

angående under krigsåren 1939-1943 inom 20 bansektionen vidtagna åtgärder, utförda arbeten och andra förhållanden, uppkomna med anledning av tidsförhållandena.

De tre senaste månaderna av år 1939 och de första under år 1940 karaktäriserades av åtgärder för upprätthållande av den förstärkta försvarsberedskapen och senare partiell mobilisering samt av utförandet av arbeten, som rekviderades av militära myndigheter. Sålunda anordnades vid tiden för den förstärkta försvarsberedskapens ikraftträdande bevakning vid broar och andra konstbyggnader genom banavdelningens försorg, skyddsstängsel vid broar, lokstall o.d. uppsattes, växlar vid vissa militärmötesplatser inlades, varjämte spår och andra anordningar istandsattes efter hand. Förstärkt banbevakning anordnades, första perioden tiden 3-17 september. Reservmateriel, som till en del förut anskaffats, kompletterades. Orienteringsförsvårande åtgärder förbereddes.

Förstärkt banbevakning återupptogs åter den 8 december, då partiell mobilisering beordrats. Växlar vid ej tidigare ibruktagna militärmötesplatser inlades nu, spårspärrar och kontrollås inmonterades. Erforderliga anordningar för matstationer vidtogos. Banreptågens iordningställande påbörjades, order om vindsröjning gavs, husbrandvakter utrustades. Splitterskydd för vissa ställverk å stationer anordnades.

Vid denna tid planerades för iordningställande efter hand av skyddsrum. Cisterner för upplagring av oljor togos i bruk.

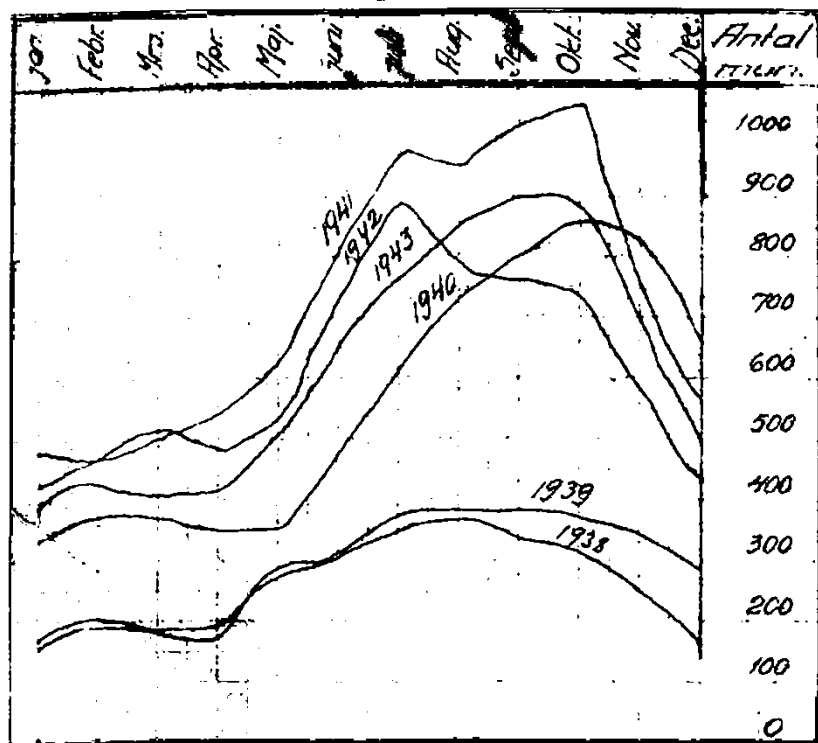
Den starkt ökade trafiken och andra förhållanden gjorde det snart nödvändigt vidtaga provisoriska anordningar av olika slag. I Haparanda anordnades exempelvis i stationshuset expeditionslokal för militärbefäl, utspisningslokal för överliggande personal och undersökningsrum för resande från Finland. Militära myndigheter byggde provisoriska lastkajer av sliprar och räler vid ett flertal stationer såsom Karungi, Övertorneå, Karhuvaara och Haparanda och något senare vid Lapträsk, Vitvattnet, Avasfors och Niemisel. Provisoriskt pumpaggregat för upptagning av vatten ur Torne älv anordnades. Under januari månad 1940 utfördes på uppdrag av militära myndigheter spårplaneringar och vattenledning för mobil tvättinrättning i Morjärv. Desinfektionsanstalten i Haparanda blev otillräcklig och tillbyggdes.

På grund av militära inkallelser blev det vid denna tid nödvändigt nyrekrytera banarbetarkåren och till följd av ökade bevakningsuppgifter inkallades pensionärer i tjänst.

För att den starkt ökade trafiken över huvud taget skulle kunna fullgöras, blev det nödvändigt skyndsammast utföra vissa spårutvidgningar, i första hand i Haparanda, Boden C och Boden S. Såväl i Haparanda som i Boden C anordnades uppställningsspår, i Boden S anordnades bl.a. ett nytt förlängt mötesspår. Något senare utfördes i Haparanda en del mindre arbeten såsom förlängning av plattform, stickspår m.m. I Vitvattnet anordnades kollossningsspår.

Den närmaste tiden härafter präglades av ansträngningar att snarast möjligt fullborda anordningar för beredskapen. Luftskyddsövningar höllas, maskeringsåtgärder vidtogos, planering för utrymning pågick m.m.

