vissa omständigheter, som enligt distriktsförvaltningens förmenande i rättvisans namn måste beaktas vid bedömandet av ovanberörda frågor, samt i övrigt åberopa de utredningar, som förut avgivits till Kungl. Styrelsen angående samma ämne.

Av dessa utredningar framgår, att de förhållanden, som förelågo redan vid tiden för statens järnvägars övertagande av Mora—Vänerns järnväg den 1 januari 1917, med nödvändighet föranledde en ganska kraftig ökning av personalstyrkan.

Underhållet av såväl banan med tillhörande byggnader som den rullande materielen var i hög grad eftersatt. Utan överdrift kunde sägas, att järnvägen med hänsyn till trafiksäkerhetens och trafikeringsförmågans nödvändigaste fordringar icke befann sig i ett tillfredsställande skick. Man torde väl icke behöva frukta att vara orättvis, om man antager, att Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag, i förväntan att staten skulle övertaga banan, funnit det vara i sitt intresse att nedlägga minsta möjliga kostnader å densamma, och det synes sannolikt, att det från räntabilitetssynpunkt gynnsamma resultat, som framgår av tillgängliga uppgifter från de sista åren av bolagets förvaltning, till ej oväsentlig del har sin förklaring i detta förhållande. Statens järnvägar måste därför under de första åren successivt igångsätta kraftiga reparations- och förstärkningsarbeten. Distriktsförvaltningen vill härvid ånyo framhålla, att det icke kan vara tal om att hänföra dessa underhållsarbeten till endast ett begär att bringa banan i ”statsbanemässigt” skick. Dessa dryga underhållsarbeten voro med nödvändighet betingade som följd av banans förutnämnda, genom eftersatt underhåll otillfredsställande tillstånd.”

Här nödgas också Styrelsen göra ett påpekande nämligen, att revisorerna till stöd för ett sitt uttalande — att underhållskostnaderna på linjen Kristinehamn—Mora avsevärt överstiga underhållskostnaderna även på synnerligen starkt trafikerade statsbanelinjer — hava anført siffror endast för åren 1919 och 1920, då underhållskostnaderna av särskilda skäl blivit abnormt höga. Ett anförande av motsvarande siffror

för 1921 skulle hava för riksdagen visat, att underhållet redan detta år sjunkit till endast ungefär hälften av kostnaden under de åberopade helt onormala åren och en uppgift för den gångna tiden av 1922 skulle vidare i sin tur hava visat, huru underhållskostnaden numera icke uppgår till mera än ungefär hälften av kostnaden för motsvarande tid av året 1921.

Distriktsförvaltningen fortsätter:

”Dessa arbeten togo i anspråk all tillgänglig ban- och verkstadspersonal, samt påkallade dessutom anskaffande av personal, som förut icke varit anställd vid Mora—Vänerns järnväg.

Den under dessa år inträffade, betydliga trafikökningen krävde också ökning av personalstammen, som var synnerligt knapp tillmätt.

Det må i detta sammanhang framhållas, att förut vid Mora—Vänerns järnväg all trafikavdelningens reservtjänst ävensom behovet av bromsare för extra tåg samt erforderlig arbetskraft för renhållning av bangårdar, snöskottning m. m. tillgodosetts genom banarbetare och verkstadsarbetare samt genom användandet av tillfällig, icke fackutbildad arbetshjälp. På grund av ovannämnda omfattande arbeten blev det för statens järnvägar nödvändigt att anskaffa ny bromsare- och reservpersonal. Endast ökningen av bromsarpersonalen utgjorde till den 1 januari 1919 40 man på grund av de vid statens järnvägar gällande, strängare bromsningsbestämmelserna samt av ökningen i antalet tågakilometer, som var större än under Mora—Vänerns järnväg.

Vidare måste beaktas, att det under de första åren efter statens järnvägars övertagande av banan icke var möjligt att såsom förr anskaffa tillfällig arbetskraft vid uppkommande behov, enär de höga arbetsförtjänsterna i skogarna särskilt på grund av bränslekommissionens verksamhet, lockade alla tillgängliga arbetare till dylikt arbete. Statens järnvägar blevo därför hänvisade till användning av fast anställd personal.

Även de i Kungl. Styrelsens skrivelse till riksdagsrevisorerna den 11 november 1922 antydda, enklare förhållanden, som vid statens järnvägars övertagande av Mora—Vänerns järnväg voro rådande ifråga om tidtabell, expeditionstjänst och trafikskötseln överhuvud taget, påkallade med nödvändighet personalökning.

De allbekanta verkningarna av genomförandet utav 8-timmarsdagen och nya avlösningsreglementets semesterbestämmelser med avseende på personalökningen under de senare åren torde ej behöva närmare utvecklas.

I övrigt torde beträffande de påpekade, ogynnsamma ekonomiska resultaten böra anmärkas, att den höga förlustsiffran för år 1918 i mycket hög grad framkallats av de enormt stegrade kolpriserna.

I övrigt må framhållas, att personalstyrkan & ifrågavarande bandel för närvarande nedbringats till det minsta antal, som för banans skötsel nödvändigtvis erfordras, samt att genom indragandet av verkstaden vid Persberg innevarande år åstadkommits personalbesparing.”

Till dessa distriktsförvaltningens uttalanden, i vilka Styrelsen i huvudsak kan instämma, vill Styrelsen emellertid foga ett par ytterligare påpekanden. Styrelsen har nyss anfört till revisorerna att uppgivna tal, visande bandelens ekonomiska

driftsresultat före och efter statsinköpet, icke äro med varandra jämförbara. De böra därför icke få läggas till grund för något bedömande av den ekonomiska förvaltningen, utan måste ett sådant riktigtare och rättvisare ske genom ett objektivt beaktande av vissa väsentliga på bandelens hela ekonomi — om den i brist på särskild för den upplagd bokföring över huvud taget kunde särskiljas — inverkan helt och hållet omvälvande faktorer. Framst torde här framträda tillämpningen av — i stället för den enskilda banans egna, mycket högre taxa — av statsbanans särskilt under krisåren mycket för låga taxa och inflytandet på inkomsterna av det större zonfallet och övergångsavgifternas bortfallande vid samtrafik. Vidare framträder såsom jämförelsen helt förryckande den oerhörda ökningen av lönekostnaderna såväl direkt som genom de i lagar och författningar efter hand av statsmakterna fastställda kostsamma anställnings- och tjänstgöringsförmånerna för personalen. Om ökningen av materialkostnader i driften behöves väl Styrelsen knappast påminna. Det synes Styrelsen, att man vid framställandet av kritik icke får ställa sig helt främmande för den alla beräkningar trotsande världskrisen och lägga Styrelsen till last, att den vid sin år 1916 gjorda utredning beträffande den ekonomiska innebörden av banans inlösen ej på förhand kunnat förutse denna allt omvälvande kris. Ingen torde väl heller kunna säga, hurudana de ekonomiska förhållandena för banans ägare och trafikerings- och taxeförhållandena för den av banan beroende allmänheten kunnat komma att under krisåren utveckla sig, ifall banan fortfarande förblivit i privat ägo.

Då revisorerna därför säga, att banans inköp ur räntabilitetssynpunkt blivit en stor besvikelse och att grunden härtill synes vara brister i Järnvägsstyrelsens förvaltning av densamma, synes det Styrelsen, att revisorerna ej velat tillräckligt beakta mellankommande omständigheter, om vilka ingen kunnat profetera. Styrelsen vill för övrigt här tillåta sig erinra också, att Styrelsen för sin del aldrig, såsom revisorerna synas utgå ifrån, ställt i bestämd utsikt, att genom banans inköp skulle vara att påräkna, förutom stora indirekta fördelar, även så gott som omedelbart en tillfredsställande ränta på det nedlagda kapitalet eller åtminstone en bättre avkomstprocent. Vid avgivande av sitt förslag till statsinköp anförde Styrelsen, efter att hava framhållit de indirekta stora fördelarna av en direkt förbindelse i statens hand mellan övre Norrland och Västkusten — fördelar, vilka tveletsutan nu såväl som förut antagits äro till fullo förhanden — att givetvis behörig hänsyn måste tagas även till den sannolika avkastningen av järnvägen i statens ägo. Styrelsen sade sig för berörda ändamål hava låtit utföra en approximativ beräkning rörande banans inkomster, driftkostnader och nettobehållning åren 1910—1914 under den förutsättning, att järnvägen under denna tid ingått i statsbananätet. Denna beräkning visade en väsentlig minskning i nettobehållningen. Visserligen framhölls sedan vissa faktorer, vilka borde kunna förväntas medföra högre avkomstprocent än den sålunda approximativt beräknade, men Styrelsen betonade dock samtidigt, att beräkningar över förbättrade driftresultat å banan med hänsyn till de många faktorer, som här spelade in, *icke kunde anställas med något anspråk på tillförlitlighet*. Det vill nu synas Styrelsen som hade denna tydliga reservation nu bort givas ett synnerligen starkt beaktande, då ju utvecklingen, som väl alla känna, så helt och hållet avvikit från den normala. Under en annan vanligare och normal utveckling av konjunkturer

och trafikförhållanden hade nog med sannolikhet Styrelsens antaganden kunnat besanna sig, men det är även därvid att beakta, att Styrelsen stött sina antaganden om avkomstprocentens förbättring på bland annat, att trafikökning skulle komma att uppträda, då inlandsbanan anknötes till linjen Orsa—Kristinehamn. Denna anknytning har emellertid, såsom också väl är bekant, blivit mycket försenad och har skett helt nyligen, och resultatet därav kan givetvis ej genast konstateras eller utläsas. Det kan dock i detta sammanhang förtjäna anföras, att, medan trafiken å bandelen Mora—Kristinehamn under år 1921, — såsom ock Styrelsen anført i sin skrivelse till revisorerna av den 11 november 1922 — under den allmänna depressionens inverkan varit abnormt liten, så har den redan innevarande år — vilket likväl också är ett utpräglat lågtrafiksår — tett sig ganska tillfredsställande. Också finnes det väl knappast någon anledning nu antaga annat, än att trafikrörelsen skall med efter hand förbättrade och till det normala återgående konjunkturer komma att stiga och stiga, och desto mera bör detta bliva fallet, som Styrelsen genom vissa i system satta taxenedsättningar för de inom banans rayon typiska och dominerande varuslagen söker animera och uppamma trafik främst på banan men även därifrån ut på statens ägande Trollhätte kanal.

Revisorerna hava uttalat, att stora förluster tillskyndats staten genom inköpet av Mora—Vänerns järnväg. Styrelsen kan ej biträda detta uttalande och Styrelsen anser det vara i det hela taget allt för tidigt att döma i denna sak. Visserligen hava de första trafikåren under onormala tider och vidriga omständigheter blivit förlustbringande — hur mycket kan dock som ovan sagts ej med siffror belysas — men det faktum kvarstår, att staten genom köpet av före detta Mora—Vänerns järnväg förvärvat och iordningställt för ett för tidsförhållandena *synnerligen* billigt pris — härtill återkommer Styrelsen senare — en bansträcka, vilken utgör en mycket viktig, integrerande del av dess ägande och funktionerande bansystem. Ännu är visserligen endast första kapitlet av den nu knutna samfärdsledens — Östersund—Mora—Kristinehamn—Trollhätte kanal — historia skriven, och, så som samhällslivets funktioner rubbats av ett förödande krig och dess ännu mera förödande efterverkningar, kan det måhända vara i någon mån ovisst, om gamla lagar och erfarenheter skola gälla för utvecklingen av och genom densamma, eller om den skall komma att visa sig vara en dyrbar felspekulation. Styrelsens säkra tro och hopp är dock, att denna, den nedre delen av Inlandsbanan, av vilken den inköpta Mora—Vänerns järnväg utgör den avslutande och viktigaste länken, skall visa sig komma att bliva, ej endast uti statens regi till välsignad nytta för de orter den genomlöper och skall tjäna, utan även ett för statens järnvägar ur ren affärssynpunkt ett i längden vinstgivande och gott företag.

Beträffande de på banan utförda *förstärknings- och kompletteringsarbetena* vill Styrelsen, då det av revisorernas framställningar synes framgå vara deras mening, att Styrelsen härvidlag gått utöver, vad som av statsmakterna avsetts och var till Styrelsen av dem bemyndigats, först uttryckligen hävda, att så icke är förhållandet.

Styrelsen vill, då Styrelsen nu går att visa detta, ingalunda bestrida, att icke under förhållandenas utveckling andra tankar och planer beträffande förstärkningsåtgärderna framförts och även genomförts än de, som ursprungligen vid provandet

av frågan om banans inköp förelägo. Detta har Styrelsen också låtit framkomma i senare framställningar angående banans komplettering på sätt, som torde tydliggöra, att dessa förändringar i planerna tillkommit efter gjorda erfarenheter och ytterligare prövning av medel och mål och att de gått ut på att åstadkomma de önskvärda förbättringarna på enklare och billigare sätt än ursprungligen avsetts.

I sin framställning i ämnet, som förelades 1918 års riksdag, erinrade Styrelsen om sitt uttalande vid statsinköpet, att tidpunkten, då förstärkningsarbetena kunde komma att erfordras, vore beroende på trafikens utveckling och erinrades tillika om departementschefens uttalande vid föredragning av ärendet rörande samma inköp, att det givetvis icke vore nödvändigt, och kanske icke heller möjligt att redan då intaga en bestämd ståndpunkt till frågan, om vilket av två föreliggande alternativ för ifrågavarande arbeten borde väljas, men att det syntes, som om man vid företaget av kommande förstärkningsarbeten å linjen Mora—Kristinehamn borde kunna stanna vid det billigare alternativet innebärande ett uteslutande av vissa linjeomläggningar för förbättrande av lutnings- och kurvförhållanden. I alla händelser syntes det departementschefen, som om frågan om förstärkningsarbetena icke behövde företagas till prövning förrän linjen Orsa—Sveg kommit i statens hand och linjen Brunflo—Sveg färdigbyggt samt trafiken å linjen vuxit så, att verkligt behov av en sådan förstärkning föreläge eller densamma kunde förutses bliva erforderlig i en nära framtid.

I sin motivering till berörda framställning till 1918 års riksdag med förslag till vissa förstärkningsarbeten, avseende att öka trafikkapaciteten å bandelen i fråga, meddelade Styrelsen, att under det senaste året inträffat förhållanden, som gjorde att banans högsta trafikförmåga redan måst tagas i anspråk, varvid bidragit dels en ökning av banans lokaltrafik, dels också en för banan ny trafik, som Styrelsen ansett sig nödsakad ditleda för avlastning av trafiken å linjen Krylbo—Bollnäs. Den trafik, som på detta sätt tillförts och komme att tillföras bandelen, kunde icke besörjas med de lokomotiv, som övertogs från den enskilda banan, utan hade lokomotiv från statens järnvägars övriga linjer måst ditbeordras. Emellertid tilläte banans överbyggnad icke att statens järnvägars modernare och bränslebesparande godstågslokomotiv framfördes över banan, utan måste en så gammal lokomotivtyp, som byggdes på 1860-talet, användas. Det behövde icke kraftigare utsägas, att driften på detta sätt icke blott ställde sig synnerligen dyrbar, utan att trafikförmågan på banan med dylik otidsenlig materiell icke kunde i nämnvärd omfattning utökas. Styrelsen ansåg därför, att åtgärder omedelbart borde vidtagas till banans utbyggande för högre trafikkapacitet, och att denna utbyggnad borde vara fullbordad vid den tidpunkt, då statsbanebyggnaden Sveg—Brunflo vore färdigbyggd. Anslutande sig till departementschefens ovan relaterade uttalande i samband med inlösen av Mora—Vänerns järnväg, fann Styrelsen, att banans trafikförmåga nu endast borde ökas genom mindre kostsamma åtgärder, än som i ovannämnda dyrare alternativ förutsattes. Med hänsyn till då föreliggande svårighet att anskaffa för genomförandet av det billigare alternativet erforderliga räler, hade Styrelsen tänkt sig, att de för linjens förhöjda trafikförmåga nödvändiga förstärkningsarbetena skulle genomföras efter en annan plan. Spåröverbyggnaden borde förstärkas genom ökning av slipersantalet, varjämte

förstärkning av broarna skulle ske till motsvarighet mot den sålunda för spåröverbyggnaden erhållna, varigenom statens järnvägars moderna godstågslokomotiv litt. E. med 12,5 tons axeltryck kunde framföras med sin största tillåtna hastighet, 60 km/tim. Med angivande av olika kolpris uppgav Styrelsen den härigenom vunna årliga besparingen. Därjämte meddelade Styrelsen, att en dylik förstärkning av överbyggnaden synnerligen väl anslöte sig till en fortsatt framtida förstärkning. Genom inläggande av 34 kilograms räler och utbyte av vissa broöverbyggnader, som då tillsvidare endast vore avsedda att förstärkas till en bärförmåga motsvarande 12,5 tons axeltryck mot en överbyggnad för 18 ton komme nämligen överbyggnaden att medgiva framförandet av den moderna lokomotivtypen litt. B. Vidare vore avsett att utbygga mötesspären å bangårdarna till i regel 600 meters fri längd, varvid Styrelsen ansett, att då bandelen skulle erhålla en omfattande utbyggnad, skäl föreläge att tilltaga denna längd lika stor, som numera är gällande vid statens järnvägars huvudlinjer, och som å denna bandel kunde ifrågakomma för tomvagnståg. Styrelsen meddelade ock, att behov föreläge för förbättring av vissa kol- och vattenstationer för uppförande av boställshus och stationsbyggnader samt för förbättring av telefon- och telegrafväsendet. Beträffande de av Styrelsen angivna arbetena, förklarade Styrelsen sin avsikt vara, att låta förstärka spår- och broöverbyggnaderna för till Styrelsens disposition stående medel, varemot övriga arbeten enligt Styrelsens mening vore av det slag, att anslagsmedel för desamma erfordrades.

Anslag beviljades vid 1918 års riksdag i anslutning till de av Styrelsen förelagda motiven till äskat belopp av 700,000 kronor, varjämte efter statsmakternas vidare prövning av saken vid 1919 och 1920 års riksdagar ytterligare anslag beviljades till sammanlagt belopp av 1,320,000 kronor. Sålunda har tillhoppa anvisats 2,020,000 kronor avseende såväl ökande av bandelens trafikkapacitet som utvinnande av bästa driftsekonomi.

Dessutom hava vid 1919—1921 års riksdagar anvisats vissa belopp till uppförande av bostadshus i Vansbro och Mora, ävensom för tillbyggnad av lokomotivstallarna i Vansbro. Av en av Styrelsen lämnad av revisorererna åberopad uppgift framgår sålunda, att från bandelens övergång i statens ägo till och med september månad 1922 kostnaderna för arbetena å bandelen, använda förnyelsefondsmedel däri inräknade, uppgår till sammanlagt 4,847,611: 13 kronor.

De av Styrelsen inför statsmakterna såsom behövlige uppgivna medel hava ock använts på sätt av statsmakterna vid framläggandet av 1918 års plan och vid efterprövningar gillats. Sålunda hava mötesspären å bangårdarna, förbättring av kol- och vattenstationer, uppförande av stations- och bostadsbyggnader, förbättring av telefon- och telegrafväsendet utförts av de av statsmakterna härför särskilt anvisade anslagsmedel. Beträffande de av revisorererna anförda signal- och säkerhetsanläggningarna vid banan har Styrelsen ej haft anledning omnämna desamma, då de ej tillhört förstärkningsplanen och Styrelsen för dylika anordningar av ålder disponerar ett allmänt anslag att fritt av Styrelsen användas på alla statens järnvägars linjer efter tillräcklighet och behov. Däremot har kostnaden för själva förstärkningen av överbyggnaden såsom förstärkning och utbyte av broar samt inläggning av flera sliprar skett med till Styrelsens disposition stående driftsmedel ur

förnyelsefonden eller de årliga av Kungl. Maj:t godkända underhållsstaterna (driftmedel). Det är således icke riktigt, såsom revisorerna förmena, att de ytterligare förbättringsåtgärderna inginge som ett led i ett framtidsprogram, och likaså är det ej riktigt, att vissa dränerings- och slipersomläggningsarbeten skulle hava bestritts av trafikmedel, medan i stället motsvarande del av anslagen kommit till användning för andra ändamål, samt att Styrelsen alltså skulle i så hänseende hava överskridit sin allmänna befogenhet i fråga om medelförvaltningen.

Efter dessa mera allmänt framhållna synpunkter till belysande av att Styrelsen noga följt och fullföljt av Styrelsen till 1918 års riksdag föreslagna och av statsmakterna godkända riktlinjer för och syfte med komplettering av bandelen, vill Styrelsen ingå på ett bemötande av vissa av revisorerna i ämnets detaljer gjorda erinringar.