På sommaren 1940 hopade sig arbetsuppgifterna ytterligare. Härfter intagna tablå, angivande den i medeltal per månad använda arbetsstyrkan under vardera åren 1938 - 1943, visar arbetsstyrkans oavbrutna stegring från och med juni månad förstnämnda år:



Sedan det bestämts, att elektrifieringsarbetena skulle forceras för snabbast möjliga genomförande, blev det nödvändigt sätta in alla kraft på att färdigställa linjeomläggningar och andra arbeten sammanhängande med elektrifieringsarbetena såsom förlängning av mötesspår å 8 stationer å linjen Jörn-Boden, uppförande av omformarstation i Älvsby med tillhörande husbyggnader och spåranordningar samt förstärkning av järnvägsbroar. Under året utfördes också stolpsättning i sektionens regi å linjen Boden C - Boden S. Arbetsstyrkan för utförande av elektrifieringsarbeten var under året högst 141 man.

I juni månad kom emellertid Järnvägsstyrelsens beslut om utförande av förstärkningsåtgärder för hela bandelen Boden - Haparanda för möjliggörande av framförandet av tyngre loktyper. Dessa arbeten bestodo i utbyte av 1878 års räler å linjen Avafors-Morjärv och Karungi-Haparanda mot 18196 års, slipersförtätning å den övriga delen av linjen Boden-Haparanda, omfattande utvidgning av bangårdarna i Haparanda och Karungi, utbyte av befintliga vändskivor å samma platser, förstärkning och utbyten av broar samt uppgrusning av spåret.

För utförandet av dessa senare arbeten, vilka vid sin höjdpunkt krävde inemot 325 man, erfordrades emellertid en stor arbetsstyrka. Arbetsstyrkan fick nu mobiliseras från skilda trakter, i huvudsak från Tornedalen. Den blev en icke så särdeles lysande samling, då beredskapsinkallelserna vid denna tid tagit det bästa av arbetskraften. Dessutom var konkurrensen från entreprenörer för försvarsarbetena hård. Statens järnvägars fredsmässiga lönevillkor kunde icke mäta sig med den firmorna erbjödo. Man fick sålunda nöja sig med den arbetskraft som kunde uppbibras.

Beträffande rälsutbytet uppstod svårigheter att anordna bandispositioner på lämpliga tider. Den ljusa sommarnatten brukar vanligtvis utgöra en idealisk arbetstid för dylika arbeten, men tågen voro nu så lagda, att någon verklig tidsfrist verkligen inte eller dag erbjöds. På grund av arbetenas brådsakande natur kunde dock

desse arbeten, skulle blivit åtskilligt förlängd och de slutliga spårlägningsarbetena härigenom fördröjda, om icke ett antal firmor med moderna arbetsmaskiner funnits att tillgå. Dessa firmor, som voro engagerade i de militära försvarsarbetena i Tornedalen, disponerar både maskiner och maskin- och verktygs- och material, som under vissa tider kunde disponeras även för andra arbeten. Då dessutom försvarsarbetena krävde stora mängder fyllnadsmateriel, under det överskott på massor erhöles såväl i Karungi som Haparanda, kunde den firma, som åtagit sig schaktningsarbetena för S.J. räknig, på ett lyckat sätt kombinera sina arbeten vid S.J. och försvaret. Firmans moderna grävmaskin i samarbete med ett stort antal lastbilar gjorde arbetet med schaktningen på båda ställena på kort tid. I Karungi, där marken var mycket stenbunden, skulle arbetet utan grävmaskin tagit mycket lång tid.

Samtidigt med statens järnvägars arbeten med bangårdsutvidgningen i Karungi pågick arbeten med utläggning av spår till ett stenbrott i närheten av bangården. För detta arbete, som utfördes av Kronan, användes ävenledes grävmaskin. Då detta spår skulle stå i förbindelse med de nya spåren å bangården, var det angeläget, att statens järnvägars arbeten blevo färdigställda samtidigt med spåret till stantaget. För att detta skulle kunna ske ordnades samarbete med de militära myndigheterna vid grävningen, varigenom även på detta sätt avsevärd tidsvinst kunde åstadkommas.

I Karungi utvidgades bangården med två spår, vartill kunde räknas ännu ett spår, som utlades genom Kronans försorg.

Bangården i Haparanda utökades med två godstågsspår, ett utdragspår, två rangeringspår, ett uppställningspår samt två omlastningspår med vardera svensk och finsk spårvidd. Dessutom förlängdes en del befintliga spår, andra flyttades eller omlades. För att ombesörja omlastning från vagn till lastbil och omvänt monterades två kranvagnar om 5 och 10 ton. Den travers om 5 ton, som hittills använts, var numera icke tillräcklig.

Vid transport av det för arbetena erforderliga ballastgruset befanns det svårt att på grund av vagnsbristen få tillräckligt antal vagnar. De vagnar, som så småningom kunde erhållas, lämnade mycket övrigt att önska. De voro olämpliga för sitt ändamål och förorsakade mycken förtret och tidspilan. Hade speciella grusvagnar nu funnits i tillräckligt antal, skulle detta underlättat arbetet i hög grad.

Arbetet med utbyte av de båda vändskeivorna utfördes på entreprenad av firmor, vilka även de hade befattning med försvarsarbeten i trakten. Härigenom förfogade de på platsen över såväl lämpliga arbetsmaskiner som arbetare, varför arbetet kunde utföras på kortast möjliga tid.

Under året inlades dessutom å samma linje betongdäck å 6 st. öppna trummor samt å en mindre bro. Järnöverbyggnaden byttes å 5 st. mindre broar. Även detta arbete gick mycket bra undan. Till hjälp vid inläggningen användes nämligen en 10-tonns kranvagn, vilket visade sig mycket tids- och arbetsbesparande.

Förstärkningsarbetena voro klara vid sådan tid, att det första B-loket kunde framföras å linjen Boden - Haparanda den 1 oktober samma år.

I Boden C och Boden S fortsatte arbetena med utvidgning av spårsystemen.

Under 1941 fortsattes och färdigställdes arbetena med linjeomläggningar och spårarbeten å bangårdar i samband med elektrifieringsarbetena. Stora mängder fyllning och ballastgrus utfördes detta år å linjen Jörn - Boden, dels för nämnda linjeomläggningar, dels för en allmän uppgrusning av linjen å såväl

elektrifierings- som underhållsmedel. Linjeomläggningarna räslades och togos i bruk. Å vissa bangårdar utbyttes 1878 års räler i sidospår mot 1899 års begagnade. Vidare utfördes förstärkningsarbeten å broarna över Pite älv och Lule älv, varjämte bron över Byske älv ombyggdes till betongbro. Bron över Ersträskdammen ombyggdes.

Största antalet använd personal för elektrifieringsarbeten i sektionens egen regi detta år uppgick till 220 man.

I övrigt utfördes under året spårplaneringar för kolugnansläggning i Piteå. Utvidgningsarbeten å Boden C och även i mindre omfattning å Boden S bangårdar pågingo. I Boden C byggdes lokaler för högspänningsställverk med skyddsrum, vagnhallen flyttades och ombyggdes till rälsbussgarage, vagnreparationverkstad iordningställdes.

Å linjen Boden C - Haparanda utfördes signal- och säkerhetsanläggningar å samtliga militärmötesplatser och stationer. En ny telefonlinje upplades å samma linje. För förbättrande av i- och urlastningsmöjligheterna anordnades i Karungi och Övertorneå lastbryggor jämte förbindelsevägar till dessa.

Ett omfattande gruvningsarbete utfördes å linjen Boden-Haparanda, synnerligast å linjen Karungi-Haparanda, å vilken linje samtidigt krönbredden ökades.

Personalen i Karungi hade hitintills erhållit provisorisk inkvartering i militära baracker. Då inkvarteringsfrågan måste ordnas, påbörjades uppförandet av en överliggnings- och markententierbyggnad hösten 1941. Vid gruvningsarbetena för denna byggnad konstaterades, att fast botten icke kunde uppnås förrän på ett djup av 4 meter. För att undvika en dyrbar nedschaktning gjöts en bottenplatta under den del av huset, där skyddsrum skulle inrymmas, under det att djupgrävning verkställdes endast för plintarna. Dessa grundförhållanden orsakade försening av byggnadsarbetena i någon mån. Byggnaden innehåller 16 dubbelrum jämte ekonomiafdelning.

Under 1941 färdigställdes byggnad för måltidstation i Boden S.

Till Finland avsändes under oktober månad de 1878 års räler sektionen kunde avvara, c:a 2400 meter.

För den under året passerande tyska divisionen företogs vissa anordningar vid stationerna, såsom anordningar för dricksvatten o.d. och vid Haparanda även anordningar för omlastning. Enligt uppgörelse skulle vartannat tåg omlastas i Haparanda och vartannat i Torneå. På svenska sidan hade i god tid gjorts förberedelser för omlastning. När första tåget anlände, vilket skulle omlastas i Torneå, hade emellertid inga anordningar för omlastning vidtagits där och hjälp begärdes från Haparanda. En för transportererna ifråga avdelad stationsskrivare jämte banbefäl från Haparanda fick rycka till undsättning och de klarade också situationen hjälpligt åt finnarna.

Den 15 december 1941 sattes ledningarna för den elektriska bandriften å linjen Boden C - Boden S under spänning.

1942 fortsattes vissa kompletteringsarbeten för elektrifieringen. Rälsutbyte å linjen Boden C - Boden S utfördes. För förbättrande av tågföringen förlängdes mötesspår å 5 militärmötesplatser å linjen Jörn - Boden till minst 650 meter. I Boden S anordnades nytt tågspår genom förlängning av kajspåret. Signal- och säkerhetsanläggningar kompletterades i stor utsträckning. Förbättring av spåret genom isoleringelyft och spårisolering fortsattes.

Ledningarna för den elektriska bandriften å linjen Jörn - Boden S sattes under spänning den 16 februari 1942.

1943 fortsatte rälsutbytet å linjen Jörn - Boden. Större bangårdsutvidgningar i Jörn, Myrhedem, Brännberg, Hednoret och Vitvattnet pågick.

Å linjen Karungi - Övertorneå ha förstärkningsarbeten utförts i form av utbyte

av 1878 års räler mot 1896 års, utbyte av bro över Armasjoki, varjämte ökning av krömbredden och höglyft utefter hela bansträckan utförts. 20 meters vändskiva är inlagd i Övertorneå. För förbättring av i- och urlastningsmöjligheterna anordnas ett lastspår å linjen Alkullen - Övertorneå.

Under året hava ytterligare rälsändringar till Finland förekommit; från 20 bansektionen cirka 13000 meter. Den förstärkta banbevakningen fortsätter, nu två gånger i veckan.

Arbetsförmedlingstväng infördes under året. Visserligen blevo arbetena häri-genom i någon mån fördröjda under högsommaren, men några allvarliga olägenheter kan icke sägas ha förorsakats inom denna sektion.

Civet är, att det uppeving i trafiken, som ägt rum, icke kunnat avlöpa utan en viss stegring i antalet olyckshändelser. I den mån rapporter influtit /alla smärre olyckor hava troligen icke rapporterats/ framgår antalet inträffade olycks-händelser i trafiktjänsten av följande summariska framställning:

	1940	1941	1942	1943
Påkörda stoppbockar	11	15	13	6
" spårspärrar	14	13	11	9
Uppkörning av och urspårning i växlar	27	26	25	10
Kollisioner och andra olycks- händelser	<u>12</u>	<u>10</u>	<u>13</u>	<u>8</u>
Summa	64	64	62	33

Antalet sönderkörda stoppbockar är ganska avsevärt i betraktande av att kost-naden för helt ersättande av en sådan anordning uppgår till i runt tal 300 kronor. Enbart anskaffningskostnaden för nya stoppbockar har uppgått till o: 10.000 kro-nor under de fyra åren.