Revisorerna säga, att det icke varit dem möjligt att skaffa närmare utredning om storleken av de belopp, som i form av underhållskostnad utgått till banans förstärkande. Styrelsen vill med anledning härav framhålla, att Styrelsen, om så hos Styrelsen begärts, givetvis gärna skulle ha varit till tjänst med en utredning härom, men att det dock därvid — såsom arbetena enligt sakens natur flyta i varandra — måst möta svårigheter att precis avgöra, vad som kunnat tillhöra det normala underhållet, återhämtandet av förut försummat sådant eller slutligen dess anpassning för vinnande av framtida bättre underhållsekonomi. Då revisorerna emellertid synas särskilt fästa sig vid de företagna slipersomläggningarna och antaga, att ifrågakarande merkostnader varit högst betydande, vill Styrelsen här upplysa, att den under åren 1919 och 1920 utförda spår förstärkningen genom ökat antal sliprar uppgått, approximativt beräknat, till respektive 275,000 och 215,000 kronor, vilka belopp ju visserligen äro stora i och för sig men dock icke kunna förryeka det hela. Beträffande det anmärkta rälsutbytet, som icke angetts ingå i det av 1916 års riksdag i samband med beslut om inköpet anslagna beloppet 630,000 kronor, vill Styrelsen framhålla, att det blott är fråga om en normal underhålls- och förnyelseåtgärd, vilken alltså ej sammanhör med den förevarande frågan om banans komplettering och förstärkning. De räler, som upptagits och ersatts, hava nämligen nått en så hög grad av förslitning — de torde hava legat i spåret sedan bandelen Persberg—Kristinehamn år 1876 öppnades för trafik — att de i varje fall, om banan förstärkts eller ej, skulle ha utbytts med hänsyn till säkerheten för den på banan förekommande trafiken. Att man, då ett dylikt rälsutbyte skall verkställas, på en gång inlägger räler av den vikt och typ, som framdeles skall användas för hela banan, är väl ej heller mera än riktigt och klokt, särskilt som den utbytta sträckan, det gäller, ligger på den nedersta, livligast och tyngst trafikerade delen av banan. Det påtalade rälsutbytet har sålunda hittills omfattat endast 28 kilometer å den av tyngre trafik mest slitna linjen Kristinehamn—Persberg. Ett ytterligare under de närmaste åren på grund av rälernas tillstånd erforderligt rälsutbyte torde emellertid komma att omfatta hela denna 58 kilometer långa linje. På den övriga delen av banan, den 163 kilometer långa linjen mellan Persberg och Mora, är det däremot — sannolikt för många år framåt — ej erforderligt och nu ej avsett att gå till några rälsutbyten av betydelse, och detta torde kanske bäst tydliggöra, att verkställda och förestå-

ende rälsutbyten ej utgöra något upptagande av eller övergång till 1916 års senare förstärkningsalternativ.

Revisorerna anföra vidare vid kritiken av Styrelsens åtgärder en omständighet, som har givit dem anledning ifrågasätta, huruvida berörda förstärkningsåtgärder under den närmaste framtiden ens kunna komma att bli till någon egentlig nytta, nämligen att banans grund skulle på ett stort antal ställen vara av sådan beskaffenhet, att den icke kan bära de lokomotiv, för vilkas framförande banan förstärkts. Ingenting kan emellertid vara mera felaktigt än denna revisorernas uppfattning. För belysande av saken vill Styrelsen anföra följande. Alltsedan 1914 har Styrelsen låtit genom särskilda fackorgan företaga geotekniska undersökningar angående grundens för banan och bankroppens bärighet, varvid alla statsbanelinjer, där ovisshet beträffande grundförhållandena kunnat anses för handen, gåtts över och undersökningen alltså efter hand kommit att omfatta även den nyförvärvade Mora—Vänerns järnväg. Resultatet av dessa geotekniska undersökningar hava, vare sig det gällt gamla statsbanelinjer eller nya, ofta blivit, att upptäckta svaga partier på banan fått förstärkas och att misstänkta platser med samtidigt föreskrivna hastighetsnedsättningar fått ställas under observation och till och med givas särskild fast bevakning. Så har också förhållandet blivit vid linjen Kristinehamn—Mora, där vissa hastighetsnedsättningar — dock icke till stort antal, vid revisorernas besök på banan gällde det hela endast *sju* platser — måst göras för ställenas vidare observation. Dessa hastighetsnedsättningar drabba emellertid ej endast de omhandlade för bandelen nya E-lokomotiven utan även alla övriga nu och tidigare använda lättare lokomotiv för banans trafikerings och hade måst företagas vare sig banan senare kompletteras eller icke. Den skärpta bevakning, varom revisorerna tala, består däri, att vissa punkter å banan utmärkts vara av beskaffenhet att vid banvaktssträckornas dagliga besiktning de skola av banvakterna särskilt noggrant observeras. Den skärpta bevakningen har sålunda icke medfört några extra kostnader. Tydligt är ju också, att de merkostnader, som kunna tillsvidare uppträda genom anmärkta hastighetsnedsättningar på ett fåtal observationsställen och som blivit desamma, även om banan befunnit sig i gammalt skick och trafikerats med sin gamla materiel, äro av en helt försvinnande betydelse, särskilt vid jämförelse med fördelarna av utnyttjandet av de ekonomiserande E-lokomotiven över banans hela längd. Detta sker nämligen numera å den tyngst trafikerade linjedelen Kristinehamn—Persberg sedan november 1921 och — efter det E-lokomotiv över huvud taget kunnat från andra statsbanelinjer avses — ända upp till Mora sedan juni 1922. Revisorernas farhågor i berörda hänseende äro sålunda fullkomligt oberättigade och Styrelsen håller för sin del för sannolikt, att ensamt den vunna fördelen med att för framtiden kunna operera på bandelen med moderna bränslebesparande och dragkraftiga lokomotiv skall uppväga utläggerna för de åstadkomna förbättringarna på banan. Då revisorerna för sin del uttala, att så otvivelaktigt icke kan vara fallet, står detta revisorernas uttalande i varje fall helt obestyrkt. Så som den nu står färdig och bildar en i tågdriften ekonomisk och till det framtida banunderhållet billig linje, kostar den av staten inköpta och nu iordningställda före detta Mora—Vänerns järnväg staten exklusive rullande materiel en sammanlagd summa av 15,634,000 kronor, motsvarande en kostnad av 54,300 kronor



per bankilometer. I denna siffra har då inräknats det väsentliga av det påtalade förstärkta underhållet — spårförstärkningen genom ökat antal sliprar — all kostnad bestridd med kapitaliseringsmedel samt all kostnad, som täckts med förnyelsefondsmedel. Detta är under nuvarande tidsförhållanden icke dyrt. Till jämförelse kan nämnas, att den samtidigt med Mora—Vänerns järnvägs inköp och komplettering byggda och färdigblivna nya statsbanelinjen Sveg—Brunflo dragit en kostnad av 136,700 kronor per kilometer. Hela den genom inlösen av enskilda järnvägar bildade statsbanelinjen Sveg—Kristinehamn kostar — inklusive den nya järnvägsbron vid Mora ungefär 70,000 kronor per bankilometer och kostnaden för hela den nyskapade stambanan Östersund—(Brunflo)—Kristinehamn — 527 kilometer — uppgår till ungefär 97,000 kronor per bankilometer. Likaledes må ur jämförelsesynpunkt framhållas, att den under byggnad varande Limesforsen—Särna järnväg beräknas draga en kostnad, exklusive rullande materiel, av omkring 76,000 kronor per kilometer och den jämväl under byggnad varande Arvika—Melleruds järnväg, exklusive rullande materiel, en kostnad per kilometer av för de olika linjerna Arvika—Billingsfors, Billingsfors—Mellerud och Järnskog—Skillingsfors av respektive cirka 80,000, 110,000 och 86,000 kronor. Den sedan några år under byggnad varande, låt vara uti väsentligt högre klass och typ anlagda, Ostkustbanan har slutligen beräknats kosta exklusive rullande materiel över 40 miljoner kronor, motsvarande mer än 130,000 kronor per bankilometer.

Det är alltså Styrelsens ovillkorliga mening, att genom Styrelsens åtgärder, som hänfört sig till öppet kungjorda och av statsmakterna gillade intentioner och som icke betingade några vare sig onödiga eller onyttiga utlägg, har åstadkommit en statsbaneegendom av högt framtidsvärde för ett synnerligen billigt pris. Styrelsen anser sig därför icke förtjäna den, synbarligen också endast av ett otillräckligt inträngande i ärendet, förklarade statsrevisorernas slutsats, att Styrelsen skulle vid fullgörandet av sina uppgifter beträffande Mora—Vänerns järnväg hava ådagalagt brist på varsamhet med statens medel.

#### **Sveg—Hedebanan.**

(Del I, sid. 132, § 5.)

Vidkommande Sveg—Hedebanan hava revisorerna erinrat om ett Styrelsens uttalande, då förslaget till banans byggande på sin tid framlades, att, enär trafiken å ifrågavarande bandel komme att bli mycket ringa, trafikbehovet borde kunna vara tillfredsställt med 3 till 4 ordinarie tåg i veckan i vardera riktningen, varvid Styrelsen tänkt sig, att de ordinarie tågen skulle bestå av en lämplig motorvagn med 1 å 2 släpvagnar.

Detta uttalande gällde huvudsakligen person- och styckeagodstrafiken. Den egentliga vagnslastgodstrafiken tänktes givetvis även då ombesörjd av lämpligt antal godståg per vecka.

Såsom anmärkning mot banbyggnadens utförande har anförts, att de tekniska bestämmelser, som förelegat vid beslut om banans utförande, och mot vilka bestämmelser från riksdagens sida ingen erinran gjorts, icke blivit i alla avseenden tillämpade. Sålunda har å banan inlagts 27,5 kg. räler å 31,5 kilometer bana samt å återstoden 24,8 kg. räler från Mora—Vänerns järnväg i stället för såsom ursprungligen avsetts räler av 21,5 kg:s vikt per meter.

Styrelsen får med anledning därav anföras, att de räler av 21,5 kg:s vikt per meter, som upptagits i det ursprungliga förslaget hade måst nyanskaffas. En ekonomisk utredning, som verkställdes innan definitivt beslut om rälsanskaffning för ifrågavarande banbyggnad fattades, gav emellertid vid handen, att sådan nyanskaffning skulle vara oekonomisk, så länge man hade tillgång till äldre å vissa huvudlinjer begagnade men brukbara räler, även om dessa äldre räler vore något tyngre. Sålunda utgjorde, vid tidpunkten, då de begagnade 27,5 kg:s rälerna översändes till Sveg—Hedebanan, priset för dessa 315 kronor per ton, under det att nya räler av 21,5 kg:s vikt skulle hava kostat minst 425 kronor per ton. Detta motsvarar ett pris för nya räler av 9,14 kronor per meter och för gamla 27,5 kg:s räler 8,66 kronor per meter, medförande således en direkt besparing av cirka 37,000 kronor för hela banbyggnaden. Dessutom innebar det givetvis en fördel för statsverket, att statsbanebyggnaden kunde av statsbanans förråd övertaga och utnyttja dessa räler, som blivit å huvudlinjen utbytta. Åtgärden har därjämte möjliggjort för framtiden ett mera valfritt utnyttjande av tillgänglig rullande materiel.

Att vidare såsom revisorerna påtalat största stigningen i kurvor med 200 meters radie har minskats från bestämda 20,7 till 20,52 å 1,000 meter är beroende därpå, att de tekniska bestämmelserna rörande största tillåtna stigningar å banan äro grundade på en vid tidpunkten för dessa bestämmelsers fastslående riktigare befunnna formel för beräkning av kurvotståndet än den som tidigare använts.

Sålunda räknades ifrågavarande motstånd tidigare efter formeln  $S = \frac{650}{R - 50}$ , som för anmärkta fallet ger ett kurvotstånd svarande mot ett stigningstal av 4,33 meter, varmed sålunda största tillåtna stigning 25:1000 skall minskas. Därvid erhål-

les stigningstalet 20,67, avrundat till 20,7, under det att numera formeln  $S = \frac{650}{R - 55}$  användes, varigenom motsvarande siffror bliva: kurvotstånd = 4,48 och största stigning 20,52 på 1000 meter. Den härigenom uppkomna höjdskillnaden skulle för en maximistigning av 1 kilometers längd uppgå till endast 16 cm. Betydelslös i och för sig blir den framställda anmärkningen i själva verket helt opåkallad vid det förhållandet att å intet ställe å ifrågavarande statsbana förhållandena krävt, att största tillåtna stigning och minsta tillåtna kurvradie behövt tillgripas. Styrelsen anser sig böra i anslutning härtill erinra om, hurusom i allmänhet vid banbyggnader de yttersta gränserna för stigningar och kurvradier i görligaste mån undvikas, enär dessa för all framtid medföra olägenheter för driften. Till dessa gränser går man endast i de fall, då ogynnsamma terrängförhållanden sådant kräva, eller då fördelaktigare stignings- och krökningsförhållanden ej kunna utan större anläggningskostnader ernås.

Att vidare banvallens krönbredd å rak bana sträckvis ökats är en nödvändig och vid varje statsbanebyggnad förekommande byggnadsdetalj. Vid bankfyllningar över 1 meters höjd, vilka på grund av sättningar i fyllnadsmassan efter någon tid måste påfyllas såväl som vid bankfyllning å sådan mark, där sjunkningar beräknas inträffa och förty bankpåfyllning måste företagas, är det ändamålsenligt att i viss utsträckning krönbredden redan från början ökas för att icke efter verkställd påfyllning densamma skall komma att understiga den för banan fastställda.

Vidkommande anmärkta förhållandet att jordskärningars bredd i balansplanet ökats från 6,7 meter till 7,5 meter sammanhänger detta med det därefter likaledes påtalade förhållandet, att skärningsdikenas djup och bottenbredd har ökats från 0,3 till 0,4 meter, vilket har till följd en breddning av balansplanet i jordskärningen. Anledningen åter till att skärningsdikenas djup och bottenbredd ökats till 0,4 är likaledes mera en byggnadsteknisk detalj och förklaringen till åtgärden är den, att därmed visat sig följa för bankroppen bättre dränering och därmed bättre framtida bestånd. Dimensionen ifråga är alltså ändamålsenligare och ur framtida underhållsynpunkt billigare. Den synnerligen obetydligt ökade anläggningskostnaden, som dessa smärre detaljändringar medföra, beräknas sålunda mer än väl uppvägas av därigenom ernått bättre bestånd av banan och därmed följande mindre underhållskostnader.

Revisorerna framhålla vidare, att med hänsyn till den ringa trafik, som för framtiden torde vara att emotse å denna bandel, böra alla åtgärder vidtagas i syfte att å den del av banan, som återstår att bygga, nedbringa kostnaderna genom förenklade anordningar. Styrelsen vill med anledning därav framhålla, att för så vitt med detta påpekande avses minskning av sektionen för terrasseringen och anskaffandet av nya 21,5 kg:s räler Styrelsen anser sådana åtgärder av skäl, som av det ovan anförda torde framgå, icke verka i förbilligande riktning och att de alltså icke böra vidtagas. Däremot har Styrelsen i flera andra avseenden redan vidtagit förenklingar. Sålunda är inhägnad av banan avsedd att till huvudsaklig del icke komma till utförande. Ej heller skall telegraflinje längs banan anordnas utan endast bantelefonlinje uppläggas. Å trafikplatserna skola ej fasta signaler uppsättas eller växelförreglingar anordnas utan skall ett förenklat system med spårspärrar och kontrollväxellås komma till användning. Beträffande militärmötesspären har efter samråd med generalstabschefen beslutats att endast utföra själva terrasseringen för föreskrivna 400 meter långa fria mötesspårängder, varemot själva spären icke utläggas till större längd än vad som för den ordinarie trafiken kan erfordras. Ytterligare förenklingar hava av Styrelsen vidtagits därigenom, att banbevakningssträckorna givits största möjliga längd, varigenom antalet banvaktsstugor kunnat minskas. Bankvaktsstugorna hava huvudsakligast förlagts till trafikplatserna i avsikt att dessas skötsel skall handhavas av banvakter med biträde, där så erfordras, av deras hustrur eller i vissa fall av i orten lejd hjälp. Styrelsen anser sig alltså redan hava gjort vad som lämpligen göras kan för kostnadernas nedbringande genom förenklade anordningar.

### **Ombyggnad av Storviks bangård.**

(Del I, sid. 135, § 8.)

I fråga om den pågående och snart avslutade ombyggnaden av Storviks bangård hava revisorerna, efter en framställning av vad som i ärendet förevarit, uttalat, att de icke kunnat finna, att efter den utgång frågan om stationens ombyggnad fått i riksdagen år 1921, tillräckliga skäl förelegat att på sätt som skett igångsätta och utföra bangårdsombyggnaden ifråga utan att de måste för sin del beteckna Styrelsens åtgärder i denna sak såsom ett anmärkningsvärt åsidosättande av 1921 års riksdagsbeslut.

Styrelsen vill med anledning av detta uttalande tillåta sig framhålla, att, då Styrelsen i sina åren 1919 och 1920 ingivna framställningar angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. även begärda medel för ombyggnad av bangården vid Storvik, detta var starkt motiverat av nödvändigheten att snarast åstadkomma en förbättring i de ur driftssynpunkt miserabla och ur säkerhetssynpunkt vådliga trafikförhållandena vid stationen. Det torde i detta avseende böra erinras om att den gamla bangården vid Storvik i stort sett var densamma, som anledes vid norra stambanans byggande, då Gävle—Dala järnvägs förutvarande station flyttades och sammanslogs med Statens järnvägars station. Den egentliga tågbangården hade nämligen före de nu pågående ombyggnadsarbetenas igångsättande icke undergått annan förändring än att tågspåren något förlängts. De gamla plattformsanordningarna hade bibehållits oförändrade. Den egentliga godstågsbangården med uppställnings- och rangerspår låg inklämd mellan Gävle—Dala järnvägs och statens järnvägars persontågsspår, så att allt utbyte av resande, ilgods, resgods och post måste ske över godstågsspåren. Avsevärda störningar och höjda växlingskostnader förorsakades härigenom rangeringsarbetet. Den resande allmänheten var utsatt för fara till liv och lem genom att vid gång till och från Gävle—Dala järnvägs tåg nödgas passera över samtliga godstågsspår, å vilka i regel rangeringsrörelser förekommo.

Behovet av en förbättring i förhållandena vid Storvik har ej heller, såvitt Styrelsen har sig bekant, bestritts eller underkänts vare sig av Kungl. Maj:t eller av riksdagen. De driftsfördyrande förhållandena på bangården ha också, enligt vad Styrelsen under hand vet, varit föremål för uppmärksamhet inom statsbaneekonomi-kommissionen. Då 1921 års riksdag vid behandlingen av den förevarande frågan anförde, att ombyggnaden under dåvarande tidsförhållanden icke borde komma till utförande, så torde detta uttalande därför ej få anses innebära, att arbetet såsom sådant av riksdagen befunnits obehövt, utan att det blott varit svårigheter beträffande kapitalanskaffningen som motiverat ett uppskov med anläggningen i fråga. När Styrelsen sedermera erhållit anmodan föreslå utförandet av arbeten vid verket till lindrande av arbetslösheten, varvid enligt riksdagens egna direktiv i första hand sådana företag borde utväljas, som bleve till verklig nytta för verket, så har Styrelsen alltså givetvis ansett sig oförhindrad att föreslå Kungl. Maj:t till utförande ett så nyttigt och nödvändigt arbete, som ifrågavarande, vilket, så vitt Styrelsen kunnat finna, undanskjutits blott på grund av den allmänna penningnöden. Det bör här också framhållas och understrykas att Styrelsen i sin skrivelse den 20 juli 1921,

*Rev.-berättelse ang. statsverket för år 1921. III.*

genom vilken frågan om utförandet av ombyggnadsarbetena i Storvik såsom nödhjälpsarbete framlades för Kungl. Maj:t till prövning, ingalunda fördolt sin avsikt att för arbetena taga i anspråk det av 1920 års riksdag härför beviljade anslaget å 200,000 kronor. Styrelsen har tvärtom tydligt angivit detta. I sitt den 26 augusti 1921 meddelade beslut i anledning av Styrelsens ifrågavarande hemställan har Kungl. Maj:t ej heller haft någon erinran att göra beträffande den sålunda avsedda dispositionen av berörda riksdagsanslag.

Beträffande den ståndpunkt, som i ombyggnadsfrågan intagits av Styrelsen för den till stationen anslutande, bidragsskyldiga enskilda banan äger det sin riktighet, att bolagsstyrelsen vid de förda förhandlingarna först hävdade den uppfattningen, att arbetena tills vidare borde undanskjutas. Då syftet med arbetets upptagande då var att skapa arbetstillfälle för statens järnvägars genom trafiknedgången övertaliga personal vid stationen och i dess närhet, kan det ju också vara i viss mån förklarligt, att det enskilda företaget ej vid detta tillfälle visade samma intresse för saken, som statens järnvägar. Emellertid har den enskilda banan vid sedermera i ämnet förda vidare förhandlingar frångått denna sin ståndpunkt och medgivit fördelarna även för järnvägsbolaget att anläggningen komme till stånd. Vid bedömandet av föreliggande fråga om ombyggnadens värde bör till slut beaktas, att den nya anläggningen även vid nuvarande trafik medför driftkostnadsbesparing för statens järnvägar.

Revisorerna förmena, att ombyggnadsarbetena icke torde hava varit särskilt av behovet påkallade för arbetslöshetens bekämpande vid statens järnvägar, då det nämligen av utredningen framginge, att arbeten funnits å andra platser vid statsbanorna, för vilka personalen måste anskaffas, och att möjlighet till sysselsättning därstädes för den i Storvik övertaliga personalen alltså varit för handen. Arbetets behövlighet just såsom nödhjälpsarbete har dock vitsordats även av arbetslöshetskommissionen, som väl haft att pröva saken särskilt ur dylik synpunkt och Styrelsen vill för sin del med bestämdhet hävda att ombyggnadsarbetena vid Storvik hava varit mycket önskvärda och betydelsefulla för arbetslöshetens lindrande. Vid denna station har genom trafiknedgången uppstått stort personalöverskott och Styrelsen kan ej vitsorda att en överflyttning av den övertaliga personalen till nödhjälpsarbete å annan plats gärna var möjlig. En dylik åtgärd kunde i varje fall ej vara lämplig, då vid en bortflyttning av personalen svårigheter skulle hava uppstått bland annat med inkvartering, förstörade till följd av nu rådande allmänt kända förhållanden å bostadsmarknaden. Åtgärden skulle dessutom hava förminskat eller omintetgjort möjligheterna, av vilka man nu använt sig, att vid förefallande behov utnyttja den vid ombyggnaden på platsen sysselsatta personalen för trafikarbetet å stationen.