Vid urspårning i växlar och därmed följande förstöring av spårmaterial ha i många fall kinkiga situationer uppkommit till följd av att sektionens materialre-serv varit otillräcklig. I händelse av förstöring genom krigshandlingar skulle san-nolikt av denna orsak svårartade trafikstopp blivit följden.

En betydlig nedgång i 1943 års siffror kan konstateras, vilket är en följd av att den under krigsåren nyrekryterade växlingspersonalen nu blivit mera van samt av förbättrade uppställnings- och rangeringsmöjligheter.

På grund av motorbränslebristen bl.a. har cykeln alltså kommit till använd-ning. Till följd härav artade sig för järnvägarna transport och förvaring av detta fortskaffningsmedel till ett problem, särskilt då vid sådana platser där mili-tär finnes koncentrerad. Det blev nödvändigt att efter hand öka antalet cykel-ställ till det flerdubbla vid dylika stationer. Inom bangårdsområdet anordnades speciella, låsbara cykelställ för förvaring av resgodssända cyklar, då inomhus-förvaring av utrymmesskäl icke var tänkbar.

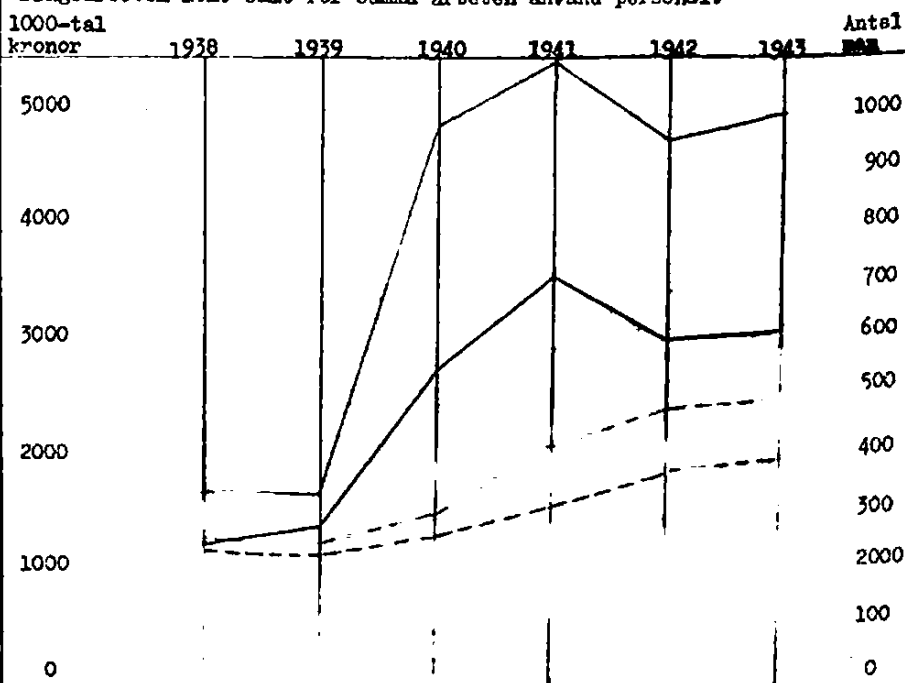
De spårförbättringar som utförts under de senaste tre åren ha varit avsevärda. Följande sammanställning över från grusgropar inom 20 bansektionen under åren 1938-1943 uttagna grusmängder ger en föreställning därom. 1941 års höga siffra hänför sig delvis till linjeomläggningarnas färdigställande, men 1942 och 1943 års siffror äro även de 5-6 gånger 1938-1939 års.

1938	1939	1940	1941	1942	1943
15800	16300	72000	131600	72200	80379

För åskådliggörande av omfattningen av de under åren 1940 - 1943 utförda arbetena inom sektionen har uppgjorts nedanstående tablå över bokförda kostnader respektive använd personal. I tablå har även medtagits åren 1938 - 1939 för erhållande av jämförelse.

Tablå

utvi ande vid 20 bansektionen under åren 1938-1943 bokförda utgifter för drift och underhåll, elektrifierings-, nybyggnads- och förändringsarbeten m.m. samt för samma arbeten använd personal.



— = bokförda kostnader

- - - = " " , enbart för underhållet

— = antal män, i medeltal per år,

- - - = " " " " " " , enbart för underhållet.

Enär expeditiönsarbetet till omfattning mycket är beroende av arbetsmängden å linjen, uppstod vid den hastiga uppgången 1940 i avseende å vissa arbetsuppgifter såsom avlönings-, bokförings- och personalärenden en kraftig ökning. Då expeditiönsvan personal icke fanns att tillgå och den ordinarie linjepersonalen på grund av viktiga arbeten å linjen icke var tillgänglig för inbeordring, ut-sattes den redan förut fåtaliga expeditiönspersonalen för stora påfrestningar, in-till dess tillfällig personal hunnit engageras och uppläras. Samma var förhållan-det med den tekniska personalen, som vid denna tid förutom baningenjören endast bestod av 2 man.

I särskild bilaga har upptagits de arbeten av större betydelse, som ut-förts under åren 1940 - 43 med angivande av den verkliga och i vissa fall beräk-nade kostnaden för dem.

I det följande lämnas redogörelse rörande iakttagelser om rälsbrott, ved-eldning m.m.