Styrelsen vill också framhålla att ombyggnaden haft karaktären av nödhjälpsarbete också i sådant hänseende, att all vid arbetet sysselsatt tim- och ackordsavlönad personal fått vidkännas den nedsättning i arbetslönen, som fastställts för övriga nödhjälpsarbeten vid statens järnvägar.

Med det ovan anförda anser sig Styrelsen hava visat dels att Styrelsen korrekt hos Kungl. Maj:t andragit frågan om ombyggnaden av Storviks bangård, dels att Styrelsen erhållit Kungl. Maj:ts bemyndigande att utföra ombyggnaden, dels att arbe-

tet är ett för verket nyttigt och för arbetslösheten lindrande sådant. Styrelsen har sålunda icke med sina åtgöranden i frågan på något sätt åsidosatt 1921 års riksdags beslut.

#### **Lokomotivstationen i Mjölby.**

(Del I, sid. 139, § 9.)

Redan år 1913 påbörjades med statsanslag en ny lokomotivstation i Mjölby, vilken station utgör en viktig knutpunkt för en stor del av lokomotivrörelsen å huvudlinjen Stockholm—Malmö. De förut där befintliga lokomotivstallarna voro otillräckliga till antalet och voro dessutom belägna på sådan plats å bangården, att någon utvidgning av lokomotivstationen eller anordnande av en för de större lokomotiven erfoderlig större vändskiva icke var möjlig. De nya stallarna förlades därför på ett Arméförvaltningen tillhörigt område i södra änden av bangården. Redan vid begäran av anslaget för den första utbyggnaden anmälde Styrelsen sin avsikt att framdeles efter hand till den nya anläggningen överflytta de på gamla platsen varande lokomotivstallarna; en åtgärd, som ansågs motiverad dels därav att de äldre lokaler voro mycket bristfälliga och dels därav att man måste söka undvika en splittning av arbetet på två ställen med ty åtföljande försvårad tillsyn, extra transporter m. m. Behovet av ytterligare stallplatser i Mjölby gjorde sig därefter snart återgällande. Styrelsen hemställde därför under år 1917 om nytt anslag för ett fortsatt utbyggande av den nya lokomotivstationen. Därvid anmälde Styrelsen sin avsikt att i samband med de nya stallarnas uppförande vidtaga den redan år 1913 förebådade åtgärden att till den nya lokomotivstationen överflytta hela lokomotivrörelsen i Mjölby. Enligt de beräkningar, som vid ifrågavarande tid utfördes vid planläggningen av arbetet, skulle, förutom fördelar i en hel del andra avseenden, endast i personalkostnader inbesparas ett belopp av 5,000 kronor per år genom en sådan sammanflyttning. Denna summa förräntade då väl det belopp, som erfordrades för gamla stallarnas flyttning och om även genom kristidens inverkan de beräknade byggnadskostnaderna stegrats så har å andra sidan också arbetslöner för personalen i ännu högre grad stegrats så att kalkylen beträffande den ekonomiska innebörden av en sammanflyttning av de båda arbetsplatserna håller fortfarande streck. Då den nya anläggningen sålunda varit av behovet oundgängligen påkallad och den verkställda sammanflyttningen av de båda lokomotivstallarna ur såväl ekonomisk som andra synpunkter väl motiverad, anser Styrelsen att mot dispositionerna för lokomotivstationens ordnande i Mjölby icke kan vara någon befogad anmärkning att göra.

#### **Katrineholms stationshus.**

(Del I, sid. 140, § 10.)

Revisorerna hava under denna paragraf meddelat, att de under sina resor besökt Katrineholms järnvägsstation, där ombyggnadsarbeten i stationshuset pågingo, samt hava uttalat, att behovet av de ifrågavarande arbetena icke varit trän-

gande samt att det synts av handlingarna framgå, att de vidtagana åtgärderna huvudsakligen avsett att åstadkomma en utvärdig modernisering v stationshuset och vissa närliggande byggnader.

Styrelsen vill härvidlag först anföra att det enligt Styrelsens uppfattning måste av den till revisorerna av Styrelsen under hand lämnade redogörelsen för bland annat anledningen till ifrågavarande arbetens utförande hava tydligt framgått, att ombyggnaden av stationshuset ägt rum huvudsakligen för att åstadkomma nödvändigtvis erforderliga väntsalsutrymmen och bekvämare och alltså driftsbesparande anordningar för in- och utlämnande av resgods m. m. för trafikarbetets avveckling. Till närmare belysning härav får Styrelsen emellertid meddela följande,

Redan i sin underdåniga framställning till Kungl. Maj:t i oktober 1910 angående behovet av nya byggnader och anläggningar begärde Styrelsen anslag för uppförande av ett helt nytt stationshus i Katrineholm. Den dåvarande Styrelsen anförde därvid, bland annat, att de allmänna lokalerna och särskilt expeditionsrummen i det år 1862 uppförda stationshuset voro små och otidsenliga, och icke kunde genom ändring eller tillbyggnad göras ändamålsenliga. Den trafik, som uti dessa lokaler skulle ombesörjas, hade under år 1896—1908 utvecklat sig så, att antalet föräldra personbiljetter ökats med 59 % och antalet lokalt resgods med 64 % — sedan år 1908 har såväl person- som resgodstrafiken ökats med ytterligare 40 %.

Statsutskottet anförde emellertid vid behandlingen av denna anslagspost, att frågan om nytt stationshus vid Katrineholm borde undanskjutas, intill dess den under anläggning varande statsbanan Järna—Norrköping börjat trafikeras.

I sin underdåniga framställning av år 1916 upptog Styrelsen åter frågan om förbättring av anordningarna vid Katrineholms personstation men hemställde då i sparsamhets syfte om anslag blott för stationshusets utvidgning och ombyggnad. Styrelsen anförde därvid, att Styrelsen på grund av nyssnämnda riksdagsbeslut varit hänvisad till att under den gångna tiden fylla de allt kraftigare framträdande kraven på ökade utrymmen genom tillbyggnader och förändringar av det gamla stationshuset, som vore att anse som helt provisoriska och ingalunda avsedda att kunna fylla behovet en längre tid framåt. Det vore nämligen att beakta, att utrymmena i stationshuset i mycket ringa grad rönte inflytande av den genomgående trafiken och att sålunda öppnandet av trafiken å bandelen Järna—Norrköping med visshet icke komme att inverka på behovet av nytt stationshus i Katrineholm, vilket behov utslutande kan anses förestavat av ökning i den lokala trafiken å platsen.

I sitt förslag till nya byggnader och anläggningar att föreläggas 1921 års riksdag återkom Styrelsen igen till den trängande frågan om stationshusets förbättring i Katrineholm och anförde igen, att då en fullständigt ny stationsbyggnad enligt Styrelsens beräkning skulle medföra alltför stora kostnader, Styrelsen med hänsyn till för handen varande ekonomiska förhållanden icke ansåg sig vilja framkomma med krav härå. Styrelsen hade därför låtit uppgöra ett förenklat förslag till om- och tillbyggnad av stationshuset för att erhålla större väntsalsutrymmen och erforderliga bättre anordningar för resgods' in- och utlämnande m. m. samt i sammanhang härmed modernisering av byggnaden såväl in- som utvärdigt. Då stationshusets ombyggnad på sålunda föreslaget sätt kunde komma att motsvara behoven för åtskil-

liga år framåt, ansåg Styrelsen det välbetänkt att verkställa sådan nödvändig ombyggnad i stället för att invänta den fullständiga nybyggnad, som förut ifrågasatts.

Såsom av revisorernas berättelse framgår, upptog Kungl. Maj:t förenämnda förslag med gillande, varemot 1921 års riksdag med hänsyn till tidsförhållandena icke ansåg sig kunna bevilja anslag till ifrågavarande ändamål. Då ingen tvekan torde hava kunnat föreligga, om att icke stationshuset var alldeles otillräckligt och otillfredsställande för trafikens avvecklande och behov, kan detta riksdagens beslut med säkerhet sägas hava grundat sig enbart på svårigheterna att under en ekonomiskt brydsam tid anskaffa erforderliga penningmedel för arbetets utförande.

När Styrelsen sedermera erhållit anmodan föreslå utförandet av arbeten vid verket till lindrande av arbetslösheten, varvid enligt riksdagens egna direktiv i första hand sådana företag borde utväljas, som bleve till verklig nytta för verket, så har Styrelsen i varje fall med sin uppfattning om nödvändigheten att få till stånd en bättre ordning för persontrafikens avveckling vid Katrineholm ansett sig oförhindrad att som ett nyttigt och nödigt arbete föreslå utförandet även av ifrågavarande ändring och utbyggnad av stationshuset där.

Järnvägsstyrelsen har alltså i juli 1921 ingått till Kungl. Maj:t med framställning att få disponera medel för detta ombyggnadsarbete ur det anslag årets riksdag beviljat för bekämpande av arbetslösheten vid kommunikationsverken. Denna framställning torde också hava varit fullt motiverad med hänsyn till den på orten rådande stora arbetslösheten. Kungl. Maj:t har sedan bifallit denna Styrelsens framställning och därefter har byggnadsarbetet igångsatts.

Det är riktigt, vad revisorerna anfört, att vederbörande distriktsförvaltning vid granskningen av förslaget till ifrågavarande ombyggnad av Katrineholms stationshus ifrågasatt, huruvida det vore lämpligt att nedlägga så stora kostnader på det gamla stationshuset, då en utökning av resgodsrummet jämte några andra förändringar kunde utföras för en kostnad av 23,000 kronor. Detta distriktsförvaltningens uttalande måste dock ses mot bakgrund av att distriktsförvaltningen hela tiden vidhållit sin åsikt om, att ett fullständigt nytt stationshus snarast möjligt borde komma till utförande. Distriktsförvaltningen har alltså för sin del ifrågasatt ännu större kapitalutlägg på platsen. Styrelsen måste under sådana förhållanden värja sig för en anmärkning mot Styrelsen för att den — i stället för att nu först bekosta en relativt dyrbar omändring av byggnaden och inom några få år gå till utförandet av ett fullständigt nytt stationshus — som icke torde belinga mindre kostnad än 500,000 kronor — låtit verkställa en grundlig till- och ombyggnad för endast en bråkdel av denna summa och därmed vunnit en anordning, som efter allt att döma kommer att bli tillräcklig för en överskådlig framtid. Beträffande den hänsyn revisorerna tydligen tagit till ett i banavdelningens berättelse för år 1921 av banbyråns arkitektavdelning gjort uttalande, att ändamålet med ombyggnaden skulle hava varit att åt den gamla byggnaden giva ett mera tilltalande utseende, bättre överensstämmande med de stadens hus, som på senare år uppstått i närmaste grannskapet, torde Styrelsen ej behöva vidare yttra sig sedan Styrelsen här ovan fäst uppmärksamheten på den av Styrelsen gjorda synnerligen noggranna utredningen om och de tydligt förbragta skälen för ifrågavarande ombyggnadsarbete, i syfte att med lägsta möjliga



ekonomiska uppoftning uppfylla sedan många år tillbaka framkomna krav på förbättrade utrymmen och anordningar för persontrafikens avvecklande vid Katrineholms stora station.

Beträffande slutligen stationsinspektorsbostadens samtidiga uppsnyggning och ombyggnaden av hotellets gamla, otillfredsställande uthus medgiver Styrelsen gärna, att ett ordnande av hela den framträdande platsen på ett för samhället angeläget och för statens järnvägars värdighet önskvärt sätt varit för Styrelsen ett bidragande skäl till arbetenas företagande. Det förelåg dock givetvis även andra mera avgörande orsaker till dessa ombyggnadsarbetens utförande. Hotellets uthus och andra berörda anordningar voro förfallna och otillräckliga, och skulle i varje fall hava förnyats. För att erhålla god och för den trafikerande allmänheten tillfredsställande drift av järnvägshotellet, måste Styrelsen ordna så, att hotellet finge konkurrensmöjligheter och för detta ändamål erfordrades vissa förbättrade utrymmen i hotellet. Rappningen av stationsinspektorens bostad har utförts i stället för annars behövlig reparation och målning och har för övrigt betingat ett jämförelsevis ringa utlägg, vilket Styrelsen ansett vara motiverat av skyldig hänsyn till trafikanterna och samhället. Såsom ytterligare skäl till att ifrågavarande ombyggnads- och förbättringsarbeten å stationsinspektorsbostaden och uthuset verkstälts just nu må slutligen anföras att det givetvis är konstnadsbesparande att få arbeten, som beträffande arbetsplats intimt sammanhåra, utförda samtidigt med stationshusets ombyggnad, vartill kommer att det ännu i dag är ur arbetslöshetssynpunkt angeläget att bereda arbetstillfällen på platsen.

Med stöd av ovanstående vill Styrelsen alltså bestrida det berättigade i revisorernas uttalade förmodan att de anmärkta åtgärderna icke vidtagits på grund av trängande behov utan huvudsakligen avsett blott att vinna en utvärdig modernisering av stationshuset och vissa närliggande byggnader.

#### **Hallsbergs bangård.**

(Del I, sid. 141, § 11.)

Hallsbergs nya rangerbangård, som togs i bruk den 1 oktober 1921, är anordnad efter det nya växlingssystemet med vagnarnas förflyttning genom egen tyngd utför spår, lagda i lutande plan.

Bangården har befunnits medföra följande fördelar:

1) Indragning av tvenne växellokomotiv, innebärande en minskning i växlingskostnaden per godsvagn från 60 till icke fullt 20 öre. Under detta års första nio månader hava i medeltal per månad å bangården växlats 22,800 vagnar; besparingen i pengar kan sålunda, trots den tillfälligt rådande extrema lågtrafiken, beräknas till inemot 110,000 kronor per år;

2) betydligt större driftssäkerhet; de å större bangårdar ofrånkomliga vagnskadorna samt personliga olycksfallen hava här praktiskt taget upphört;

3) möjlighet att övertaga en stor del av den vagnrangering, som förut påvilat andra stationer; i alla till Hallsberg ankommande tåg behöver vid vagnställsättning någon särskild stationsrangering icke förekomma, utan sammanväxlas vagnarna i Hallsberg i ordnade grupper, till lättnad även för de stationer, som skola mottaga vagnarna;

4) en snabbare och mer regelbunden vagnomsättning har ernåtts, i det vagnarna automatiskt avgå i de bestämda tåglägenheterna och i den inbördes tidsföljd, uti vilken de ankommit till Hallsberg;

5) möjlighet att fränskilja personvagnsväxlingen från godsvagnsväxlingen; båda kunde förut ej ske samtidigt, vilket hade till följd, att den senare växlingen ofta försenades av den förra.

Styrelsen vill också omnämna den ekonomiska vinst, som man väntar sig av det nya omlastningsmagasinet. Det nuvarande magasinet är beläget på 850 meters avstånd från stationen i den motsatta delen av bangården, och måste alla stycke-godsvagnar sammanväxlas och medelst lokomotiv ditföras respektive avhämtas däri-från, varjämte särskild växling med lokomotiv påkallas även för rangering av vagnarna inom magasinet. På grund av dessa förhållanden blir denna växling synnerligen dyrbar — under detta år i medeltal 94 öre per vagn. Det under uppförande varande nya magasinet är beläget omedelbart invid rangerbangården, varigenom stycke-godsvagnarna kunna ditföras och rangeras genom egen tyngd, sålunda utan användande av lokomotiv. Då antalet stycke-godsvagnar vid Hallsberg är avsevärt — under år 1922 i medeltal 4,300 i månaden — inses lätt, att även härigenom en högst betydande besparing ernås.

Revisorernas uttalande, att arbetena å Hallsbergs bangård dragit kostnader och antagit dimensioner, som icke stå i rätt förhållande till behoven, torde vila på förutsättningen, att de normala och normalt förutsebara behoven skulle sammanfalla med de inskränkta behoven under nu rådande lågtrafik. Därest emellertid alla anordningar för transportarbetets besörjande icke voro tilltagna i större skala, än att med deras tillhjälp nått och jämnt kunde avvecklas nuvarande ringa trafik, skulle vid den trafikökning, som dock är att emotse — och för övrigt redan börjat — trafiken icke kunna nöjaktigt avvecklas utan utvidgningar av spårssystem och övriga bangårdsanordningar, för vilka nya framställningar om anslagsmedel skulle behöva ingivas. I avvaktan på bifall härtill och sedermera under den tid, som kräves för de nödiga utvidgningsarbetenas utförande skulle sålunda trafiken under en längre tid bliva lidande på att man ej i behörig tid vidtagit åtgärder för mötande av ett normalt trafikbehov.

Av ovanstående torde framgå, att bangårdsanläggningarna vid Hallsberg — efter de utav Styrelsen företagna och av revisorerna beaktade inskränkningarna — redan under nu rådande lågtrafik medföra avsevärda besparingar och att dessa besparingar kunna vid kommande trafikökning förväntas bliva vida större. I motsats till revisorerna hyser därför Styrelsen den uppfattningen, att ombyggningarna vid Hallsbergs bangård icke tagit större dimensioner eller dragit större kostnader än behovet kräver.

**Bangården i Nässjö.**

(Del I, sid. 142, § 12.)

Rörande ombyggnaden av Nässjö bangård får Styrelsen, under hänvisning i övrigt till vad Styrelsen yttrat i anledning av de utav 1921 års revisorer i ämnet framförda anmärkningar, inskränka sig till att framhålla, hurusom den nya anordningen med vagnväxling medelst s. k. "åsnerugg" medfört besparing av växlingslokomotivtimmar i följande omfattning:

År 1919 .....	6,000 timmar
" 1920 .....	10,800   "
" 1921 .....	3,500   "
" 1922 (approximativt .....	6,000   "
Denna besparing motsvarar i kronor resp.	
	96,000
	172,800
	57,200
	82,000

Summa 408,000 kronor

vilken summa fördelad på fyra år utgör en årlig besparing av omkring 100,000 kronor.

Anläggningen ifråga — vilken i själva verket beslutats före kristiden fast dess utförande i ett senare skede, då man i varje fall icke kunnat stanna vid halvgjort arbete, glidit in i krisperioden — kan icke anses vara tyngande för statens järnvägars ekonomi i annan mån, än den som på grund av lågtrafiken vidlåder alla anordningar, vilka, på sätt som måste anses vara riktigt, tilltagits under förutsättning av normal trafik.

**Bangården i Kristinehamn.**

(Del I, sid. 143, § 13.)

Revisorerna, som besökt Kristinehamns bangård, hava anfört, att där påginge omfattande arbeten, vilka hade igångsatts utan att särskilda anslag härför av riksdagen beviljats. Av vederbörande baningenjör hade revisorerna inhämtat närmare upplysning rörande de anslag, som disponerades för de olika arbetena. Styrelsen vill med vitsordande av riktigheten i stort sett av de av baningenjören härutinnan lämnade upplysningarna, här endast meddela att den anmärkta vägportsanläggningen till väsentlig del bekostas med det till Styrelsens disposition stående anslaget för anordnande av skenfria vägkorsningar, övriga kostnader bestridas av staden. Vägporten utföres nämligen efter krav från stadens sida enligt en den 15 maj och 3 juni 1919 med staden träffad överenskommelse rörande utvidgning och ombyggnad av Kristinehamns bangård.

Arbetet med uppförande av nytt lokomotivstall bekostas med 90,000 kronor från det av 1916 års riksdag beviljade anslaget för kompletteringar å före detta Mora—Vänerns järnväg, däri det ingår bland de arbeten, som Styrelsen vid riksdagsanslagets äskande sagt sig ämna utföra för dessa medel.

Revisorerna hava vidare anmärkt, att godsmagasinet vid den nyanlagda godsbangården dels läge nära en kilometer från närmast bebyggda del av staden, varför läget vore för den trafikerande mindre tillfredsställande, dels att den däri för allmänheten avsedda godsexpeditionen förlagts en trappa upp i en påbyggnad å magasinets mitt, vilken anordning syntes revisorerna vara för trafikanterna mindre lämplig.

Styrelsen får i anledning härav framhålla att läget för godsmagasinet är framkommet efter långa och ingående förhandlingar med stadens vederbörande myndigheter och att det är av dem vederbörligen godkänt. Styrelsen har sedan varken från myndigheternas sida eller från allmänheten hört något klander beträffande läget liksom ej heller beträffande den för utrymmes- och byggnadsbesparings vinnande träffade anordningen med expeditionen för allmänheten en trappa upp. Denna senare anordning har för övrigt även kommit till användning i godsmagasinet vid Karlstad och ej heller därifrån har Styrelsen sig bekant någon missbelåtenhet med densamma.

#### **Lokomotivstationen vid Örebro.**

(Del I, sid. 144, § 15.)

Med anledning av sitt besök vid lokomotivstationen i Örebro uttala revisorerna, att de ifrågasätta, huruvida det varit av behovet påkallat att i Örebro utföra den dyrbara anläggningen av en ny lokomotivstation. Det synes dem hava varit riktigare att bibehålla de gamla lokomotivstallarna därstädes och att i mån av behov utvidga lokomotivstationen i Hallsberg.