Rälsbrott och andra skador i spåret till följd av stark kyla och stor trafik.

Under åren 1939 - 1943 inträffade inom sektionen följande antal rälsbrott:

Linjesträcka	1939	1940	1941	1942	1943
Karungi - Övertorneå	2	3	4		5
Karungi - Haparanda	2	2	2	4	7
Vitvattnet - Karungi	1	14	42	20	5
Morjärv - Vitvattnet		23	8	4	1
Avafors - Morjärv		1		1	
Degersælet - Avafors		13	8	15	
Boden - Degersælet		55	13	10	6
Jörn - Boden	4	12	4	22	3
Älvsby - Piteå		3	1	1	1
Summa	9	126	82	77	28

1940 Kylan under första kvartalet var svår. Några temperatursiffror följa:

Dag:	8.1	15.1	20.1	24.1	30.1	31.1	6.2	13.2	18.2	24.2	4.3	14.3
Temp:	-14	-22	-35	-23	-27	-30	-18	-18	-35	-30	-22	-30

Denna ihållande kyla i förening med tung och forcerad trafik, som vid denna tid pågick, jänte i många fall bristfällig rullande materiel /tyska vagnar i synnerhet/, orsakade oroväckande många rälsbrott. På en enda natt - den 15.1 - upptäcktes å linjen Boden - Degersælet ej mindre än 39 brott. Orsaken uppgavs till: "Slag i hjul". Märkligt nog inträffade å 1878 års rälser / Avafors - Morjärv, Karungi - Haparanda och Karungi - Övertorneå/ endast ett fåtal brott. Andra skador å dessa uppstodo emellertid vid denna tid; mycket märkbara nedböjningar å rälserna mellan sliparna uppstodo. Reformeringen var så pass avsevärd, att om en sådan från spåret upptagen räls betraktades, var det svårt att föreställa sig, att den kunnat ligga i spår utan att förorsaka urspårning.

De talrika rälsbrotten i förening med nyssnämnda andra skador förorsakade givetvis banbefålet och banbevakningspersonalen stora bekymmer och var för den ansvarsställande banpersonalen mycket prövande. Ständiga inspektioner och uttryck-

ningar för att avhjälpa skador, oavsett tid på dygnet, förekommo. Den ihållande kylan var också oerhört påfrestande.

1941. Någon nedgång kan konstateras, trots att kylan även denna vinter är mycket hård.

Dag:	14.1	20.1	25.1	1.2	5.2	28.2	5.3
Temp:	-31	-37	-28	-17	-23	-18	-20

Denna nedgång kan förklaras av under år 1940 företagna spårförstärkningar såsom rälsutbyten och slipersförtätning samt delvis uppgruvning å bandelen Boden - Haparanda.

1942 - 1943. Några köldknäppar förekommo även nu, men temperaturen dock ej av föregående vintrars ihållande beskaffenhet. Efterhand som höglyft och spårisolering förbättrar spåret minskar rälsbrotten.

Vedeldning.

På grund av nödvändigheten nedbringa kolförbrukningen blev det nödvändigt å vissa bandelar övergå till vedeldning.

I slutet av år 1940 utfördes genom banavdelningens försorg med anledning härav vissa anordningar - vedgivningsbryggor, spårplanordningar, belysningsanordningar och iordningställande av vedupplagsplatser - vid Jörn, Älvsby, Boden, Avasfors, Vitvattnet, Karungi, Övertorneå och Haparanda.

Vedeldning å linjen Boden - Haparanda - Övertorneå och Älvsby - Piteå upptogs vid nyåret 1941.

Att börja med biträdde banavdelningen genom banarbetare såväl med vedgivning som andra arbeten sammanhängande med vedeldningen. Sedermera övertogs detta arbete av maskinavdelningen genom särskilt anställda. Vedkapningen vid vedgivningsstationerna utföres på entreprenad men övervakas av banavdelningen.

Inom sektionen har stora mängder för vedeldningen erforderlig lokved mottagits under de gångna åren.

Sålunda mottogs 1941	67.800 m ³
1942	185.800 m ³
1943	117.700 m ³ eller tillsammans 369.300 m ³ .

Härav har stora mängder upplastats till andra sektioner inom distriktet samt till I och II distriktet.

Med mottagning av så pass avsevärda kvantiteter följer givetvis ett betydande merarbete i expeditionshänseende för bannmästare och baningenjörsexpeditionen. Härtill kommer andra arbeten och åtgärder såsom ordnande av upplagsplatser, resor för mottagning, utlastning till andra orter, brandskyddsåtgärder m.m.

Cirka 40 % av förestående vedmängder har mottagits inom 530 bannmästaravdelningen av 20 bansektionen, linjen Karungi - Övertorneå med billinjen Övertorneå - Rajala. För föreståndaren å denna bannmästaravdelning har lokvedsmottagningen under vissa tider varit mycket betungande. Denne hade icke blott att mottaga veden vid stationer inom sin avdelning, utan skedde mottagningen inom ett vägnät av en sammanlagd längd av cirka 350 km utom avdelningens ändstation. I hans åliggande ingick även ordnande med upplagsplatser och transporter av veden med lastbilar till närmaste järnvägsstation. Vid en period anställdes för detta ändamål 22 st privata bilförare. Under denna period skedde mottagningen i tre skift, natt och dag. Inom loppet av 10 månader utfärdades av bannmästarens medhjälpare omkring 7000 transportbevis å per bil mottagen ved. En stor del av veden mottogs dock från leverantör

direkt å lastbil i Övertorneå, varjämte transporter med billinjens egna lastbilar till en del verkställdes.

Med de många vedupplagen å stationerna följer ökad brandrisk. Antändningsrisken vid vedeldade lok torde även vara något större än vid koleldning. Härigenom tillskyndas banavdelningen ökade utgifter för brandbevakning och skogselösläckning. Förstärkta åtgärder i brandskyddshänseende, såsom anordnande av brandgator och diken, bliva också i någon mån en följd.

På grund av koksbrist blev det även nödvändigt övergå till vedeldning av centralvärmeanläggningar, även i sådana anläggningar där värmepannor icke utbytts mot speciella vedeldningspannor. Många av dessa pannor ha under de senare åren utbytts; i en del fall har brännare för eldning med rökskåpsstybb inmonterats.

I den mån vedeldning fortfarande måste ske i pannor, avsedda för kokseldning, förorsakar detta merutgifter dels i form av ekonomisk skötsel av värmeanläggningen och dels i form av ökat underhåll å värmepannor och skorstensmurar.

Banmästarinspektionernas fullgörande med hänsyn till bristen å motorbränsle.

Före genomförandet av restriktioner å motorbränsle utfördes största delen av banmästarinspektionerna med de bensindrivna inspektionsdressinerna. Ledelförbrukningen av motorbränsle per två månader för en banmästaravdelning å B-linje uppgick till i runt tal 150 liter. Den nuvarande tilldelningen för en motsvarande avdelning uppgår till 40 liter, eller till cirka 1/4 del. Inspektionerna måste till följa härav utföras med tåg och per trampdressin i betydligt större omfattning än tidigare.

Inspektionernas effektivitet från säkerhetssynpunkt kan härigenom icke sägas bli mindre, men å andra sidan blir tidsåtgången vid inspektioner med trampdressin och tåg /på grund av olämpliga tågtider/ större. De olägenheter som följa härav äro bland annat:

- a/ mindre tid till förfogande för arbetsledning och expeditionstjänst,
- b/ banmästaren blir fysiskt mera ansträngd av de långa inspektionerna.

Beträffande a/ äro olägenheterna härav pitagliga med den menliga inverkan på arbetenas ekonomiska utförande detta kan ha, och beträffande under b/ nämnd olägenhet är även denna av betydelse.

De gengasdrivna motortrallorna torde åtminstone under den mera brådska tiden icke utan olägenhet kunna tagas från andra för arbetena nödiga transporter. Dessutom äro dessa numera tunga och svårskötta, så att det är svårt för banmästaren att ensam använda sig av dem.

Därest det skulle av bland annat ovan antydda orsaker anses, att olägenheterna med inspektionerna fullgörande medelst trampdressin äro av sådan betydelse, att någon åtgärd till minskande av dessa olägenheter vore motiverad, torde enda möjligheten vara att bereda banmästaren möjlighet delvis överlita inspektionerna å annan tjänsteman - ställföreträdaren eller å erferen banvakt - i större utsträckning än som nu medges honom enligt gällande instruktion. Detta, som icke torde behöva ifrågakomma annat än under den mest brådska arbetssäsongen, torde ock utan olägenhet kunna ske.

Omläggning till gengasdrift å banavdelningens småfordon.

Den genom bränslebristen nödvändiga omläggningen till gengasdrift å banavdelningens transporttrallor var från början till stort hinder vid utförande av material- och personaltransporter. Ovanan med fordonens skötsel i förening med ringa dragkraft hos dem verkade försenande och fördröjande. Sedan numera en del av fordonen försetts

lig med en tralla med svagare motor, driven med brännolja.

Följande olägenheter kunna fortfarande anses kvarstå:

vid stark kyla fungera icke smörjningsanordningarna tillfredsställande, genom trallans tyngd blir det nödvändigt med dubbel bemanning - en barmästare vill sålunda ogärna göra sin inspektion å detta fordon, då han i så fall är nödsakad ha biträde,

tidsförluster uppstå på grund av att längre tid åtgår för start, och driften är känslig för kolens kvalité - med dåligt brända kol uppstår ofta driftstopp och samma är förhållandet med sura kol.

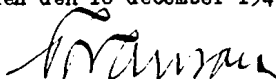
Där varmgarage saknas, blir uttryckningen vintertid försenad, varför å sådana avdelningar olägenheterna äro dubbelt kännbara.

Samarbete med militära myndigheter.

Särskilt de första krigsåren, då en mångfald arbeten av olika slag utfördes för militära myndigheters räkning, uppstod många gånger svårigheter vid debitering av kostnader för dylika arbeten. Räkningar för utförda arbeten likviderades icke förrän efter flerfaldiga påstötningar och efter lång tid. Detta hade sin orsak i ofta förekommande omflyttningar bland militärbefälet och lämnande av ofullständiga uppgifter vid beställning av arbeten. För att undvika skriftväxling och förfrågningar om översända räkningar, som nu ofta förekommer från militärmyndigheternas sida, borde dessa åläggas lämna rekvisition vid beställning av biträde i någon form från statens järnvägars sida. Ett statens järnvägars formulär kunde lämpligen upprättas och tillhandahållas de militära myndigheterna av vederbörande barmästare vid varje rekvisitionstillfälle. Om formuläret upprättades i samråd med militär myndighet, kunde det, försett med lämpliga anteckningar, bli till gagn även för dem vid räknings attestering och godkännande.

I detta sammanhang ifrågasättes, om icke de militära myndigheterna borde erinras om nödvändigheten av att inhämta medgivande från vederbörande järnvägsbefäl, innan arbeten utföras eller anordningar vidtagas inom järnvägsområdet. Det har nämligen ofta förekommit att utförandet av byggnader påbörjats inom stationsområden och att anordningar vidtagits å broar utan att järnvägsbefälet tillfrågats.

Boden den 18 december 1943.