Ehuru — såsom även förhållandet varit rörande den i § 9 berörda lokomotivstationen i Mjölby — ifrågavarande åtgärd redan varit under riksdagens prövning och dess verkställande grundar sig på ett riksdagens eget beslut, vill Styrelsen med anledning av anförda lämna följande redogörelse.

De äldre anläggningarna för lokomotivstationen i Örebro bestodo dels av ett i omedelbar närhet av stationshuset beläget cirkulärstall, innehållande 9 stallplatser, dels av ett rektangulärt stall med 6 platser, övertaget av statens järnvägar i samband med statens inköp av bandelen Örebro—Frövi. Förutom att detta antal stallplatser var allt för litet, så att en del lokomotiv måste stå ute varje natt, voro de båda stallbyggnaderna av så små dimensioner, att i dem icke kunde inrymmas de större lokomotiv, som på grund av trafikens ökade krav efter hand anskaffats. Vändskivan till cirkulärstallet — rektangulärstallet saknade vändskiva — hade en diameter av endast 15 meter och kunde därför icke användas för de större lokomotiven, en omständighet som förorsakade stora besvärligheter och kostnader — förutom därigenom att då

vändning av lokomotiv av större typer påfordrades sådan endast kunde ske efter isärkoppling av lokomotiv och tender — även därigenom att den fria användningen av de kraftigare lokomotivtyperna på linjen till Örebro förminskades. Lokomotivstationsförhållandena i Örebro voro därför obetingat otillfredsställande och kravet på förbättring i desamma blev mer och mer trängande. Vid undersökning, huru förhållandena i stället skulle kunna lämpligast ordnas, framgick genast att en till- eller ombyggnad av lokomotivstationen på samma plats, där de gamla lokomotivstallen voro belägna, vore av utrymmesskäl utesluten och att den för övrigt med hänsyn till framtida med staden diskuterade byggnadsplaner för Örebro stations bangårdsgestaltning varit i hög grad olämplig. För den såväl ur ekonomisk som driftsteknisk synpunkt nödvändiga förbättringen av lokomotivstallsanordningarna i Örebro fanns därför intet annat val än att uppföra nya lokomotivstallar med tillhörande anordningar på ny lämplig plats.

Innan emellertid Styrelsen beslöt sig för att föreslå statsmakterna detta, verkställdes en utredning om möjligheten ekonomiskt och trafiktekniskt sett, att lämpligare förlägga de nya anordningarna till Hallsberg, där redan en stor lokomotivstation förefanns. Den synpunkt beträffande lokomotivstationsfrågan i Örebro, som revisorerna nu, efter lokomotivstationens färdigställande, framlägga, har sålunda redan i mycket tidigt stadium av frågans behandling varit under beaktande av Styrelsen.

Ifrågavarande utredning gav emellertid vid handen, att någon fördel med en sådan överflyttning icke skulle kunna vinnas. Ett studium av tidtabellen visade nämligen, att Örebro station måste bli slutpunkten för en del tåg, vilkas lokomotiv därför måste längre tider kvarligga, varjämte behov i varje fall förefanns av stallplatser för dels å stationen placerade växellokomotiv och dels för de lokomotiv, som erfordrades för den från Örebro utgående grenlinjen Örebro—Svartå. Även om det medelst omkastning av lokomotivens och personalens tjänstgöringsturer skulle varit möjligt att överflytta en del av lokomotiven och personalen från Örebro till Hallsberg, skulle dock i alla händelser det kvarstående behovet av lokomotivstationsanordning på den förra platsen blivit så stort, att nyanläggning i Örebro måste företagas. Någon fördel att under sådana förhållanden uppdelade den nödvändiga utökningen av anläggningarna på såväl Örebro som Hallsberg fann Styrelsen icke föreligga och detta desto mera, som ej heller någon besparing av vare sig befäls- eller annan personal skulle därigenom kunnat vinnas. Däremot hade vid det förhållandet, att bostadsbrist i så gott som alla tider förefunnits i Hallsberg, krav på uppförande genom statens försorg av nya bostäder för den till Hallsberg förflyttade personalen säkerligen och icke utan fog kommit att framställas.

I anslutning till vad Styrelsen här ovan anfört får Styrelsen uttala, att Styrelsen icke kan instämma i den av revisorerna hävdade meningen, att den nya lokomotivstationen i Örebro lämpligare bort förläggas i Hallsberg.

#### **Besök å vissa expeditioner.**

(Del I, sid. 145, § 16.)

Revisorerna uttala, att de vid besök å distriktschefsexpeditionen i Östersund förfrågat sig, huruvida i anledning av de under föregående år vid distriktskassan förekommande förskingringarna någon förändring på kontrollen företagits, samt att

distriktschefen med anledning därav upplyst, att samma kontrollant alltjämt kvarstode och att distriktschefen, som tillträtt sin befattning först sedan förskingringarna upptäckts, ansett sig sakna anledning närmare undersöka, vad som förekommit.

I anledning härav har vederbörande distriktschef upplyst, att hans uttalande till revisorerna var av den innebörd, att förskingringsaffären år 1920 varit föremål för ingående undersökningar och att därvid, såvitt man hade sig bekant, ingen anmärkning kunnat riktas mot kontrollantens sätt att sköta sin tjänst, varför han ansett sig sakna all anledning att göra något ingripande eller företaga någon ytterligare undersökning i detta hänseende.

För egen del vill Styrelsen tillägga, att förändring i kontroll ju kan företagas och även företagits, trots det samma kontrollant kvarstått. Vad som tarvades i anmärkta fall var därför icke en personalförändring å kontrollantposten, utan en förändring av kontrollsystemet, vilken förändring såsom redan planerad, då förskingringarna upptäcktes, även sedermera vidtagits.

Beträffande revisorernas erinran mot alltför stor expeditiionspersonal — i de anmärkta fallen berörande sju angivna expeditioner inom andra och fjärde distrikten — får Styrelsen åberopa Styrelsens redan förut i detta utlåtande berörda, sedan länge pågående strävanden att minska personalantalet vid statens järnvägar i förhållande till trafikens nedgång. Att icke alltid expeditiionsarbetet kunnat nedbringas i paritet med trafiksänkningen, är även framhållet. Att strävandena ifråga dock även här burit frukt, belyses bl. a. därav, att minskningen i kostnadsstaten för år 1923 jämfört med senaste tolv månadersperiod utgör för distriktsledningsexpeditionerna omkring 543,000 kronor. Styrelsen har också nyligen återigen framhållet för distriktsförvaltningarna att alla ansträngningar böra inriktas på att söka än ytterligare nedbringa personalbeståndet å distriktslednings- och sektionsexpeditionerna utöver vad härutinnan redan åtgjorts.

Vidkommande slutligen revisorernas erinran om överkvalificerad arbetskraft för expeditiionsarbetet torde de av 1912 års personalkommission efter noggrannaste och mest detaljerade utredning angivna och av Kungl. Maj:t gillade riktlinjer härutinnan ännu äga vitsord. Dessa regler hava ock strängt följts vid statens järnvägar ej minst ifråga om noggrann prövning, huruvida vid ledig tjänsts återbesättande, ej ändrade förhållanden kunna medgiva tjänstens fulla indragning eller tjänstens besättande med mindre kvalificerad arbetskraft.

### **Manskapshuset i Nässjö och Örebro.**

(Del I, sid. 146, § 17.)

Revisorerna hava efter besök i manskapshuset i Nässjö och Örebro utan att vilja taga ställning till frågan om behövligheten av manskapshus i allmänhet, framhållet, att de bibragts den uppfattningen, att förenämnda båda byggnader i stort sett äro överflödiga för sitt ändamål och sannolikt kunna bättre utnyttjas på annat sätt.

Med anledning av detta revisorernas uttalande anser sig Styrelsen böra framhålla, att vid förevarandet av frågan om dessa byggnader skulle anordnas starka krav

härför gjorde sig gällande från personalens och det lokala befälets sida. Dessa krav ansåg sig Styrelsen icke kunna förbise, då anordnandet av dylika lokaler anslöt sig till de principer, vilka varit ledande vid utfärdande av lagen om arbetskydd. Även Styrelsen har emellertid sett med beklagande, att de påfordrade manskapshusen icke endast här utan även på andra platser ej tagas anspråk, på sätt som man förväntat och önskligt varit. Styrelsen är dock viss om, att, om lokalerna icke anordnats, Styrelsen fått uppbära klander även härför. Styrelsen är likväl fortfarande av den uppfattningen, att dylika anordningar äro lämpliga och erforderliga för personalens rätta vård och allmänna hygien. Styrelsen vill icke medgiva anläggningarnas obehövlighet och kan alltså icke heller, åtminstone icke förrän större erfarenhet vunnits, biträda tanken på de särskilt anmärkta lokalernas utnyttjande på annat sätt.

Vid anordnandet av dylika manskapshus — här liksom på andra ställen — har Styrelsen sökt utföra anläggningarna med relativt små kostnader och ha lokalerna därför numera oftast anordnats blott uti halvprovisoriska hus i stället för såsom tidigare skett, särskilt för maskinavdelningen, utan fasta stenhus. Denna sparsamhetssträvan ger också förklaringen till revisorernas anmärkning på värmeanordningen i manskapshuset i Örebro, vilken av ekonomiska hänsyn endast utgöres av en värmeanna, placerad i en mitt på golvet murad fördjupning. Beträffande de framställda anmärkningarna mot städning och renhållning, vilka tyvärr lämnat mycket övrigt att önska vid revisorernas besök, beklagar Styrelsen att platsbefälet synes hava gjort sig skyldigt till försummelse. Härför har Styrelsen emellertid riktat vederbörande distriktsförvaltningens uppmärksamhet och hoppas att påtalade ej skall vidare förekomma.

#### **Drift med oljemotorvagnar.**

(Del I, sid. 147, § 18.)

Beträffande drift med oljemotorer vid statens järnvägar hava revisorerna velat understryka vikten av att från Styrelsens sida största beaktande ägnas frågan om införande av motorvagnsdrift i större utsträckning vid statens järnvägar och rörande de föreliggande möjligheterna att på detta sätt åstadkomma bättre resultat av driften på vissa bansträckor.

Styrelsen har sig väl bekant, att dieselmotorvagnsdriften kan ställa sig ekonomiskt gynnsam för vissa speciella trafikförhållanden och särskilt då för långdistans trafik med gles och jämn resandefrekvens och med relativt låga anspråk på befordringshastighet. Den mycket ofta framhållna användningen av dieselmotorvagn & Halmstad—Nässjö järnväg förefaller vara väl motiverad, då persontrafikförhållandena vid denna långsträckt, genom glest bebyggda orter gående järnväg torde vara synnerligen gynnsamma för sådan drift. Däremot möter det vissa svårigheter, att vid statens järnvägars linjer finna lika lämpliga uppgifter för dylika vagnar. Vad beträffar de nordliga linjerna finnas nog ur ren trafiksynpunkt vissa förutsättningar

för dieselvagnsdrift, men ställa därvarande svåra snöförhållanden hinder i vägen för användning av motorvagnar i allmänhet med dessas starkt begränsade kraftresurser och därav betingade oförmåga att forcera även måttliga snöhinder. Ifråga om de mellersta och södra linjerna möta för långdistanstrafiken andra svårigheter i form av kravet på relativt hög hastighet för uppehållande av behövligen anslutningar och i form av ojämn eller för stor resandefrekvens m. m. Ehuru tågen nr 490—489—107—108 Bollnäs—Vallsta—Krylbo—Bollnäs anses vara de för dieselvagnstrafik kanske mest lämpliga vid statens järnvägar, ställer sig dieselvagnsdriften för dem långt ogynnsammare än för dieselvagnstågen å Halmstad—Nässjö järnväg. Bland annat kräves för tågets tidtabellsenliga framförande den större synnerligen dyrbara dieselvagnstypen. Antalet kilometer kan av tidtabellshänsyn ej uppdrivas till mer än cirka 9,000 kilometer per månad, varav följer, att kostnaden enbart för amortering, ränta och underhåll vid inköp av ny vagn skulle uppgå till  $0.15 \times 240.000 \times \frac{1}{12} \times \frac{1}{9000} = 0.33$  kronor per kilometer eller till ungefär samma belopp som *totalkostnaden* per kilometer för den mindre motorvagnen å 160 hästkrafter å Halmstad—Nässjö järnväg.

Vid jämförelse med ångdriften tillkommer dessutom en synnerligen viktig omständighet. Vid statens järnvägar finnes vid nuvarande trafikdepression riklig tillgång på ånglokomotiv och skulle anskaffandet av dieselvagnar därför medföra avstället av motsvarande antal ånglokomotiv. Vid jämförelse mellan motorvagns- och lokomotivdrift kan man för statens järnvägars vidkommande därför ej rätteligen belasta kontot för lokomotivdriften med den höga amorteringskostnaden för de i båda alternativen redan befintliga ånglokomotiven.

Slutligen må framhållas, att statens järnvägar först av alla svenska järnvägar eller redan år 1912 anskaffade dieselektriska vagnar för försöksdrift. På grund av dessa första vagnars ej fullt lyckade konstruktion måste dock driften med desamma snart inställas och hava vagnarna sedermera ombyggs till elektriska motorvagnar med ström från kontaktledning.

Ehuru — såsom av det sagda torde framgå — förutsättningarna för motorvagnstrafik ej äro desamma för statens järnvägar, som för en del privata järnvägar, har Styrelsen givetvis för avsikt att med uppmärksamhet följa motorvagnsfrågans utveckling både i in- och utlandet samt har i detta syfte igångsatt, efter inköp av 3 stycken bensinmotorvagnar litt. X 4 a/Col, prov å statens järnvägar även med motorvagnar, byggda efter helt nya principer och i landet ej förut införda och prövade.

#### **Statens järnvägars förråd av ved.**

Del I, sid. 151, § 19.

Under denna paragraf ha revisorerna anfört att de iakttagit på ett stort antal platser utmed södra och norra Inlandsbanan betydande partier ved, vilka tillhörde statens järnvägar, samt att de vid lokomotivstationen i Östersund och vid Gulåstjärns station av dem besiktigade vedupplagen syntes vara av mindervärdig beskaffenhet.



Beträffande det vid revisorernas besök vid Östersunds station upplagda vedpartiet utgjordes det av den relativt ringa kvantiteten av 4,000 kubikmeter, varav cirka 70 % sekunda och 20 % tertia ved. Ursprunget för dessa mindervärdiga vedpartier har icke med bestämdhet kunnat utrönas, beroende på den kontinuerligt och utan särskiljande av de olika vedförsändningarna ske nde tillförseln från linjen till lokomotivstationen, men torde de härröra antingen från bränselekommissionen eller från enskilda leverantörer, i senare fall då överlämnade utan att någon eller i varje fall ringa kostnad för veden drabbat statens järnvägar. En förklaring till att proportionsvis så mycket underhaltig ved kan finnas på en plats vill Styrelsen också finna däri, att bestämmelser utfärdats därom, att lokomotivveden skall i möjligaste mån förbrukas efter sin beskaffenhet sålunda att i första hand den för fortsatt upplagring minst lämpliga veden konsumeras. Härav blir nämligen ofta följden, att den vid vedgivningsstationerna förefintliga för användning genast apt rade veden varit av avsevärt sämre beskaffenhet än den ved som finnes kvar i förlag ute å linjen.

Vad det vid Gulåstjärn förefintliga vedpartiet beträffar, förefanns vid statsrevisorernas besök därstädes upplagt förutom ett stort parti långved även ett mindre parti för omedelbar användning uppsägd ved. Beträffande detta senare partis dåliga beskaffenhet och orsakerna därtill gäller vad som ovan anförts angående den vid Östersund befintliga veden. Revisorernas uppmärksamhet har tydligen företrädesvis varit riktad på detta mindre parti dålig ved. Den övervägande delen av den vid Gulåstjärn på ett stort område upplagrade långveden är nämligen av synnerligen god beskaffenhet.

Såsom allmänt omdöme om det befintliga lagret av lokomotivved torde kunna sägas, att densamma i stort sett är av god och för ändamålet fullt lämplig kvalitet och beskaffenhet. De partier, som äro underhaltiga äro sådana som enligt Kungl. Maj:ts bestämmelse övertagits av bränslekommissionen och till en mindre del sådana, som för leveransplatsernas avröjning jämte fullgod ved mottagits från enskilda leverantörer för mycket låg eller ingen ersättning.

Efter att hava anført en från Styrelsen erhållen tabell utvisande storleken av statens järnvägars vedlager och dettas bokföringsvärde vid varje kvartal uttala revisorerna, att de i tabellen angivna siffrorna vid senaste årsskiftet, 936,600 kubikmeter, bokförda till 11,887,000 kronor, och den 1 juli 1922, 784,200 kubikmeter, bokförda till 9,046,000 kronor, äro i och för sig ägnade att väcka uppmärksamhet och att de bliva särskilt påfallande vid jämförelse med motsvarande siffror för kolförrådet. Detta utgjorde den 1 juli 1922 257,500 ton med ett bokfört värde av 4,779,000 kronor.

Med anledning av detta uttalande vill Styrelsen först lämna en kort redogörelse för den ledande princip, som av Styrelsen anlagts och i möjligaste mån tillämpats under kristidens konjunktursvajningar beträffande bokföring av och sättande av konsumtionspris på driftsmaterial av större omfång och vikt, vilka hållits lagrade i statens järnvägars förråd. Denna ur affärssynpunkt för övrigt alldeles enkla och naturliga princip har varit att, oberoende av varornas i förrådet bokförda värden, för förbrukningen i driften åsätta dem ett konsumtionspris, som vid varje tillfälle ungefärligen svarar emot dagens marknadspris, för vilket ju nya kvantiteter till täckning av förbrukningen måste anskaffas. Följden härav är tydligen den, att om för-

brukning och återanskaffning uppväga varandra, sker ingen ändring uti det i lager liggande partiets bokförda värde och enhetspris. Har man gått in i kris- och dyrtiden med ett visst lager av en vara bokfört till förkrispris har man alltså kunnat bibehålla detta låga bokföringsvärde genom dyrtiden. Dyrtidens belastning har därmed för de flesta förrådsvarors vidkommande drabbat driften endast under kristiden och statens järnvägar har, sedan den våldsamma prisstegringen upphört och efterträtts av en lika kraftig prissänkning, i allmänhet kunnat omedelbarligen tillgodogöra sig detta prisfall. Några allmänna och omfattande avskrivningar för att återföra de vanliga förrådsvarornas bokförda värde och enhetspris till värden, som motsvara de nya marknadsprisen, har på grund härav icke erfordrats vid statens järnvägar och Styrelsen torde utan förhävelse kunna säga, att Styrelsen vid skötseln av statens järnvägars stora förrådsrörelse även för sin del sökt framsynt följa en så klok och konsoliderande politik, som antytts att privata företagarna förstått och kunnat göra det.

Denna princip har givetvis kunnat följas och har även i stort sett följts beträffande stenkolen, varav lagret fanns före kristidens inbrott och varav lager fortfarande skall hållas i förråd. De avvikelser från principens verkningar, som lika väl i praktiken förekommit och som vållats av kända skiftande återanskaffningsmöjligheter med därav följande oregelbundenheter i tillförseln — särskilt märkbara under år 1921 — torde i detta sammanhang sakna betydelse.

Beträffande veden för lokomotiveldning åter har principen ifråga icke kunnat följas, emedan det här gällde nyuppläggning under kristidens höga prisläge av en vara, vilken förut ej funnits i förråd. Utan ett ingångsvärde på en viss lagerstomme har givetvis det efter hand i förrådsräkenskapen bokförda värdet av veden måst komma att bestämmas av det pris för varans anskaffning, som under dyrtiden och för övrigt under alldeles särskilda förhållanden vid statens järnvägars kända beroende av bränslekommissionen betingats.

Trots denna särställning för lokomotivveden kan emellertid betydelsen därav för driftens ekonomi näppeligen få betraktas vara så allvarlig som av revisorerna antages.

Styrelsen vill härvidlag först hänvisa till nedanstående tablå, vilken utvisar kolbränslekontots och vedbränslekontots ställning vid 1921 års slut i jämförelse med vad den numera efter vanliga regleringar inom förrådsräkenskapen kan beräknas bli vid 1922 års slut. Vedlagret har härvid för bättre jämförelses skull evalverats till ton stenkol enligt antagande att på *ett* ton stenkol belöpa sig *sex* kubikmeter ved.

*Ställning den 31 december 1921:*

	Kvantitet ton	Värde kr.	å-pris kr.	Bränslefondens storlek kr.
Kolbränsle .....	387,000	7,530,000	19,60	627,160
Vedbränsle .....	156,000	11,887,000	76,15	

*Beräknad ställning den 31 december 1922:*

Kolbränsle .....	254,600	4,990,000	19,60	1,641,528
Vedbränsle .....	77,200	4,546,000	58,90	

Stenkolskontot har härvid inom förrådsräkenskapen reglerats så, att stenkolen stå bokförda till samma som 1921 bokförda priset 19,60 kronor per ton och bränslefonden har i enlighet med principen för densamma reglerats till erforderligt belopp för täckande av skillnaden mellan detta pris och anskaffningskostnaden för den i det erforderliga reservlagret felande mängden. De härefter disponibla beloppen ha gottskrivits vedkontot såsom inom förrådets räkenskap plägar ske med varor hänförande sig till likartade behov uti driften.

Som härav framgår är ställningen för det gemensamma lokomotivbränslekontot redan väsentligen förbättrad och Styrelsen har också ansett sig kunna uti sitt nyligen avlämnade förslag till kostnadsstat för år 1923 räkna med ett genomsnittspris för lokomotivbränslet av 30 kronor per ton för stenkol, oberoende av om lokomotiveldningen sker med ved eller stenkol. Härvid är att märka att upphandlingspriset för stenkol numera understiger 28 kronor per ton cif svenska, av statens järnvägar använda importhamnar.

Några särskilda avskrivningsåtgärder för lokomotivveden anser Styrelsen alltså icke erforderliga och lämpliga. Styrelsen vill framhålla, att Styrelsen saknar härför nödigt anslag och att ett sådant väl icke heller, om framställning därom verkliggen skulle göras, kan få antagas bliva beviljat utan den enligt Styrelsens förmenande alldeles riktiga förutsättningen att detsamma skall till sin summa belasta statens järnvägars driftsresultat. Och där har vedens anskaffningskostnad eller, om man så vill rättare uttrycka det, förlusten på vedeldningen redan gjort och kommer att göra sig gällande även med Styrelsens förfaringssätt. I detta sammanhang torde Styrelsen slutligen böra säga, att den av revisorerna föreslagna utvägen att försälja den ännu i förråd befintliga veden till allmänna verk och inrättningar icke torde ha verkligheten för sig. Denna utväg har utan större framgång prövats redan av bränslekommissionen vid dess avveckling och avsättningsförhållandena hava sedan dess ej väsentligen förändrats. Det ur såväl nationalekonomisk som järnvägsekonomisk synpunkt riktiga är nog därför utan tvivel även numera att det återstående vedlagrets förbrukning sker, utan andra än de nödvändigaste transportererna genom den lokomotiveldning, som pågår och som alltså bör pågå tills veden är slutligen förbrukad.

Revisorerna synas emellertid vilja hävda att förlusterna på veden skulle ökas genom förstöring under en på grund av den ringa förbrukningen återstående lång lagringstid. Denna uppfattning är dock i stort sett icke riktig. Styrelsen vill här först erinra om givna direktiv och tillämpat förfaringssätt att den sämsta veden, som minst tål lagring, skall förbrukas i första hand. Den ved, som sedan återstår och som är av fullgod beskaffenhet, tager ej större skada av lagringen under den jämförelsevis korta tid, som återstår, innan även den blivit förbrukad. Vidare vill Styrelsen framhålla, att vedkonsumtionen går raskt för sig och att den snarare till- än avtagit, ifall man ej räknar med de distrikt och linjer — I och II distrikt — där vedeldning över huvud taget ej längre pågår, emedan för dem avsedd ved redan förbrukats.

För att påvisa huru vedeldningen i stället avtagit hava revisorerna angivit förbrukningsmängden från vedeldningens början till och med 1921 till i runt tal 2,871,000 kubikmeter ved, under år 1921 till 566,000 kubikmeter och under första och

andra kvartalet innevarande år till respektive 86,000 och 66,000 kubikmeter. I de tvenne första siffrorna ingå då icke de mängder, som använts för uppvärmningsändamål. Totala förbrukningen under de förstnämnda perioderna var 3,146,000 kubikmeter respektive 610,000 kubikmeter. Förbrukningsmängderna under de två första kvartalen i år synes revisorerna hava kommit till genom att taga skillnaden mellan lagermängderna den 1 januari och 1 april respektive 1 april och 1 juli. Revisorerna hava emellertid därvid förbisett, att leveranser av ved även ägt rum under nämnda tidsperioder. De verkliga förbrukningsmängderna under första och andra kvartalen i år voro 180,000 respektive 162,000 kubikmeter. Under tredje kvartalet var förbrukningen 154,000 kubikmeter och under årets sista kvartal, då förbrukningen i och med vinterns inträde alltid blir större, beräknas den bliva 180,000 kubikmeter. Vedförbrukningen under hela innevarande år beräknas sålunda komma att uppgå till 676,000 kubikmeter eller 66,000 kubikmeter mera än under år 1921. Vedeldningen har följaktligen icke under senaste tid, såsom det av revisorerna uttalats, i hög grad avtagit, utan har i stället en viss ökning i förbrukningen inträffat.

Då det möjligen kan synas anmärkningsvärt att leveranser av ved hava ägt rum så sent som under innevarande år vill Styrelsen i förbigående förklara anledningen härtill. En del av de avtal rörande vedleverans, som under år 1920 träffades och som vid dåvarande bränslesituation avsågo täckande av behovet av lokomotivved för tiden till mitten av år 1922, medgåvo respektive leverantörer rätt till leverans i viss angiven utsträckning jämväl under innevarande års fyra första månader. I fråga om de jämförelsevis obetydliga efterleveranser, som ägt rum efter nämnda tid, är att märka, att av den under maj till uppbörd tagna veden största delen levererats under april kalendermånad, d. v. s. under tiden 24—30 april och att övriga leveranser under tiden efter april månad företrädesvis avse s. k. stubbved, vars leverans för undvikande av lagringssvårigheter på distriktsförvaltningens önskan blivit till tiden något förskjutet. Denna framflyttning av leveranstiderna har för övrigt i allmänhet varit för statens järnvägar fördelaktig med hänsyn till den längre varaktighet för vedeldningen, vilken föranletts av trafikens katastrofartade nedgång från och med vintern 1921 och 1922 på sätt, som icke kunde förutses vid tiden för vedupphandlingen år 1920.

Återkommande till frågan om förbrukningen av veden vill Styrelsen slutligen meddela, att, såvitt nu kan bedömas och beräknas, vedeldningen efter vedlagrens uttömmande skall komma att upphöra på IV distriktets alla huvudlinjer och grenlinjer till kusten redan under försommaren 1923, på V distriktets huvudlinje Långsele—Jörn med bibanor under loppet av år 1923 och på dess återstående huvudlinjer Jörn—Boden med Pitebanan under försommaren 1924. På linjerna Orsa—Östersund—Vilhelmina och Boden—Haparanda — där emellertid åtgången är obetydlig och frågan alltså av mera underordnad ekonomisk betydelse — kan man däremot ej beräkna de befintliga lagren förbrukade förrän under loppet av år 1924. Det är för övrigt möjligt att vedeldningen å dessa avsides liggande och genom skogstrakter löpande linjer kommer att fortsätta även för framtiden såsom mera ekonomisk än koleldning. Med detta eventuella undantag har det annars givetvis, såsom ock revisorerna anföra, varit Styrelsens mening att låta vedeldningen upphöra, så snart det bleve möjligt att åter anskaffa stenkol, men att denna avsikt dock ej låtit sig genom-

föra beror därpå, att man givetvis först måste göra slut på veden, vilket emellertid, som förut framhållits, gått långsammare, än som ursprungligen för mera normala trafikförhållanden beräknades. Vad som alltså är riktigt endast till en del, är revisorernas antagande att Styrelsen skulle hava låtit vedeldningen avtaga på grund av inträffade gynnsamma förändringar i kolpriset. Övergång till koleldning av detta skäl har ägt rum endast på linjer, där vedlagren blivit förbrukade och dit det ej lönat sig att frakta veden från upplag vid andra linjer.

Revisorerna hava velat uttala, att de höga värden, som i räkenskaperna åsatts statens järnvägars vedförråd, skulle innebära ett avsteg från de grunder, som tillämpas i sund och rationell affärsverksamhet samt hava velat hävda att den av statsbanans överrevisorer i berättelsen för år 1921 antydda fördelen av ett lågt pris å kollagret i väsentlig grad förringats genom förhållandet att samtidigt i statens järnvägars förråd finnas stora kvantiteter vedbränsle bokförda till ett betydande överpris. Styrelsen vill härvidlag blott hänvisa till vad som ovan anförts beträffande den fullgiltiga princip för förrådets ekonomiska förvaltning och bokföring, för vilken Styrelsen ovan redogjort, och erinra om de samtidigt anförda hindren att tillämpa den på det tillfälligt som en kristidsföreteelse förekommande vedlagret. Styrelsen vill också framhålla, hurusom i realiteten påfordrade avskrivning redan i stor utsträckning skett under år 1922, och att Styrelsen, då Styrelsen, som ovan anförts, för år 1923 räknar med ett genomsnittspris för allt lokomotivbränsle, evalverat till stenkol, av 30 kronor per ton, förväntar sig med säkerhet, att all kvarvarande ved skall under året kunna nedbringas i bokfört värde och enhetspris icke överstigande evalverat gällande marknadspris på stenkol.

#### **Hinderpålar vid statens järnvägars stationer.**

(Del I, sid. 154, § 20.)

Beträffande den av revisorerna vid besöket å Hallsbergs rangerbangård gjorda iakttagelsen, att hinderpålar saknades mellan spåren samt att stationsinspektoren på förfrågan upplyst, att hinderpålar befunnits obehövliga och ej komme att uppsättas, får Styrelsen meddela, att från statens järnvägars specialinspektörer för yrkesinspektionen påpekanden gjorts till Styrelsen över, att hinderpålar å rangerbangårdarna utgjorde en fara för den med växelarbete sysselsatta personalen. Styrelsen har därför under omprövning, huruvida icke åtminstone å vissa spår av sådana bangårdsanläggningar som Hallsberg och därmed jämförliga det skulle vara med statens järnvägars och personalens fördel förenligt att utesluta dylika märken. Någon fara ur säkerhetssynpunkt å Hallsbergs bangård, där vagnarna icke behöva stanna vid vissa växelförbindelser, kan i regel ej gärna uppstå.

### Svenska trafikförbundet.

(Del I, sid 155, § 21.)

Revisorerna hava ej velat uttala något omdöme om betydelsen av den av svenska trafikförbundet hittills bedrivna verksamheten eller om gagnet för statens järnvägar av en så betydande utgift, som den av dem angivits, och Styrelsen vill därför beträffande denna del av frågan här inskränka sig till att hänvisa till vad Styrelsen anfört i sitt den 4 december 1922 avgivna förslag till kostnadsstat vid statens järnvägar för år 1923. Då revisorerna däremot ansett sig böra ifrågasätta lämpligheten av den sammanblandning av trafikförbundets och statens järnvägars rörelse, som synes förekomma, vill Styrelsen därvidlag anföra att Styrelsen visserligen ej heller skulle hava något att erinra emot en sådan organisation av trafikförbundets verkställande organ att dylik sammanblandning undvikes, men Styrelsen finner dock att för det närvarande övervägande skäl tala för ett bibehållande av nuvarande anordning, som i själva verket ej heller är förenad med några så synnerligen stora olägenheter. Det bör nämligen beträffande de motiv på vilka revisorerna stödja sitt uttalande anmärkas följande.

Byråchefens å utrikes taxeyrån föredragning av ärenden rörande anslag till trafikförbundet inskränker sig normalt till en anmälan, att en utanordning behöves av medel för förbundet. Då en dylik utanordning givetvis alltid måste hålla sig inom ramen av det för året beviljade anslaget, är alltså ifrågavarande föredragning endast en ren expeditionsåtgärd.

Att samme byråchef vid behov av förhandlingar för och inspektion av förbundets resebyråer m. m. söker ordna så, att sådant kan utföras samtidigt med utrikes tjänsteresor i Styrelsens uppdrag är väl blott, såsom förenat med besparing av tid och penningar klokt och lämpligt. Det har därvid iakttagits att kostnaderna för extra uppehållsdagar m. m. belasta förbundet och icke Styrelsen.

För förbundets lokal m. m. i centralstationen betalar förbundet hyra enligt vanliga normer, och där använd arbetskraft betalar förbundet självt.

De omtalade resorna till Köpenhamn i december 1921 (vardera på en dag och hela saken alltså ytterligt oväsentlig) skedde enligt Generaldirektörens order och avsågo i första hand att för Styrelsens, icke trafikförbundets räkning, inhämta danska statsbanornas ställning till den då väckta frågan om öppnandet av en svensk resebyrå i Köpenhamn.

Beträffande ekonomien är det för övrigt klart att en mycket väsentlig besparing uppkommer genom den kombination, vars lämplighet ifrågasatts. Skulle en särskild verkställande direktör behöva tillsättas för förbundets arbete, skulle detta medföra en långt högre kostnad än de 6,000 kronor per år som revisorerna framhålla tillkomma byråchefen, verkställande direktören. Det är under nuvarande förhållanden också så, att, om en dylik ökning i utgifterna skulle bli nödvändig, därav sannolikt skulle följa att anspråk måste ställas på staten att täcka även dessa kostnader, som trafikförbundet för närvarande ej självt kan bära.

Styrelsen kan alltså icke finna att de skäl, som revisorerna anfört för sitt uttalande om den sammanblandning, som synes äga rum mellan Styrelsens och

trafikförbundets rörelse, äro bärande. Det arbetssätt som praktiseras — och som i själva verket, om än med användande av andra personer, praktiserats i tjugo år — kan icke karaktäriseras som en sammanblandning, utan hellre som ett intimt samarbete, vilket Styrelsens åsikt också medför en fördel däri att kontroll över förbundets verksamhet kan vinnas för den medelbeviljande myndighetens räkning. Att arbetssättet kan i någon mån inverka på vederbörande byråchefers arbetsbörda vid skötseln av hans befattning i Styrelsen vill Styrelsen ej helt förneka, men så länge det är möjligt för byråchefen att på ett tillfredsställande sätt fylla bägge sina arbetsuppgifter kan icke därför något skäl föreligga att gå till en utökning av trafikförbundets administrativa organisation och en ökning av därmed förbundna kostnader.

---

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktige Strömberg och friherre Adelswärd, överingenjörerna Fogelmarck och Sundberg samt byråcheferna Tausen, Åberg, Englund, Stjerna och Svensson.

Stockholm den 19 december 1922.

Underdånigst:

AXEL GRANHOLM.

PER KJELLIN.

### **Vattenfallsstyrelsens**

utlåtande i anledning av riksdagens  
revisorers uttalanden del I, sid. 156  
—165, §§ 1—5.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

I enlighet med nådig remiss den 5 december 1922 får vattenfallsstyrelsen härmed avgiva följande utlåtande i anledning av vad riksdagens revisorer i årets berättelse anfört:

#### **Anmärkning mot för höga kostnader vid vissa vattenfallsköp.**

(Del I, sid. 156, § 1.)

Riksdagens revisorer hava anmärkt, att det kostnader, som staten fått vidkännas i och för förvärv av vissa vattenfall, syntes revisorererna anmärkningsvärt höga, samt att det förefallit revisorererna, som om berörda kostnader skulle kunnat i icke

oväsentlig mån nedbringas, därest vattenfallsstyrelsen såsom ombud vid inköpen anlita personer, för vilka tanken på egen vinning på statens bekostnad varit främmande. I sistnämnda hänseende hava revisorerna i motiveringen framhållit, att dessa personer, bröderna Webjörn, dels tillfört sig en betydande handelsvinst vid försäljning till staten av sina egna vattenfallsandelar i Österåsforsarna och Stadsforsen i Indalsälven, dels därefter uppburit ett arvode såsom vattenfallsstyrelsens kommissionärer av 162,500 kronor.

Vattenfallsstyrelsen vill först beträffande sakens konstitutionella sida anmärka, att de köp i Österåsforsarna och Stadsforsen, som sålunda äro föremål för anmärkning, godkänts av Kungl. Maj:t den 26 oktober 1917, den 30 november 1917 och den 26 mars 1918, att statsrådsprotokollen granskats av konstitutionsutskottet utan att bliva föremål för anmärkning, samt att revisorernas anmärkning alltså i själva verket riktar sig mot Kungl. Maj:t. Detsamma gäller även rörande bröderna Webjörns kommissionsarvode, i vilket avseende vattenfallsstyrelsen vill erinra, att Kungl. Maj:ts beslut om godkännande av detta arvode, dagtecknat den 29 juli 1921, blev föremål för anmärkning från konstitutionsutskottet vid innevarande års riksdag, men att kamrarna lade anmärkningen till handlingarna.

Då emellertid den framställningen av händelseförloppet, som statsrevisorerna framlagt, på flera punkter är synnerligen missvisande och särskilt hos allmänheten givit anledning till felaktig uppfattning av saken, nödgas vattenfallsstyrelsen taga upp till bemötande statsrevisorernas anförande i sin helhet. Revisorerna hava först refererat de sista, under åren 1918—1920 verkställda köpen, varunder bröderna Webjörn varit vattenfallsstyrelsens kommissionärer mot arvode, därefter övergått till köpet av Stadsforsen 1917—1918, då de dels sålt sina egna andelar, dels utan särskilt arvode för statens räkning köpt kompletterande delar av samma fors, samt hava slutat med det näst äldsta köpet, nämligen av Österåsforsarna 1917, då bröderna Webjörn uteslutande handlade för egen räkning. Denna uppställning har givetvis icke bidragit till frågans klarläggande, men sannolikt varit betingad av nödvändigheten att anknyta anmärkningen till någon vattenfallsstyrelsens åtgärd under år 1921 eller det år, revisionen omfattat. Händelseförloppet var i kronologisk ordning följande:

Sedan vattenfallsstyrelsen i underdånig skrivelse den 21 mars 1917 framhållit behovet av ett större anslag för vattenfallsköp och därvid särskilt framhållit önskvärdheten av vattenfallsförvärv i nedre Norrland, beviljade riksdagen i anledning av nådig proposition (N:r 179/1917) i ämnet nödiga medel. Vattenfallsstyrelsen fann snart vid verkställda undersökningar, att alla mera betydande och välbelägna fall i Indalsälvens och Ångermanälvens flodområden antingen redan förvärvats av enskilda kraftföretag eller vattenfallsspekulanter eller ock voro föremål för underhandling angående eventuellt förvärv. Det var vid denna tid — våren 1917 — som vattenfallsstyrelsen kom i kontakt med bröderna Webjörn. De meddelade, att de voro ägare till större delen av Österåsforsarna samt hade anbud att köpa vissa delar av Stadsforsen. Sina andelar i Österåsforsarna hade de emellertid i sin tur lämnat på hand till ett bolag, som kort därpå skulle lämna definitivt besked. I Stadsforsen voro de under stark konkurrens med enskilt företag, Stadsforsens Aktiebolag, i färd med att komplettera sina förvärv.



Sedan emellertid förstnämnda spekulant på Österåsforsarna inom betänketidens utgång icke antagit bröderna Webbjörns erbjudande, fingo dessa fria händer att underhandla med vattenfallsstyrelsen. Vid midsommartiden 1917 slöts mellan bröderna Webbjörn och överdirektören Borgquist den första muntliga uppgörelsen, som med hänsyn till den senares befogenhet givetvis var av preliminär art och som omfattade löfte från bröderna Webbjörn om dels förvärv av Österåsforsarna, dels förmedling utan särskilt arvode av köp i kronans namn av en viktig falldel i Stadsforsen (godkänt av Kungl. Maj:t den 26 oktober 1917). Då dessa förhandlingar ägde rum under skarp konkurrens från enskilt håll och vattenfallsstyrelsens ombud icke kunde lämna några garantier för att kronan skulle fullfölja köpet, kunde han ej tillförbinda bröderna Webbjörn att icke fullfölja sina påbörjade vattenfallsköp i Stadsforsen; detta var så mycket mindre skäl, som man kunde hoppas att för kronans räkning lättare förvärva dem från bröderna Webbjörn än från annan. Senare på hösten träffades även uppgörelse med bröderna Webbjörn såväl om medverkan utan särskild ersättning till förvärv av vissa i enskild ägo befintliga vattenfallsandelar, som om överlåtelse av deras egna andelar efter ett genomsnittspris av 41,600 kronor per fallmeter. Dessa preliminära uppgörelser blevo definitiva, då Kungl. Maj:t godkände kontraktet om Österåsforsarna den 30 november 1917. Den första uppgörelsen och de förutsättningar, varunder den ingicks, framgå med all tydlighet av överdirektören Borgquists, av revisorerna åberopade redogörelse av den 28 juni 1917, men revisorerna synas hava sammanblandat bröderna Webbjörns ovan anmärkta förmedling av förvärv av en andel i Stadsforsen med deras senare avlönade kommissionärsskap och härav dragit förhastade och oriktiga slutsatser.

Revisorerna hava uttalat, att kostnaderna för dessa förvärv skulle kunnat i icke oväsentlig mån nedbringas, om vattenfallsstyrelsen såsom ombud anlitat personer, för vilka tanken på egen vinning på statens bekostnad varit främmande. Då bröderna Webbjörn emellertid voro ägare till vissa vattenfallsandelar eller ock hade andra andelar på hand, när vattenfallsstyrelsen lärde känna dem, måste ju underhandlingarna föras med dessa personer. De hava därvid — som vid alla affärsuppgörelser är brukligt — räknat med viss handelsvinst, som dock näppeligen torde uppgå till det av revisorerna beräknade beloppet. Beträffande övriga i samma köp förvärvade andelar har kronan därvid icke åsamkats några som helst förmedlingskostnader. Vattenfallsstyrelsen vill vidare betyga, att bröderna Webbjörn lojalt ställt sig förenämnda överenskommelser till efterrättelse, och att deras arbete i enlighet med desamma icke givit rum för någon anmärkning från vattenfallsstyrelsen sida.