Under krigsåren 1940 - 1943 utförda mera betydande arbeten, direkt eller indirekt föranledda av krisförhållandena.

I redogörelsen ingå även av elektrifieringsmedel men i sektionens egen regi utförda arbeten.

Spårarbeten och bangårdsanordningar.

Linjeomläggningar.

För att på en sammanhängande längre bansträcka kunna möjliggöra tågerna framförande utan hastighetsnedsättning ha linjeomläggningar på en sammanlagd längd av 5,5 km utförts å linjen Jörn - Storaund. 12 st kurvor med 350 - 500 m. radie ha därvid omlagts till lägst 600 m radie. Kostnaderna för dessa arbeten hava uppgått till i runt tal 450.000 kronor.

Arbetena påbörjades i oktober 1939 och voro färdigställda hösten 1941.

<u>Rälsutbyten, slippersförtätning m.m.</u>		År	Kostnad
Jörn - Boden	Utbyte av 1878 års räler i sidospår med 1899 års begagnade	1940-43	180.000
	Utbyte av 1899 års räler mot 1924 års modell, Boden - Bodens södra	1942	111.830
	Utbyte av 1899 års räler mot 1924 års modell, Bodens södra - Hednoret och Träskholm - Långträsk (20.805 m)	1943	800.000
Boden - Haparanda	Utbyte i huvudspår å linjen Avasfors - Morjärv av 1878 års räler mot 1896 års brukbara.	1940	
	D:o Karungi-Haparanda, 1878 års mot 1896 begagnade	1940	
	Slippersförtätning under 1899 års räler å linjen Boden - Avasfors och Morjärv-Karungi	1940	662.000
	Slippersförtätning i sidospår samt utbyte av växlar och räler å vissa stationer å linjen Boden - Haparanda.	1940	
	Uppgrusning och isoleringslyft, ökning av krömbredden, cirka 40.000 km.	1941	
Karungi - Övertorneå	Utbyte av 1878 års räler mot 1896 års begagnade	1943	800.000
	Ökning av krömbredden samt komplettering av ballasten (å underhållsmedel)	Pågår	150.000

Med extra ordinära anslag å underhållsmedel ha under åren 1941 - 1943 inom sektioner utförts spårförbättringsarbeten såsom uppgusning, isoleringslyft m.m. för en sammanlagd kostnad av cirka 350.000 kronor.

Av elektrifieringsmedel utfördes under åren 1941 - 1942 liknande arbeten för en ungefärlig kostnad av 75.000 kronor.

Bangårdsutvidgningar.

Jörn	Ändring och utökning av plattformsanordningar	1940-41	12.000
	Provisoriska uppställningsspår	1941	13.100
	Förlängning av mötesspår m.m. Påbörjat 1943		160.000
Storträsk	Förlängning av mötesspår och anordnande av ett 3. tågspår	1942-43	104.000
Myrheden	Förlängning av mötesspår	1940	22.600
	Anordnande av nytt tågspår samt förlängning av befintliga	1943	95.000
Långträsk	Förlängning av mötesspår	1940	22.000
Storblåiden	Anordnande av lastspår	1942	15.300
	Förlängning av mötesspår	1942	45.000

Koler	Ändring av spårsystemet och utläggning av tryckbankar	1940	20.000
Storsund	Förlängning av mötesspår samt omläggning av norra infarten	1940-41	29.000
Järneträsk	Anordnande av lastspår	1942	4.200
	Förlängning av mötesspår	1942	41.500
Korsträsk	Förlängning av sidospår	1940	16.800
Älvsby	Förlängning av mötesspår samt ändring av plattformsanordningarna	1940-41	51.000
	Spår till omformarstation	1940	10.000
Piteå	Spår till kolugnsanläggning	1941	39.000
Bergträsk	Förlängning av mötesspår	1942	40.000
Brännberg	Ändring av spårsystemet i samband med anordnande av nytt tågspår	1943	95.000
Degerbäcken	Förlängning av mötesspåret	1942	31.000
Hednoret	Förlängning av mötesspåret	1939-40	16.200
	Ändring av spårsystemet i samband med anordnande av nytt tågspår	1943	104.000
Boden S	Förlängning av mötesspår och ändring av spårsystemet	1940-41	103.000
	Spårförbindelse	1941	10.600
	Förlängning av kajspår för användning såsom tågspår	1942	40.000
Boden C	Utvidgning av spårsystemet	1940-43	356.800
	Förlängning av mellanplattform	1942	5.900
Niemisel	Provisoriskt lastspår och förlängning av kajspår	1941	9.500
Morjärv	Spår till och vattenledning för järnvägsburen tvättinrättning	1940	4.900
	Ny mellanplattform	1942	20.000
Vitvattnet	Nytt kollokningspår	1940	10.100
	Ändring av spårsystemet i samband med anordnande av 3. tågspår samt uppförande av viadukt för kolgivning	1943	123.000
Karungi	Utvidgning av spårsystemet för erhållande av flera tågspår	1940	223.000
	Anordnande av 20 m vändskiva	1940	
	Spår till stenbrott, utfört till större delen genom militära myndigheters försorg	1940	-
	Anordnande av lastkajer samt vägförbindelser till dessa för förbättrande av i- och urlastningsmöjligheterna	1941	44.100
Skogskärr	Förlängning av mötesspår till 400 m	1941	14.300
Hedenäset	" " " " 400 m	1941	16.200
Övertorneå	Utvidgning av spårsystemet	1940	
	Lastbryggor, frilastplan och ändring av kajspår	1941	75.500
	Förbindelse mellan spår 1 och 2	1943	
	Anordnande av 20 m vändskiva	1943	43.000
Övertorneå -	Alkullen Lastspår för i- och urlastning av militär-tågsätt	1943	100.000
Haparanda	Utvidgning av spårsystemet och anordnande av lastkajer	1940	365.450
	Omlastningsbrygga mellan svenska och finska spåret	1940-41	16.600

Utbyte och förstärkning av broar.