Då det kan synas egendomligt, att statsrevisorerna, som haft vattenfallsstyrelsens egna akter till granskning, lämnat ett från vattenfallsstyrelsen så avvikande referat, må det framhållas, att en stor del särskilt av de förberedande underhandlingarna skedde muntligt, varför akterna icke lämna någon upplysning härom. Givetvis hade emellertid statsrevisorerna härom kunnat vinna kännedom genom frågan hos vattenfallsstyrelsen, men någon som helst begäran härom har icke framställts. Detta är så mycket mer att beklaga som revisorerna anlitat andra källor, vilkas vederhäftighet vattenfallsstyrelsen med hänvisning till vad som ovan anförts, nödgas bestrida. Den framställning av saken, revisorerna lämnat, har vidare givit

anledning till uttalanden i pressen, som därvid byggt icke blott på revisorernas skriftliga anmärkning utan även på uppgifter från "initierat håll inom statsrevisionen", uppgifter, vilka saknat allt stöd i verkligheten.

Det torde icke vara ur vägen att i detta sammanhang klarlägga, huruvida statens kostnader för de anmärkta förvärven av Österåsforsarna och Stadsforsen varit anmärkningsvärt höga. En granskning av köpeskillingarna giver vid handen, att staten för dessa fall fått betala en köpeskillning, som för varje 9-månaders hästkraft utgör 43 kronor 50 öre, om hänsyn tages endast till den kontanta köpeskillingen, eller 62 kronor 20 öre, om hänsyn jämväl tages till kostnaden för de gratisleveranser, som de ursprungliga säljarna betingat sig. Bestämmandet av köpeskillingen rönte givetvis intryck av den året förut och sålunda under tider med bättre penningvärde skedda försäljningen av de betydande Krängedeforsarna längre upp i Indalsälven, därvid köparen — enligt inhämtade upplysningar — fick erlägga ett kontant pris av 3,800,000 kronor, vilket, oavsett skyldighet till leverans av gratisenergi åt annan och senare verkställda kompletteringsköp, torde motsvara cirka 52 kronor per hästkraft.

En bättre jämförelsepunkt erbjuder den strax ovan Stadsforsen belägna Svarthålsforsen, som år 1920 förvärvades av Stockholms stad för en kontant köpeskillning av 1,250,000 kronor jämte gratisleveranser till de ursprungliga säljarna, motsvarande ett pris per hästkraft av 80 kronor, om hänsyn tages endast till det kontanta utlägget och 92 kronor 80 öre, om jämväl övriga omkostnader och gratiskraft medräknas. Av de anförda exemplen torde framgå, att de pris, som staten under denna tid av stark konkurrens betalat vid inköpet av ifrågavarande fall, varit lägre än vad andra vattenfallsköpare i dessa trakter kunnat betinga sig och att sålunda påståendet, att kostnaderna för fallens inköpande varit anmärkningsvärt höga, icke är överensstämmande med verkliga förhållandet.

Köpeskillingarna bestämdes till övervägande grad av den vid tidpunkten rådande konkurrensen om vattenfall i dessa trakter. I jämförelse härmed ägde de köpeskillingar, som S. A. Webjörn i sin tur betingat sig vid sina inköp en underordnad betydelse. Att icke genomföra en för staten förmånlig affär, därför att den enskilda säljaren därigenom skulle kunna tillgodoräkna sig en handelsvinst, kan knappast vara en riktig affärspolitik från statens sida. Det torde icke saknas exempel på sådana fall, där myndigheterna av dylika skäl förkastat ett visst anbud, men sedermera haft anledning att ångra sitt beslut.

Statsrevisorerna hava anmärkt på de alltför höga kostnaderna för förvärv av "ifrågavarande vattenfall". Då motiveringen till övervägande grad berör förvärvet av Österåsforsarna och Stadsforsen, vilka i vad det berör bröderna Webjörns befattning med ärendet tillfört dem ersättning i form av handelsvinst på egna andelar, men icke någon form av kommissionärsarvode, har vattenfallsstyrelsen här ovan uteslutande behandlat statens förvärv av dessa forsar. Ordalagen i revisorernas anmärkning kunna emellertid även givas den tolkning, att revisorerna funnit kostnaderna anmärkningsvärt höga jämväl för de vattenfall, vid vilkas förvärv bröderna Webjörn arbetat mot arvode som vattenfallsstyrelsens kommissionärer. I detta avseendet föreligger emellertid ingen som helst motivering för ett dylikt påstående. Revisorerna hava blott konstaterat, att de i arvode för detta kommissionärskap ge-

nom Kungl. Maj:ts beslut den 29 juli 1921 tilldelats ett arvode på 162,500 kronor. I detta arvode ingår — såsom synes av den av revisorerna i vissa övriga delar citerade promemorian av bröderna Webjörn — ersättning icke blott för de av revisorerna särskilt omnämnda köp utan även för underhandlingar rörande framdragande av ledningsnätet i Fors socken, för ombudsmannaskap vid lantmåteriförrättningar, för utredningar och underhandlingar angående vattenfallsköp, som sedan icke kommo till stånd o. d.

Skäligheten av detta arvode har tidigare varit föremål för såväl Kungl. Maj:ts som riksdagens bedömning. Formuleringen av statsrevisorernas anmärkning giver emellertid ej tydligen vid handen om det varit deras mening eller icke att framhålla att jämväl storleken av detta arvode bidragit till att göra statens kostnader för ifrågavarande vattenfallsförvärv anmärkningsvärt höga. Då emellertid vattenfallsstyrelsen redan tidigare avgivit utförlig förklaring i denna sak, som gjorts till föremål för yttrande i konstitutionsutskottets memorial N:o 22 vid 1922 års riksdag, synes det vara tillräckligt att erinra om att detta arvode utgör ersättning för två personers arbete under något över tre år och alltså på var och en av dem gör efter avdrag för kostnader, cirka 20,000 kronor om året, vilket icke kan anses oskäligt för ett högt kvalificerat och väl utfört arbete i en tillfällig anställning.

I detta sammanhang torde med några ord beröras revisorernas uppgift, att S. A. Webjörn samtidigt med att han varit vattenfallsstyrelsens kommissionär köpt och till vattenfallsstyrelsen försålt vattenfall för egen räkning. Detta uttalande är icke överensstämmande med verkliga förhållandet.

S. A. Webjörns sista köp äro, som revisorerna bemärkt, dagteknade sommaren 1917 och skedde, som ovan anförts, på grundval av tidigare till honom lämnade anbud, varom han redan på våren samma år underrättat vattenfallsstyrelsen. I samband med den underdåniga skrivelsen angående godkännande av inköpet av Stadsforsen den 20 mars 1918 överlämnades som bilagor översikter av förvärven från de olika byalagen, däri S. A. Webjörns köpeskillingar för hans egna fallandelar återfinnas fixerade. Det torde vid sådant förhållande sakna betydelse, om den formella överlåtelsen till kronan skedde senare t. ex. beträffande S. A. Webjörns andel i Åsen, varom kontrakt tecknades med kronan först den 6 mars 1919, då övriga kompletteringsköp i denna by förelågo klara. Köpeskillingen, 80,000 kronor, var nämligen bestämd redan hösten 1917 och återfinnes i en av de ovan omtalade bilagorna, vilka jämte övriga handlingar varit överlämnade till revisorernas granskning. I detta sammanhang kan det måhända icke vara utan intresse att jämföra de pris, S. A. Webjörn betingade sig för egen räkning, med de pris, som vid hans förmedling från säljare direkt till staten bestämdes. Det visar sig då, om man tager Österås- och Stadsforsarna som ett vattenfallskomplex, att S. A. Webjörn för sina andelar erhöll ett pris av cirka 35 kronor 10 öre per hästkraft, under det att andra säljarna erhöilo 69 kronor 18 öre per hästkraft. Att genomsnittet blev så gynnsamt för staten som ovan angivits, eller 43 kronor 50 öre per hästkraft, beror på, att S. A. Webjörns andelar voro de ojämförligt viktigaste.

Slutligen har det väckt revisorernas uppmärksamhet, att i de vid vattenfallsstyrelsens underdåniga skrivelser i ärendet fogade avskrifter av S. A. Webjörns egna

köpebrev "utelämnats de i sistsagda avtal intagna bestämmelserna angående köpeskillingarnas belopp och sättet för deras gäldande". Denna anmärkning bör ses mot bakgrunden av revisorernas tidigare lämnade uppgifter *dels* att Webbjörns köpeskillingar för Västeråsinköpen, intagna i en av revisorerna uppsatt tabell, utgjort sammanlagt 114,000 kronor, vilket, eftersom kronans köpeskillning för samma fastigheter varit 371,260 kronor, skulle tillfört Webbjörn en handelsvinst av omkring 250,000 kronor, *dels ock* att Webbjörns köpeskillingar för rättigheterna i Österåsforsarna utgjort sammanlagt 73,700 kronor, vilket skulle tillfört honom en motsvarande handelsvinst av ej mindre än 526,300 kronor. Den, som läser dessa rader, får ovillkorligen det intrycket, att vattenfallsstyrelsen vid överlämnande till Kungl. Maj:ts godkännande av handlingarna i målet borttransumerat beloppen av Webbjörns köpeskillingar för att ej hans handelsvinster skulle sticka Kungl. Maj:t i ögonen, men att statsrevisorerna, som haft tillgång till vattenfallsstyrelsens akter, nu dragit fram denna fråga. Saken förhåller sig emellertid icke alls på det sättet. Ovan har redan visats, att kronans köpeskillning bestämdes av marknadsläget och ej av vad bröderna Webbjörn på sin tid betalat för fallen. I vattenfallsstyrelsens av revisorerna granskade akter finnas heller inga som helst upplysningar om Webbjörns inköpskostnader, varom vattenfallsstyrelsen lika väl som Kungl. Maj:t saknat kännedom. Vattenfallsstyrelsen känner icke, vilken källa revisorerna anlitat för vinnande av kunskap härutinnan, men det torde väl vara lagfarts- och inteckningsprotokollen. Med kännedom om det tidsödande arbete och de betydande kostnader, som, köpeskillingarna oberäknade, äro förenade med inköp av större vattenfallskomplex, står det emellertid för vattenfallsstyrelsen klart, att bröderna Webbjörns köpeskillingar enligt lagfarts- och inteckningsprotokollen icke äro identiska med deras utgifter för ifrågakvarande vattenfallsförvärv.

Av vad vattenfallsstyrelsen sålunda anfört, torde tydligen framgå:

*att* kronans kostnader i och för förvärv från eller genom bröderna Webbjörn av Österåsforsarna och Stadsforsen i och för sig varit icke oväsentligt lägre än vad andra vid samma tid fått vidkännas för förvärv av likartade vattenfall i samma trakter samt under inga omständigheter kunna kallas anmärkningsvärt höga;

*att* köpeskillingarna för kronans köp bestämts av konkurrensen med andra köpare och icke av bröderna Webbjörns tidigare köpeskillingar, vilkas storlek icke kunna läggas till grund för bedömande av skäligheten av kronans kostnader för köpen;

*samt att* påståendet att S. A. Webbjörn skulle köpt och till kronan försålt vattenfallsandelar samtidigt som han varit vattenfallsstyrelsens kommissionär icke är med faktiska förhållandet överensstämmande utan är beroende på en missuppfattning från revisorernas sida.

**Vattenfallsstyrelsens behandling  
av vissa ärenden genom cirku-  
lation.**

(Del I, sid. 162, § 2.)

Revisorerna hava ifrågasatt lämpligheten av att vissa särskilt uppräknade betydande ekonomiska frågor angående upphandlingar till avsevärda belopp avgöras genom cirkulation och synas anse, att detta behandlingssätt icke skulle innebära garanti för en grundlig och allsidig prövning av hithörande ärenden.

Anmärkningen synes bero på en uppfattning angående styrelsens arbetsätt och särskilt behandlingen av cirkulationsärenden, som knappast överensstämmer med det verkliga förhållandet. Vad särskilt upphandlingsärenden angår, avgöras det stora flertalet av dem i den riktningen, att det billigaste anbudet antages. Upphandlingssummans storlek är icke alltid avgörande, då det gäller att bedöma frågan om ett sammanträde för sakens avgörande behöves eller icke. Däremot är det en given fördel för ledamöterna, att i lugn och ro kunna hemma grundligare granska och sätta sig in i de förekommande ärendena med stöd av föredragandens promemorior eller memorial. I den mån ytterligare upplysningar önskas eller olika synpunkter framföras, stå såväl generaldirektören som föredragandena nästan dagligen i kontakt med styrelseledamöterna genom brev eller telefon. Därest någon tvekan uppkommer hänskjutes ärendet till behandling i plenum. Ofta hava jämväl å plenum stora och viktiga ärenden varit föremål för diskussion men ej för definitivt beslut. Beslutet har fattats först sedan vederbörande föredragande sammanfattat det hela i ett på cirkulation utsänt memorial. Att ärendet avgjorts genom cirkulation betyder sålunda icke, att det ej varit föremål för muntliga förhandlingar. Det torde icke vara någon anledning att betunga statsverket med kostnaderna för tjänsteresor, när ärendena i nyss angivna ordning kunna bliva vederbörligen handlagda.

**Anmärkning mot kostnaderna  
för Vänerens reglering.**

(Del I, sid. 163, § 3.)

Vid granskning av räkenskaperna för Vänerens reglering hava statsrevisorerna funnit, att avlöningar och arvoden till den vid företaget anställda personalen i vissa fall voro väl högt tilltagna och att kvalificerad arbetskraft bort kunnat erhållas för lägre arvoden. Sålunda har en lantbruksingenjör uppburit 60 kronor i dagarvode samt därtill under en stor del av förrättningsdagarna uppburit dagtraktamente efter tredje klassen i gällande resereglemente, och har i vissa fall detta arvode utgått även under sön- och helgdagar.

Beträffande avlöningsförmånerna för lantbruksingenjören bestämdes dessa i augusti 1919 till 60 kronor per förrättningsdag, inklusive dyrtidstillägg, varjämte vid tjänsteresor skulle utgå resekostnads- och traktamentsersättning enligt tredje klassen i resereglementet. Vattenfallsstyrelsen vill framhålla, att det var med största svårighet som vattenfallsstyrelsen efter förda underhandlingar lyckades att för detta arvode

förvärva en för ändamålet kvalificerad person. Vid fastställande av avlöningsförmånerna gjordes jämförelser med vattenrättsingenjörernas av Kungl. Maj:t fastställda löner, enär dessa befattningshavare ansågos hava med ifrågavarande förrättningsman likvärdigt arbete.

I förhållande till vattenrättsingenjörernas löneförmåner kan knappast med fog sägas, att lantbruksingenjörens varit för högt tilltagna, enär de förras dagersättningar, inklusive under olika år utgående dyrtidstillägg, icke oväsentligt överstigit den senares.

Med hänsyn till den stora nedgången i levnadskostnadsindexen från 257 under år 1919, då lantbruksingenjörens lön fastställdes, till 190 i mitten av år 1922 reducerades från 1 augusti 1922 dagersättningen på honom från 60 kronor till 45 kronor. Som lantbruksingenjören ifråga icke erhållit tjänstledighet från sin ordinarie befattning, får han vidkännas vissa extrakostnader för tjänstens uppehållande under den fortsatta handläggningen av arbetena med Vänerns reglering och tillerkändes han härför samtidigt med lönereduceringen en ersättning å 1,300 kronor i ett för allt, att utgå för tiden från 1 augusti 1922 till förrättningens avslutande, vilket beräknas ske först på våren 1924. I de fall att arvode utgått jämväl för sön- och helgdagar hava enligt förrättningsmannens uppgifter under dessa dagar arbete utförts för styrelsens räkning.

Vattenfallsstyrelsen har i likhet med vad som gällt för lantbruksingenjören sökt anpassa lönerna för all vid Vänerns reglering anställd personal i enlighet med vad som på den allmänna löne marknaden betalats till tjänstemän med motsvarande kvalifikation och kommer givetvis även i fortsättningen att se till att sparsamhet iakttages.

**Anmärkning mot att en ledamot av vattenfallsstyrelsen mot arvode utfört särskilt utredningsarbete.**  
(Del I, sid. 163, § 4.)

Revisorerna hava uppmärksammat, att en ledamot av vattenfallsstyrelsen utöver sitt årsarvode erhållit särskild ersättning för kostnader och utredningar i två ärenden, det ena avseende profilregleringen vid Trollhättan och det andra Vänerns reglering. Revisorerna anse, att denna utanordning innebär en avvikelse från eljest vid dylika uppdrag tillämpade grunder och ifrågasätta, huruvida icke beträffande ledamöter i vattenfallsstyrelsen borde, liksom i andra fall ägt rum, meddelas föreskrift av innebörd att ledamot av styrelsen icke må för styrelsens räkning åtaga sig eller utföra annat med ersättning i någon form förenat uppdrag än sådant som åligger honom i egenskap av styrelseledamot.

Denna anmärkning riktar sig — i likhet med den tidigare bemöta angående kostnaderna för vissa vattenfallsköp — i själva verket mot Kungl. Maj:t. Uppdragen äro nämligen givna av Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 14 juni 1917 beträffande Vänerns reglering och den 22 november 1918 beträffande profilregleringen.

I själva saken bör erinras, att ifrågavarande ärenden icke utgöra några utredningsarbeten. För arbeten av dylik art har icke något arvode utgått, ehuru ifrågavarande styrelseledamot utfört sådant arbete av omfattande beskaffenhet. Berörda ärenden avse däremot uppdrag av Kungl. Maj:t, att såsom juridiskt ombud för kronan utföra talan i två rättegångar av särdeles stor omfattning och betydelse, vilka beröra flera tusen strandägare vid Vänern och Göta älv. Det torde icke kunna ifrågasättas, att en ledamot i styrelsen skall vara skyldig att såsom sådan utföra uppdrag av dylik beskaffenhet, lika litet som ledamotskap av styrelsen kan sägas utgöra något hinder för honom att åtaga sig dylika uppdrag. Tvärtom torde det vara en bestämd fördel för staten och ärendenas behandling, om sådant uppdrag, varom i detta fall är fråga, kunnat lämnas åt en person, som förutom att han är specialist på området, genom sin föregående verksamhet äger alldeles särskild kunskap om de förhållanden, som i målen speciellt beröras. Det bör därjämte framhållas, att ifrågavarande mål äro så omfattande och deras handläggning så tidskrävande, att de icke kunna behandlas av administrativa byråns tillgängliga arbetskrafter.

**Utgifter för representationskost-  
der inom vissa verk.**

(Del I, sid. 184, § 2.)

Revisorerna hava funnit, att utgifterna för representationskostnader inom, bland annat, vattenfallsstyrelsen visa, att dessa kostnader ej alltid varit av den art, som kan betecknas som enkelt värdskap och tagit en omfattning, som föranleda revisorerna att erinra om vikten av att behövlig sparsamhet iakttages. Vattenfallsstyrelsen har genom nådigt brev den 31 december 1919 bemyndigats att för utövande av enkelt värdskap för representanter för utländska statsmyndigheter samt för utländska kanalförvaltningar och kraftverk tillsvidare använda årligen högst 2,500 kronor. Vattenfallsstyrelsen har alltid låtit sig angeläget vara att utöva sitt värdskap i så enkla former som möjligt, men har å andra sidan icke ansett det vara svenska staten värdigt att alltför mycket underskrida den standard, som plägar tillämpas, då svenskar mottagas som gäster av statens representanter i andra land.

Stockholm den 19 december 1922.

F. V. HANSEN.

*Fr. Malm.*

## **Domänstyrelsens**

uttalande i anledning av riksdagens  
revisorers uttalanden del I, sid. 165,  
§§ 1—6.

### **Till Konungen.**

Genom nådig remiss den 4 december 1922 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt domänstyrelsen att avgiva yttrande i anledning av vad riksdagens revisorer i §§ 1—6 av sin berättelse anfört rörande statens domäner. Till åtlydnad härav får domänstyrelsen i underdånighet anföra följande.

#### **Domänstyrelsens förvaltning.**

(Del I, sid. 165, § 1.)

Revisorerna göra gällande, att under det inkomsterna såsom en naturlig följd av de rådande konjunkturerna högst avsevärt minskats, utgifterna för förvaltningen i motsats härtill ökats. Härtill får domänstyrelsen genmäla, att orsaken till denna ökning är att söka i den omständigheten, att genom det från den 1 januari 1921 gällande avlöningsreglementet avlöningen till verkets ordinarie personal i betydande grad ökats. Därjämte utgingo under året 1921 avsevärt höjda dyrtidstillägg. I vad revisorernas anmärkningar avse till nämnda personal utgående avlöning och dyrtidstillägg, grundar sig sålunda ökningen på riksdagens beslut. Av samma anledning har ersättningen till verkets icke ordinarie personal stigit. Att denna personal under år 1921 icke minskats beror därpå, att domänstyrelsen liksom enskilda företagare vid planläggandet av 1921 års verksamhet hyste förhoppning, att trävarumarknaden under sagda år icke skulle komma att försämrans i den grad, som blev fallet. Enär styrelsen av uppgjorda kontrakt var förhindrad inskränka avverkningar och kolningar, kunde styrelsen icke såsom önskvärt varit minska antalet icke ordinarie personal.

Vad revisorernas anmärkningar i denna § i övrigt angår får domänstyrelsen erinra om, att verkets omorganisation är föremål för utredning av särskilda sakkunniga och att styrelsen nyligen utfärdat sådana föreskrifter för sågverksbokföringen att av styrelsens räkenskaper kommer att framgå varje sågs driftresultat.

#### **Tomt för jägmästarebostad i Östra Stensele revir.**

(Del I, sid. 168, § 2.)

I likhet med statsrevisorerna hade även domänstyrelsen till en början tänkt sig, att Bastuträsk skulle vara lämplig förläggningssort för jägmästaren i Östra Stensele revir. Med anledning därav anmodade styrelsen också i april 1919 revirförvaltaren att ombestyras avverkning av erforderligt byggnadsvirke för en jägmästarebostad, avsedd att uppföras å lämpligt område, som kunde förvärfvas inom Bastuträsk by, ävensom att söka träffa preliminär överenskommelse angående förvärfvande av lämplig tomtplats.



Å kronopark söder om Bastuträsk by, så belägen att virket med minsta kostnader kunde framforslas till såg med den enda i byn då befintliga hyveln, utsynades 695 träd byggnadsvirke. Enär det fordrade priset ansågs oskäligt högt, kunde avverkningen och framforslingen av virket dock ej bortsättas.

Att förvärva en lämplig tomtplats stötte emellertid på svårigheter, i det jordägarna voro obenägna att sälja samt fordrade höga köpeskilingar. Såsom vederbörande jägmästare i skrivelse till domänstyrelsen den 12 december 1919 framhöll, kunde till en början någon uppgörelse med ägaren av den av statsrevisorerna sist omnämnda tomten icke träffas, och, när en dylik äntligen ställdes i utsikt, uppställde ägaren villkor, som måste anses oantagbara. Mot tomten kunde dessutom anmärkas, att framför densamma fanns ett för kommunen gemensamt område, för vars förvärvande för kronans räkning svårigheter mötte. Slutligen lyckades dock jägmästaren förmå ägaren till hemmanet Bastuträsk litt. Gab att försälja en avsöndring från detta hemman, och den 10 december 1919 underskrevs av säljaren preliminärt köpekontrakt. Då emellertid denna tomt var belägen i norra ändan av byn skulle, om det redan utstämplade virket hade kommit till användning, kostnaderna för virkets transport till och från sågen, där detsamma var avsett att förädlas, hava blivit icke obetydligt högre än för virke, som toges från norr om byn belägen kronopark, detta så mycket mer som fråga om anskaffande av hyvel vid en Bastuträsk byamän tillhörig såg, där virket kunnat försågas, hösten 1919 varit på tal. Detta senare virke kunde flottas ända fram till tomten, då däremot det redan utstämplade virket måste flottas till sågen och därifrån köras den cirka 3 kilometer långa vägen till byggnadsplatsen. Att med det i äge tomtplatsen kom att få de utstämplade 695 träden ej blevo avverkade måste sålunda helt betraktas såsom en fördel för kronan, enär därigenom det erforderliga byggnadsvirket, så snart hyvel även vid andra sågen anskaffats, kunde tagas från bättre belägen trakt och kostnaderna för dess framforsling minskas.

På grund av de svårigheter, som sålunda mötte vid anskaffande av lämplig tomt och de kostnader, tomtens iordningställande skulle betinga fann styrelsen skäl att frångå sin ursprungliga tanke beträffande jägmästarebostadens förläggande till Bastuträsk.

Att sagda bostad i stället kom att förläggas till Stensele berodde icke blott på den omständigheten att domänstyrelsen därstädes var ägare av lämplig tomt. Ehuru Stensele icke är beläget inom reviret, äger det nämligen såsom bostadsort för revirförvaltaren vissa fördelar.

I Stensele finnas bank, präst, läkare och sjukstuga, landsfiskal m. m. I Stensele hållas vidare alla stämmor o. d. Befolkningen inom reviret kommer sannolikt alltid att hava Stensele till sin centrala samlingsort. Att jägmästaren är bosatt i Stensele innebär sålunda icke för allmänheten några nackdelar.

Arealen av de enskildes skogar, vilkas befolkning har sin utfartsväg söderifrån, nämligen byarna Pauträsk, Björnabäck, Bergnäs och där Börtingberg och Jovanträsk även en gång torde komma att få sina utfartsvägar, utgör i runt tal 25,500 hektar, varav 21,000 hektar produktiv mark, då däremot arealen av övriga inom reviret belägna enskildes skogar, vilkas befolkning helt eller delvis har sin utfartsväg efter landsvägen Lycksele—Stensele, utgör 18,000 hektar, varav 13,700 hektar produktiv mark.

Att statsverket skulle komma att åsamkas ökade kostnader för befattningshavarens tjänsteresor med Stensele som bostadsort kan icke ifrågasättas. Snarare torde motsatsen vara fallet. Vid t. ex. en resa från Bastuträsk till revirets södra delar måste befattningshavaren resa över Stensele.

Genom de förbättrade avsättningsmöjligheter för skogsprodukter från inom revirets södra delar belägna kronoparker, vilka inom allra närmaste framtiden komma att inträda genom Inlandsbanans färdigbyggande till Vinlidens station och Jovanbäckens reglering, kan ett intensivare skogsbruk komma till tillämpning å dessa trakter, varigenom befattningshavarens resor dit ofta komma att påkallas.

Av det anförda torde framgå, att de åtgärder, som vidtagits beträffande inköp av tomt samt anskaffande av byggnadsvirke för jägmästarebostad i Bastuträsk by under rådande förhållanden varit de för statsverket mest förmånliga, liksom även att ur såväl allmänhetens som det allmännas synpunkter icke med fog kan riktas någon anmärkning mot jägmästarebostadens förläggande till Stensele kyrkby.

#### **Ett virkesparti å kronopark i Östra Stensele revir.**

(Del I, sid. 170, § 3.)

År 1915 utstämplades i enlighet med ett med Aktiebolaget Scharins Söner av domänstyrelsen upprättat leveranskontrakt å kronoparken Jovan inom nuvarande Östra Stensele revir 10,314 träd om 1,593 kubikmeter och utgjorde köpeskillingen 8,223 kronor 26 öre, vilket belopp enligt försäljningssedel och indrivningsanmälan skulle erläggas den 1 augusti 1916, dock med rätt för bolaget att vid betalning för nästkommande leverans avdraga, vad bolaget utbetalat för flottning av 1915 års virke. Avforslingstiden för under år 1915 utstämplat virke utgick den 1 juli 1916, men då virket ej avforslades erhöles anstånd med avforsling till 1 juli 1917, men ej heller då ägde avforslingen rum. Av domänstyrelsen beviljades sedermera förlängd avforslingstid till den 1 juli 1918. Först i november 1917 träffades emellertid av Aktiebolaget Scharins Söner avtal angående avverkning av det under år 1915 utstämplade virket. Anledningen till att virket ej avforslats torde ej såsom revisorerna synas vilja göra gällande vara att söka i foderbrist, enär försök till avverkningens påbörjande ej gjordes förrän 2 år efter det stämplingen verkställdes och virket överlämnades till Aktiebolaget Scharins Söner.

Vintern 1917—1918 avforslades virkesposten för Aktiebolaget Scharins Söners räkning med undantag av 1,371 råa och 10 torra träd, beräknade tillsammans utgöra 215 kubikmeter. Av kvarvarande virke befunnos 1,176 bitar om 93,7 kubikmeter — icke, såsom statsrevisorerna uppgiva, 255 kubikmeter — huggna kvarliggande i skogen och det övriga virket stående å rot. Ifråga om det kvarvarande virket begärde Aktiebolaget Scharins Söner hos domänstyrelsen förlängd avforslingstid. Revirförvaltaren, som anmodades med anledning härav avgiva yttrande, avstyrkte emellertid förlängd avforslingstid för ifrågavarande parti, enär bolaget åsamkat kronan avsevärd förlust genom att först 1917 börja avverka det redan 1915 disponerade virket. Flottningskostnaden från Uman distrikt VI B, dit virket ifråga skulle avforslas, hade nämligen från våren 1916 till våren 1918 stigit så, att flottningskostnaden för de min-

sta dimensionerna 1918 översteg den erlagda köpeskillingen för sagda dimensioner. Flottningskostnaden syntes också komma att framgent stiga. Bolaget ägde enligt kontraktet, såsom förut omnämnts, att av kronan återbekomma, vad det för flottning av inköpt virke visade sig hava utbetalat.

Domänstyrelsen avslög också bolagets framställning om anstånd. Eders Kungl. Maj:t, hos vilken bolaget med anledning av styrelsens beslut anförde besvär, fann ej anledning göra ändring i domänstyrelsens beslut. Eders Kungl. Maj:ts ifrågavarande beslut kom revirexpeditionen tillhanda i december 1918. Då upptunning av i skogen kvarliggande till kronan återfallet virke omöjliggjordes av snö och då avtal om leveranser vid allmän flottled från allmänna skogar inom reviret träffats för vintern 1918—1919, vilka avtal möjliggjorde att det sålunda återfallna virket kunde levereras, ansåg skogsförvaltningen detta fördelaktigast och träffade med samma avverkare som Aktiebolaget Scharins Söner anlitat, avtal om framforslande under våren 1919 för kronans räkning av det återfallna virket. Ifrågavarande avverkare ville köpa det avverkade, men ej framforslade virket för 5 öre per kubikfot; men då jägmästaren för honom framhöll svårigheterna att under våren 1919 sälja virke, och att kronans vinst genom att ej sälja till honom skulle bliva ojämförligt större, träffades den överenskommelsen att han, som kostat på huggning av virket, skulle erhålla 21 öre per kubikfot för avforsling av det återfallna virket. Enär bolaget icke kunnat förmås avgiva antagligt anbud å de inom samma hygge befintliga 1,410 träd, som höllo mera än de i leveranskontraktet med bolaget såsom maximidimension föreskrivna 26 centimeter — och sålunda ej ingått i leveransen till sagda bolag — medgavs, att avverkaren skulle få disponera jämväl dessa träd. På grund av den långa avforslingsvägen hade det visserligen varit lämpligare, om såväl nämnda träd som de rotstående av det återfallna virket fått kvarstå för att vid framtida stämpling ingå i annan större virkespost. Men för att kunna förmå avverkaren att avforsla den avverkade delen av det återfallna virket den över 4 kilometer långa vägen måste emellertid jägmästaren låta detta ingå; varken avverkaren eller någon annan ville nämligen taga upp den långa vägen för endast det avverkade virket. Meningen var, att ifrågavarande avverkning skulle påbörjas så snart avverkaren avslutat annan avverkning och snötäcket på våren börjat smälta ihop. Emellertid sjuknade på våren båda hans hästar, så att han varken kunde avsluta sitt vinterarbete eller påbörja ovan omnämnda avverkning åt kronan. Ej heller lyckades det jägmästaren att då få andra personer att åtaga sig avverkningen av ifrågavarande virke.

Hösten 1919 mötte inom Östra Stensele revir sådana svårigheter att försälja virke — av 18 ordinarie virkesposter blevo endast 2 försålda å första auktionen — att ett utbudande vid nämnda tid av det återfallna virket endast beräknades medföra annonskostnad utan resultat. Det upphuggna virket, som upphöggs genom Aktiebolaget Scharins Söners försorg vårvintern 1917 och kvarlämnades i skogen hade dessutom, redan innan det återföll till kronan, så försämrats genom angrepp av bark- och vedborrar samt vedätare och genom torksprickor, att det, då det återföll till kronan, kunde intummas endast som torrvirke; men såsom sådant kunde det bibehålla saluvärde, tills lämpligt tillfälle inom ett eller annat år yppade sig att försälja detsamma genom att väg i närheten togs upp.

Vintern 1918—1919 avverkades inom Östra Stensele revir genom kronans försorg ej mindre än 11,700,3 kubikmeter, men churu en hel del avverkare i så god tid fullgjort sina avverkningskontrakt, att de ej skulle medhunnit avverkningen av meränämnda virke, kunde de ej härtill förmås. Sistnämnda avverkningsår är enligt styrelsens förmenande det enda, då ifrågavarande virke skulle kunnat med ekonomisk fördel för kronan finna avsättning. Vintern 1919—1920 förekommo inga leveranser inom reviret. Med de åren 1920—1921 rådande låga virkesprisen och den därmed förenade ringa efterfrågan på virke var en försäljning av nu förevarande virkesparti helt utesluten. Att såsom de av statsrevisorerna anlitade sakkunniga föreslagit, kola virket, hade givetvis icke mött något hinder; men som trakten är belägen omkring 10 mil från närmaste järnvägsstation kunde man av helt naturliga skäl icke räkna med någon avsättning å annan ort för kolen, vilka ej heller skulle kunnat finna köpare bland ortsbefolkningen.

Under sistförflutna sommar utstämplades emellertid en ordinarie auktionsvirkespost i trakten, och därvid intogos de å rot kvarstående stämplade träden i nämnda post. Då sålunda basväg komme att till ifrågavarande trakt upptagas, erbjöd sig tillfälle att söka försälja jämväl det i skogen liggande virket. I kungörelse den 3 oktober 1922 — sålunda innan statsrevisorerna under sin resa fått kännedom om virkespartiets befintlighet — infortrade jägmästaren i Mellersta Stensele revir, dit kronoparken Jovan numera hör, anbud å partiet ifråga. Ett anbud erhöles även, och detta anbud, 173 kronor 76 öre för hela partiet, antogs av jägmästaren, enär något annat anbud med säkerhet aldrig skulle kunna erhållas.

Att virkespartiet innevarande höst kunde försäljas, torde uteslutande få tillskrivas det förhållandet, att genom den utstämplade auktionspostens avverkning basväg komme att upptagas till trakten; ty det ligger i sakens natur, att ingen kan tänkas villig att köpa 93,7 kubikmeter torrvirke av smådimensioner och upptaga en basväg av flera kilometer allenast för detta virkes avforsling, då torrvirke för ortsbehovet finnes att tillgå på mycket centralare belägna platser.

Beträffande statsrevisorernas anmärkning angående vägsplanorna får domänstyrelsen meddela, att desamma likaledes av Scharins Söner köpts som råa, men att de, när de återfölla till kronan, endast kunde intummas som torrvirke. Då ifrågavarande basväg allt framgent kommer att användas som avforslingsväg för stora virkespartier och innevarande år utgör avforslingsväg för ej mindre än 3 ordinarie virkesposter, synas de allt framgent böra bibehållas som vägsplanor; ditläggande av nya för varje gång skulle endast fördyra avverkningarna, varjämte det dessutom ej torde kunna anses ekonomiskt att skamfila och slita ut rätt virke som vägsplanor, då torrt virke, som är billigare och mera långsamt utslites, finnes att tillgå därtill. Vederbörande skogsförvaltning ämnar därför ej söka träffa avtal om försäljning av ifrågavarande vägsplanor.

Av det ovan anförda framgår:

att det för kronan i detta fall var ekonomiskt fördelaktigare att skilja Aktiefolaget Scharins Söner från dispositionsrätten av ifrågavarande virke även om det skulle förfaras, än att medgiva begärt anstånd med avforslingen av detsamma;

*Rev.-berättelse ang. statsverket för år 1921. III.*

att reduceringen av värdet å ifrågavarande virke från rätt till torrt förorsakats av att genom Aktiebolaget Scharins Söners försorg mera virke fälldes och upparbetades, än som hann avforslas, och ej genom revirförvaltningens förvällande;

att skogsförvaltningen sökt utnyttja möjligheterna till att ännu en gång bereda kronan största möjliga inkomst för det en gång av kronan försålda virket; samt

att de en gång av kronan försålda vägslanorna av ekonomiska skäl böra såsom dylika bibehållas.

#### **Skogsskolorna.**

(Del I, sid. 171, § 4.)

Vid statens åtta skogsskolor finnas 130 ordinarie läroplatser. Jämlikt nådigt brev den 21 juni 1922 skulle emellertid på förslag av domänstyrelsen antalet lärjungar under lärokursen 1922 1/10 1923 nedbringas till högst 120. På grund av bristande kvalifikationer hos de inträdessökande hava emellertid endast 116 eller 78 % av ordinarie antalet antagits till nu pågående kurs.

I det underdåniga utlåtande den 7 juni 1922, vari domänstyrelsen föreslog minskning av lärjungeantalet under kursen 1922 1/10 1923, meddelade styrelsen, att styrelsen hade för avsikt att efter hörande av Sveriges skogsägarförbund, skogsvårdsstyrelserna m. fl. verkställa utredning angående behovet av skogsskolutbildad personal för att därefter i god tid under år 1923 till Eders Kungl. Maj: t ingå med förslag angående det antal, som under de närmast kommande åren borde utbildas. Ifrågavarande utredning har inom styrelsen påbörjats innevarande höst och torde resultatet därav föreligga i början av år 1923.

#### **Kronotorpskolonien vid Juktån.**

(Del I, sid. 171, § 5.)

Frågan om utfartsväg för kronotorpskolonien vid Juktån har länge varit aktuell, men har hittills strandat på de med vägföretaget förenade höga kostnaderna, särskilt för brobyggnader m. m., ävensom på svårigheten att enas om rätta sträckningen, varom olika förslag föreligga. Då det emellertid gäller väg uteslutande över enskild mark, har ansetts skäligt, att även de enskilda, vilkas intressen härav beröras, borde kunna åtminstone deltaga i kostnaderna. På förslag av vederbörande överjägmästare ordnades på sin tid kommunernas inom Västerbottens län vägfrågor så, att kommunvis uppgjordes förslag angående vilka vägar, som under närmaste framtid vore för kommunerna mest erforderliga, och som alltså först borde komma till utförande. Dessa förslag uppgjordes efter samråd mellan vederbörande kommunala myndigheter och revirförvaltare, och framgår av nu verkställd utredning att koloniens intressen i förevarande avseende av revirförvaltaren kraftigt bevakats. Att vägen ifråga icke ansetts än mer av behovet påkallad, torde bero därpå, att från kolonien sommartid finnes roddväg till landsvägen såväl vid Bastuträskis by (= Gunnarn) som ock vid Åskilje (eller Rånäset). Att emellertid året om körbar utfartsväg för kolo-

nien är mer än välbehövlig, är ju uppenbart, men synes det domänstyrelsen som om bidrag till densamma borde kunna påräknas av Bastuträsk byamän, som också torde hava ganska stort intresse av densammas tillkomst.

**Vissa kolonat.**

(Del I, sid. 171, § 6.)

De i denna § framhållna synpunkterna hava redan av domänstyrelsen beaktats och komma jämväl för framtiden att beaktas. För övrigt får styrelsen hänvisa till det av kolonisationsnämnden avgivna särskilda yttrandet.

I detta ärendes avgörande hava deltagit överdirektören samt byråcheferna Giöbel, Cassel, Johanson, Aminoff och Maass. Föredragande har varit byråchefen Johanson.

Stockholm den 28 december 1922.

Underdånigst:

KARL FREDENBERG.

*Martin Seth.*

**Statens kolonisations-  
nämnds**

yttrande i anledning av riksdagens  
revisorers uttalande del I, sid. 171,  
§ 6.

**Till Konungen.**

I skrivelse den 18 dennes har Kungl. Domänstyrelsen, som anmodats avgiva yttrande över statsrevisorernas berättelse i vad den avser domänverket, anmodat Statens kolonisationsnämnd att inkomma med underdånigt utlåtande över statsrevisorernas erinringar i anledning av Statens kolonisationsnämnds verksamhet.

I anledning härav får Statens kolonisationsnämnd i underdånighet anföra följande.

Statsrevisorerna hava vid besök inom vissa kolonisationsområden erhållit det intrycket, att dikningen icke utförts tillräckligt djupt.

För så vitt revisorernas ifrågavarande erinran avser det av dem besökta kolonisationsområdet å Rönnlidens kronopark, vill nämnden lämna den upplysningen, att dikenas djup därstädes grunda sig på av lantbruksingenjör verkställd undersökning. Samma är förhållandet å det av revisorerna besökta Metsekens kolonisationsområde, där dock ett och annat dike upptagits till något mindre djup än som i planen före-

slagits. Härav torde dock någon olägenhet ej uppstå, särskilt som under senare tider den erfarenheten allmänt gjorts av sakkunniga å torvodlingens område, att växtligheten motverkas av en alltför långt gående sänkning av grundvattenytan.

Revisorerna hava vidare framhållit vikten av att dräneringen sker i god tid, så att jorden är torrlagd, när den första gången besås.

Sedan kolisationsnämnden ombesörjt den del av dikningen å kolonatet, som staten åtagit sig att bekosta, ankommer på kolonisten själv att detaljdika och odla området. För detta ändamål ställes till kolonistens förfogande en genom ledningens försorg, av sakkunnig utarbetad odlingsplan, som kolonisten är skyldig följa vid uppodling av den första hektaren. För den fortsatta odlingen blir planen en god ledning, och har kolonisten tillfälle att företaga dräneringen i lämplig tid före odlingsarbetet i övrigt. Något större tidsmellanrum är dock i allmänhet icke fördelaktigt, enär skogstillväxten å den torrlagda marken då försvårar och fördyrar brytningen. Det erforderliga upplysningsarbetet härutinnan söker kolisationsnämnden befrämja genom att bereda kolonisterna råd och anvisningar av vandringsrättare och andra jordbrukskunniga.

Revisorerna hava vidare ifrågasatt huruvida det ej varit mer ändamålsenligt att till en början utnyttja sådana områden för kolonisation, som äro belägna nära järnvägsstation, varigenom vissa fördelar vunnits för såväl det allmänna som för kolonisterna.

Planläggningen av hittillsvarande kolisationsföretag har omhänderhafts av kolisationskommittén, som därvid ur olika synpunkter prövat frågan om respektive kolisationsföretags förläggning. För den myndighet, som kommer att i framtiden handlägga dylika frågor, bör det vara angeläget att noggrannt pröva desamma och därvid även taga hänsyn till de önskemål statsrevisorerna framfört.

Slutligen påpeka revisorerna vikten av att kolonister i möjligaste mån lämnas stöd och hjälp av vederbörande tjänstemän, så att inga onödiga hinder eller dröjsmål uppstå, då det gäller fullgörandet från statens sida av gjorda åtaganden.