Jörn-Boden	Förstärkning av bro över Luleå älv	1940	9.000
	" " " " Byske älv	1940	9.300
	" " " " Pite älv	1940	7.000

Ny järnöverbyggnad å broarna över

	Nyträskån, Vällingträskån och Störhusån	1940	13.100
	Ny järnöverbyggnad å broarna över Storträskbäcken och Avan	1940	9.200
	Ombyggnad av bro över Ersträskdammen	1940-41	9.300
	Förstärkning av bro över Lule älv	1941	170.000
	Utbyte av bro över Byske älv (betongbro)	1941	285.000
	Ombyggnad av bro över Pite älv vid Älvsby	1941	165.000
	Utbyte av bro över Lillpite älv	1942	38.000
	Betongdäck å bro över Zakristräskbäcken och öppen trumma vid km 1004+985	1943	6.000
Boden-Haparanda	Förstärkning av bro över Råne älv	1940	7.900
	Inläggning av betongdäck å 6 st öppna trummor linjen Boden - Morjärv	1940	4.300
	Betongdäck å bro vid km 1162+450	1940	3.500
	Utbyte av järnöverbyggnad å broar över Avabäcken, Stortjärnsbäcken, km 1151+500, Norrbäcken och 1211+946	1940	15.150
Karungi-Övertorneå	Utbyte av bro över Armasjoki	1943	170.000

Husbyggnader.

Jörn	Byggnad för högspänningsställverk, telefonförstärkare och skyddsrum vid hus 3	1939-40	45.000
	Tillbyggnad av hus nr 3 för inredning av verkstad för reparatör m.m.	1942	11.000
Storträsk	Tillbyggnad av stationsstuga	1942	16.000
Träskholm	Lägenhet för stationskarl i hus nr 1	1941	6.200
Älvsby	Omformarstation, bostadshus och dressinbod	1940	200.000
	Nytt bostadshus för ledningspersonal	1942	86.000
Hednoret	Lägenhet för stationskarl i hus 292	1941	8.700
Boden S	Byggnad för måltidsstation	1941	21.000
Boden	Byggnad för högspänningsställverk, telefonförstärkare och skyddsrum	1941	89.000
	Flyttning av vagnhall och ombyggnad till rälsbussgarage	1941	94.400
	Inredning av vagnreparationsverkstad i hus nr 17 ⁷	1941	50.600
	Förlängning av lokstallsplatser 12-16 för beredande av plats för längre loktyper	1942	57.200
	Inredning av manskapslokaler, skyddsrum m.m. i hus nr 12 samt ändring av lokaler för trafikinspektörs-expeditionen i stationshuset	1942	62.000
Morjärv	Förlängning av godsmagasin	1941	5.100
	Uppförande av lokomotorstall	1941-42	3.900
Karungi	Marketerierbyggnad	1941-42	134.500
Haparanda	Tillbyggnad av desinfektionsanstalten	1940	19.200
	Två överliggningsrum för lokpersonal i hus 14	1941	5.000
Övertorneå	Förlängning av godsmagasin	1941	6.500

Skyddsrum

			Anlägg- beslutad den
Boden	15 B	33 personer	15/12 1939
	12 A	25 "	"
	14 A	85 "	"
	14 B	50 "	"
Haparanda	1	120 "	"

Övertorneå	12D	12	personer	20/1 1940
Jörn	16	38	"	25/4 1940
"	3	75	"	28/1 1940
Älvsby	9C	16	"	19/4 1940
"	15B	18	"	4/4 1940
Haparanda	9A	25	"	21/5 1940
"	14	20	"	21/5 1940
Boden	9P	50	"	3/6 1940
"	9P	50	"	3/6 1940
Piteå	1	85	"	6/6 1940
Boden	1	45	"	31/1 1941
Haparanda	9B	20	"	16/4 1941
"	9C	20	"	16/4 1941
"	9D	20	"	16/4 1941
"	9E	20	"	16/4 1941
Karungi	Överl.	45	"	24/7 1941
Boden	9C-D	50	"	6/10 1941
Boden S	9	50	"	10/11 1941
Boden	12A	100	"	2/4 1942
Älvsby	9D	20	"	28/5 1942
Övertorneå	1	30	"	4/11 1942

Signal- och säkerhetsanläggningar.

	År	Kostnad
Storblåtiden, Storträsk, Järneträsk, Bergträsk och Degerbäcken	1940	88.000
Buddbyn, Hundsjö, Degersel, Niemisel, Bjurå, Avarfors, Hataträsk, Sägbacken, Råktjärn, Östra Flakaträsk, Vitvattnet, Bodträsk, Lappträsk, Kärrbäck, Karhuvaara, Lomkärr och Bäverbäck	1941	350.000
Karungi och Morjärn	1941-42	164.600
Bodens södra	1940-41	49.300
Älvsby	1940-41	29.000
Linjeblockering Boden C - Boden S	1942-43	38.600

Förutom förestående mera betydande anläggningar ha erforderliga kompletteringar av signal- och säkerhetsanläggningar utförts i samband med under särskild rubrik härövan angivna bangårdsbyggnader.

Diverse anläggningar.

Ny telefonlinje Karungi-Boden-Haparanda-Övertorneå	1941	84.400
Upplagring av oljor i Piteå, Boden, Haparanda och Övertorneå	1939-40	82.200
Bangårdstelefonanläggningar i Haparanda, Boden S och Jörn	1941-42	-