Denna av revisorerna understrukna grundsats torde hittills vara, i den mån det ankommer på nämnden, iakttagen. Skogsstatens förvaltande och bevakande personal har även städse beredvilligt stått bi vid det hittills utförda kolisationsarbetet och strävat efter att vara kolonisterna till stöd och hjälp.

Underdånigst:

KARL FREDENBERG.

KARL GRUBBSTRÖM.

AND. HOLMGREN.

Stockholm den 28 december 1922.

---

## Register.

	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
<b>A.</b>							
Abrahamsons, Aug., stiftelse ..	—	138	—	Arméns sjukhus vid Vester-			
Affärsdrivande verk, statens ..	102	186	155	norrlands regemente .	15	—	7, 14
"  "  , särskilda				"  , upphandling av tvätt-			
uttalanden	173	—	—	medel .....	11	—	6, 9
"  "  , utgifter				"  , vissa skiljedomar .....	18	—	—
för repre-				"  , Värmlands regementes			
senta-			155	kasernetablissemang .	14	—	11,
tions-			165	"  , pensionskassa .....	—	184	—
kostna-			170	"  , totalkostnader .....	—	24	—
der .....	184	—	222	Artilleri- och ingenjörhögsko-			
Akademien för de fria konsterna	—	102	—	lan .....	—	26	—
"  Landtbruks- .....	—	144	—	Asylen för fattiga barnaföder-			
"  Musikaliska .....	—	103	—	skor .....	—	113	—
"  Svenska .....	45	94	—				
"  Vetenskaps-	—	94	—	<b>B.</b>			
"  Vitterhets-, historie-				Bank- och fondinspektionen ...	—	72	—
och antikvitets ..	—	100	—	Barnbördshuset och asylen för			
Akademiska sjukhuset i Upp-	48	—	—	fattiga barnaföderskor m. m.	—	113	—
sala .....	—	113	—	Barnhuset, allmänna .....	—	48	—
Allmänna barnbördshuset .....	—	48	—	Besparingsfonder, huvudtitlar-			
"  barnhuset i Stock-				nas .....	—	222	—
holm .....	—	122	—	Besök, statsrevisorernas .....	190	—	—
läroverken .....	—	150	—	Biografbyrå, statens .....	—	131	—
Alnarps egendom .....	—	151	—	Bisysslor, vissa befattningshava-			
"  trädgårdar .....	—	45	—	res i statens tjänst, se Sysslor			
Arbetsrådet .....	—	22	—	vid sidan av statstjänsten ..	—	—	—
Arméförvaltningen .....	—	22	—	Blinda, läroanstalterna för ...	—	130	—
Armén, bostadshus för officera-	15,	—	—	Blindinstitutet, Tomtebodan ...	—	128	—
re i Sollefteå .....	16	—	—	Bona, statens uppfostringsan-			
"  , fortifikationsverkstä-				stalt å .....	—	16	—
der i Boden .....	17	—	7	Bostadshus, nya för officerare i	15,	—	—
"  , kaserner för Hemsö				Sollefteå .....	16	—	—
kustartilleri .....	17	—	—	Byggnadsstyrelsen .....	38	61	—
"  , Norrlands artillerirege-				"  , arkitektur-			
mentes materiel .....	16	—	—	voden, ex-			
"  , Norrlands trängkår i				penser ....	40	—	47
Sollefteå .....	15	—	7, 14	"  , förskottvä-			
"  , remontdepån å Frösön	17	—	—	sendet ....	38	—	47
"  , rullföringsområdets ex-							
pedition i Sollefteå ..	16	—	—				



	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
<b>C.</b>							
Centrala skiljenämnden .....	—	45	—	Gymnastikinspektionen .....	85	—	146
Centralanstalten för försöksvä- sendet på jordbruksområdet .....	—	145	—	Gymnastiska centralinstitutet .	—	136	—
Chalmers tekniska institut ....	—	115	—	Göta hovrätt .....	—	12	—
” , materialprovvnings- anstalten .....	—	117	—	<b>H.</b>			
<b>D.</b>							
Danviks hospital .....	—	54	—	Hallsbergs rangerbangård .....	141	—	200
Disposition av de särskilda hu- vudtitlarnas allmänna bespa- ringsfonder .....	—	222	—	Hamrin, Joh., se Lantmåteri- styrelsen .....	—	—	—
Domkyrkor .....	—	90	—	Handelsdepartementet .....	66	172	—
Domäner, utarrenderade .....	—	198	—	Hantverksskolan i Kristine- hamn .....	57	—	—
<b>E.</b>							
Ecklesiastikdepartementet ....	45	79	—	Hernösand, landstatshuset ....	30	—	—
Elektrifieringskommittén .....	77	—	125	” , gamla residens- byggnaden .....	30	—	—
Expensanslag .....	92	—	—	Hospitalet i Västervik .....	21	—	25
<b>F.</b>							
Farmaceutiska institutet .....	—	112	—	” , ” Östersund .....	22	—	—
Fattigvårdsinspektionen .....	91	—	152	Hovrätt, Göta .....	—	12	—
Finansdepartementet .....	44	65	—	” , Svea .....	—	10	—
Fiskerieradministrationen .....	—	158	—	Hovrätten över Skåne och Ble- kinge .....	—	13	—
Fiskodlingsanstalten vid Bo- renshult .....	60	—	—	Huvudtiteln, första .....	—	1	—
Flottans pensionskassa .....	—	184	—	” andra .....	6	7	—
Flottans skolsakkunniga .....	78	—	126	” tredje .....	9	19	—
Folk- och småskoleseminarier..	—	126	—	” fjärde .....	11	22	—
Folkskoleseminariet i Karlstad, nybyggnad .....	54	—	—	” femte .....	19	36	—
Folkskoleseminariet i Umeå, ny- byggnad .....	55	—	—	” sjätte .....	34	59	—
Fortifikationsverkstäder i Bo- den .....	17	—	7	” sjunde .....	44	65	—
Fribiljetter vid statens järnvä- gar, se Statens järnvägar ..	—	—	—	” åttonde .....	45	79	—
Fångvårdsanstalterna .....	6	—	3	” nionde .....	59	139	—
Fångvårdsstyrelsen .....	—	14	—	” tionde .....	66	172	—
Försvarsdepartementet .....	11	—	—	” elfte .....	69	184	—
Försäkringsinspektionen .....	68	181	105	Huvudtitlarnas besparingsfon- der .....	—	222	—
Försäkringsrådet .....	—	38	—	Hällnäs—Stensele-banan .....	133	—	—
<b>G.</b>							
Geologiska undersökningen, sta- tens .....	—	166	—	Hälso- och sjukvård, vissa kost- nader för .....	22	—	29
Gustavianum i Uppsala .....	47	—	—	Högre lärarinneseminarier jäm- te hushållsskolan .....	—	120	—
				Högsta domstolen och nedre ju- stitierevisionen .....	—	9	—
				<b>I.</b>			
				Industriell demokrati, kommit- tén för .....	75	—	119
				Ingenjörsvetenskapsakademien .	—	183	—
				Inlandsbanan .....	117	—	177
				Institutet och förskolan för blin- da å Tomtebodda .....	—	128	—

	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
<b>J.</b>				Kristinehamns bangård .....	143	—	202
Jordbruksdepartementet .....	59	139	—	Kungl. biblioteket .....	—	86	—
Justitiedepartementet .....	6	7	—	Könssjukdomar, ersättning för läkareundersökningar .....	22	—	29
Justitiekanslersexpeditionen ..	—	8	—				
Justitierevisionen, nedre .....	—	9	—	<b>L.</b>			
Järnvägsstyrelsens organisation och arbetsuppgifter .....	111	—	171	Lagerhusbyggnadskommissio- nen samt statens lagerhus och fryshusstyrelse .....	80	—	129
<b>K.</b>				Landsarkivet i Uppsala .....	45	—	—
Kammarkollegium .....	—	66	—	Landstatshuset i Hernösand ..	30	—	—
Kammarrätten .....	—	70	—	Lantbruksakademien .....	—	144	—
Karlstad, länsresidenset .....	29	—	—	Lantbruksinstitutet vid Ultuna	—	146	—
Karolinska mediko-kirurgiska institutet .....	—	108	—	Lantbruks- och mejeriinstitutet vid Alnarp .....	—	148	—
Kartverk, rikets allmänna .....	—	164	—	Lantbruksstyrelsen .....	—	140	—
Kaserner för Hemsö kustartil- leri .....	17	—	—	Lantmäterikontoret i Umeå ...	65	—	—
Katrineholms järnvägsstation ..	140	—	197	” ” östersund .....	65	—	—
Kolonisationskommitténs räken- skaper .....	81	—	130	Lantmäteristyrelsen .....	62	162	86
Kommerskollegium .....	66	173	101	Livrustkammaren .....	—	88	—
Kommittétabellen .....	—	202	—	Lokalporto, se Postverket .....	—	—	—
Kommittéväsendet under år 1921 och anslagsbelastningen	73	—	—	Lotsstyrelsen .....	—	178	—
Kommunikationsdepartemen- tet .....	34	59	—	Lunds universitet .....	—	107	—
Konsistorier, domkyrkor m. m.: i Göteborg .....	—	90	—	Läkareundersökningar vid köns- sjukdomar, ersättning för ...	22	—	29
i Härnösand .....	—	92	—	Länsresidenset i Karlstad ...	29	—	—
i Karlstad .....	—	92	—	Länsstyrelsernas redovisning ..	25	—	—
i Linköping .....	—	90	—	Läroanstalterna för blinda ...	—	130	—
i Luleå .....	—	92	—	Läroverk för lantbruket .....	—	152	—
i Lund .....	—	92	—	Läroverken, allmänna .....	—	122	—
i Skara .....	—	90	—	<b>M.</b>			
i Stockholm .....	—	92	—	Marinens redovisningssakkun- ge .....	76	—	122
i Strängnäs .....	—	90	—	Marinförvaltningen .....	—	31	—
i Uppsala .....	—	90	—	Maskiningenjörsexpeditionen (statens järnvägar) besök å	145	—	—
i Visby .....	—	92	—	Medicinalstyrelsen .....	21	49	25
i Västerås .....	—	90	—	Meteorologisk—hydrografiska anstalt, statens .....	—	167	—
i Växjö .....	—	90	—	Mjölby järnvägsstation .....	139	—	197
Kontrollstyrelsen .....	—	78	—	Mora—Vänerns järnväg, järn- vägsstyrelsens förvaltning av	122	—	182
Krigshögskolan .....	—	26	—	Mosskulturföreningen, se Sven- ska Mosskulturföreningen ...	—	—	—
Krigsmaterielkommissionen ..	77	—	124	Motordrift vid statens järnvä- gar, se Statens järnvägar ..	—	—	—
Krigsskolan .....	—	28	—				
Kristidskommissionerna, revi- sionskostnader för .....	81	—	133				
Kristidskommissionernas av- veckling .....	185	—	—				

	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
Musikaliska akademien .....	—	103	—	Postverket, postkontoret i Hudiksvall .....	107	—	160
Mynt- och justeringsverket .....	—	69	—	„, postkontoret i Mjölby .....	107	—	161
				„, rätten till lokalporto .....	104	—	158
<b>N.</b>				„, tomt för posthus i Kristinehamn .....	106	—	160
Nationalmuseet .....	—	87	—	„, utgifter för resor o. vikariat .....	102	—	156
Nautisk-meteorologiska byrån .....	—	179	—	Provningsanstalt, statens .....	—	182	—
Navigationsskolan i Härnösand .....	68	—	—				
Navigationsskolorna .....	—	176	—	<b>R.</b>			
Norrlands artilleriregementes materiel .....	16	—	—	Remontdepån å Frösön .....	17	—	—
Norrlands statsarbeten .....	19	—	15	Representationskostnader, se Affärsdrivande verken .....	—	—	—
				Reproduktionsanstalt, statens .....	—	164	—
Norrlands trängkår i Sollefteå .....	15	—	14	Rese- och traktamentsanslagen, iakttagelser ang. utgifterna .....	83	—	135
Nässjö bangård .....	142	—	205	Rese- och traktamentspennningar, anslagsbelastning .....	83	—	—
„, manskapshus .....	146	—	205	„ iakttagelser ang. begagnandet av sovplats .....	85	—	—
<b>O.</b>				Rese- och traktamentsersättningar vid skyddskoppymning .....	24	—	32
Ordboksarbetet, Svenska akademins .....	45	—	—	Reservationer .....	197	—	—
Organisationskommittén för trettonde internationella sjöfartskongressen .....	78	—	127	Revisionsberättelsen, inskränkning av tabellverket .....	1	—	—
				Ridskolan .....	—	27	—
<b>P.</b>				Rikets allmänna kartverk .....	—	164	—
Pass, vissa tjänstemäns inkomster av expeditionslösen för .....	31	—	—	Riksförsäkringsanstalten .....	—	37	—
Patentlagstiftningskommittén .....	75	—	117	Riks- och landsarkiven .....	—	80	—
Patent- och registreringsverket .....	67	180	102	Riksräkenskapsverket .....	44	75	120
Pensionsanstalter, statsunderstödda .....	—	184	—	Ryssåns håll- och lastplats .....	118	—	177
Pensions- och indragningsstaten .....	69	—	—				
Pensionsstyrelsen .....	20	46	—	<b>S.</b>			
Postkontoret i Härnösand .....	105	—	159	Salbohed, se Statens vårdanstalt Seminariebyggnaden m. m. i Härnösand .....	55	—	71
Postsparbanken .....	—	73	—	Seminarier, folk- och småskole-Serafimerlasarettet .....	—	126	—
Postsparbanken, riksförsäkringsanstalten .....	—	74	—	Sjuksköterskebefattningar, reglering av .....	25	—	35
Postverket .....	102	186	155	Sjukvård, vissa kostnader för .....	22	—	29
„, bostadshus i Lycksele .....	108	—	—	Sjöfartskongressen, 13:a internationella, se Organisationskommittén för .....	—	—	—
„, „, i Sundsvall .....	107	—	—				
„, fastighet i Karlstad .....	106	—	159				
„, „, Västervik .....	108	—	162				
„, posthusbyggnaden i Storvik .....	106	—	160				

	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
				Statens biografbyrå .....	—	131	—
				„ byggnadsbyrå .....	—	58	—
Sjökarteverket .....	—	34	—	„ domäner .....	165	—	223
Sjökrigshögskola .....	—	33	—	„ „ .....	—	194	—
Sjökrigsskolan .....	—	33	—	„ folk och småskolesemi- narier .....	—	126	—
Skjutskolan för infanteriet och kavalleriet .....	—	28	—	„ järnvägar .....	111	190	170
Skogshögskolan och statens skogsförsöksanstalt .....	—	159	—	„ „ drift med olje- motorvagnar ..	147	—	206
Skogsskolor, statens .....	—	161	—	„ „ fribiljetter vid .....	113	—	173
Skogsvårdsföreningen, se Sven- ska skogsvårdsföreningen ..	—	—	—	„ „ hinderpålar ..	154	—	212
Skolöverstyrelsen:	—	118	—	„ „ kunglig per- sons resa ..	116	—	177
— „ — anslag till inspektion och sakkunnigbiträde	49	—	59	„ „ vedförråd .....	151	—	207
— „ — ersättning till rektor vid provårsläroverk ..	53	—	67	„ järnvägars änke- och pupillkassa .....	69	—	108
— „ — tryckningskostnad,	51	—	64	„ lagerhus- och fryshus- styrelse .....	—	170	—
— „ — yrkesskoleavdelningen, organisationskostna- der .....	52	—	66	„ meteorologisk- och hy- drografiska anstalt ..	—	167	—
Skrivmaterialier och expenser, anslagsbelastningen ..	92	—	—	„ provningsanstalt .....	—	182	—
— „ — allmänt uttalande ....	93	—	—	„ reproduktionsanstalt ..	—	164	—
Skyddshemmet å Viebäck ....	7	—	—	„ skogsskolor .....	—	161	—
Skyddskoppypmpning, reseersätt- ningar vid .....	24	—	32	„ tvångsarbetsanstalt i Landskrona .....	—	43	—
Slott, Drottningholms .....	—	2	—	„ tvångsarbetsanstalt och statens vårdanstalt för alkoholister å Svartsjö	—	42	—
„ Gripsholms .....	—	3	—	„ utarrenderade domäner	—	198	—
„ Haga lustslott och park ..	—	4	—	„ vattenfallsverk .....	156	192	214
„ Rosersbergs .....	—	6	—	„ förvärv av vissa vat- tenfall ..	156	—	214
„ Stockholms, anslaget till reparationer å .....	—	1	—	„ „ kraftsta- tion vid Motala ..	164	—	—
„ Strömsholms .....	—	5	—	„ „ särskilt ar- vode för visst ut- rednings- arbete ..	163	—	220
„ Ulriksdals .....	—	4	—	„ „ Vänerns reglering	163	—	220
Slottet, kungl., anslag till brand- väsendet m. m. vid ..	—	2	—	„ „ ärendens be- handling genom cirkula- tion ....	162	—	220
„ „ anslaget till po- lis-, lys-, o. ren- hållning .....	—	1	—	Statens vårdanstalt för alkoho- lister å Salbohed ....	—	44	—
Småskoleseminariet i Lycksele	55	—	76				
Socialdepartementet .....	19	36	—				
Socialstyrelsen .....	—	40	—				
Sollefteå rullförlingsområdes ex- pedition .....	16	—	—				
Sovplats, begagnandet av, se Rese- och traktamentspennin- gar .....	—	—	—				
Statens affärsdrivande verk ..	102	186	155				

	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
Statistiska centralbyrån .....	—	71	—	Trafikförbundet, se Svenska tra-			
Statsarbeten, Norrlands .....	19	—	15	fikförbundet .....	—	—	—
Statskontoret .....	—	68	—	Tull- och traktatkommittén,			
Statsunderstödda pensionsan-				1919 års .....	74	—	—
stalter .....	—	184	—	Tullverket .....	—	76	—
Statsverkets inkomster och ut-				Tvättmedel för armén, upphand-			
gifter .....	—	200	—	ling av .....	11	—	6, 9
Storviks bangård .....	135	—	195				
Stuteriöverstyrelsen och hingst-				<b>U.</b>			
depåerna .....	—	156	—	Ultuna egendom .....	—	147	—
Svartsjö, se statens tvångsar-				Umeå—Holmsund-banan .....	134	—	—
betsanstalt .....	—	—	—	Uppfostringsanstalten å Bona .	—	16	—
Svea hovrätt .....	—	10	—	” ” Venn-			
Sveg—Brunflo, bandelen .....	121	—	180	garn .	—	17	—
Sveg—Hede-banan .....	132	—	192	Uppsala universitet .....	—	104	—
Svegs järnvägsstation .....	121	—	179	Utrikesdepartementet .....	9	19	—
Svenska akademien, .....	—	94	—	” räkenskaperna	9	—	5
” ” ordboksarbetet	45	—	—				
Svenska mosskulturförenin-				<b>V.</b>			
gens försöksgård vid				Vaktmästare, extra ersättning			
Gisselås .....	59	—	83	till .....	102	—	—
” skogsvårdsföreningens				Vedförråd, statens järnvägars			
exkursioner .....	61	—	85	se Statens järnvägar .....	—	—	—
” trafikförbundet .....	155	—	213	Venngarn, Statens uppfostrings-			
Sveriges geologiska undersök-				anstalt å .....	—	17	—
ning .....	—	166	—	Vetenskapsakademien .....	—	94	—
Sysslor vid sidan av statstjän-				Veterinärhögskolan .....	—	168	—
sten .....	93	—	—	Veterinärinrättningen i Skara .	—	169	—
— ” — centrala verken .....	98	—	—	Vitterhets-, historie- och anti-			
— ” — justitiestaten .....	96	—	—	kvitetsakademien .....	—	100	—
— ” — länsstyrelserna .....	100	—	—	Väg- och vattenbyggnadsstyrel-			
— ” — vaktmästare, extra er-				sen .....	—	60	—
sättning till .....	102	—	—	— ” — maskininspektörens re-			
				seräkningar .....	34	—	47
<b>T.</b>				— ” — tjänstemännens befatt-			
Tekniska högskolan .....	—	114	—	ning med statsunder-			
” skolor .....	—	132	—	stödda vägbyggnads-			
Telegrafverket .....	108	188	165	arbeten .....	34	—	42
” bostadshus i Sunds-				Värmlands regementes kasern-			
vall .....	110	—	—	etablissemang .....	14	—	11
” telegrafstationen i:				Västernorrlands regemente,			
Härnösand .....	109	—	—	sjukhuset vid .....	15	—	14
Kristinehamn ..	109	—	165	Västerviks hospital .....	21	—	25
Mjölby .....	109	—	—				
Sundsvall .....	109	—	—	<b>Y.</b>			
” verkstäder i Nynäs-				Yrkesundervisning, understöd			
hamn .....	110	—	166	till .....	56	—	78
Tjänstemäns inkomster av expe-							
ditionslösen för pass .....	31	—	—				

	Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.		Del I sid.	Del II sid.	Del III sid.
<b>Ä.</b>				<b>Ö.</b>			
Änke- och pupillkassa, civilstatens .....	—	184	—	Örebro, lokomotivstationen i ..	144	—	203
— „ — lärarnes vid elementarläroverken nya .....	—	184	—	„ manskapshus .....	146	—	205
— „ — prästerskapets .....	—	184	—	Östersunds hospital .....	22	—	—
— „ — statens järnvägars .....	69	184	108	Översikt över statsverkets finansiella ställning .....	4	—	—
				Överståthållareämbetet och länsstyrelserna .....	—	56	—