

### Stationsanläggningar.

De å Vestra stambanan anlagda stationerna hafva redan blifvit omnämnda i den vid början af denna afdelning lemnade öfversigt öfver banans hufvudriktning och deras lägen samt fullständiga planer öfver deras anordning, sådan den befanns åren närmast efter banans fullbordan, utvisas å de blad 2—23, som innehålla profilritningarne öfver denna bana. Då derjemte de vid anordningen af stationerna följda grunder blifvit framställda i sammanhang med redogörelsen för stambanornas byggnadssätt, torde här icke vara nödigt anföra annat än några upplysningar om stationernas omfång och antalet af de byggnader, som å dem blifvit uppförda, eller att sammanfatta hvad afbildningarne i detalj åskådliggöra, för hvilket ändamål äfvenledes en tabellarisk öfversigt meddelas å bilagan N:o 4, samt att i korthet redogöra för de husbyggnadsritningar, som tillhöra närvarande beskrifning.

Vestra stambanans stationer utgjorde ursprungligen 39, hvartill, sedan banan blifvit färdig, kommit tvenne, den ena anordnad redan 1863 såsom föreningsstation vid den punkt, der Borås—Herrljunga-banan och numera äfven Herrljunga—Wenersborg—Uddevalla-banan sammanträffa med stambanan, den andra, en station af minsta slaget, Norsesund, öppnad mellan Floda och Alingsås stationer år 1867 och helt och hållet bekostad af trafikmedel. Herrljunga stationsanläggning har deremot besörjts af stambanan och förstnämnda enskilda jernväg gemensamt.

Medelafståndet mellan tvenne närliggande stationer är 1,1 mil; det längsta stationsafståndet utgör 1,9 mil och

ligger mellan Katrineholms och Vingåkers stationer, hvilken sistnämnda station är nära lika aflägsen från grannstationen å motsatta sidan, Kilsmo, som är belägen på 1,7 mil från densamma. Det kortaste stationsafståndet åter är, om man afser från de tätt invid hvarandra lig-gande stationerne Stockholm och Liljeholmen, mellan hvilka distansen är 0,2 mil, samt de båda 0,1 mil från hvarandra belägna Södertelje-stationerna, det som före-kommer mellan Lerum och Jonsered, hvilka ej äro åtskilda mer än 0,4 mil.

De båda ändstationerna Stockholm och Göteborg, hafva, om man räknar deras längd från stationens yttersta vaxel till den vändskifva, hvarvid hufvudspåret slutar, en utsträckning af, den förra 1,300 och den sednare 2,300 fot. Södertelje nedre stations motsvarande längd är 900 fot.

Mellanstationernas utsträckning, räknad mellan deras yttersta från hufvudspåret ledande vaxlar, varierar från 1,900 fot, vid Falköping och Hallsberg, till 710 fot vid Mölnbo station. En station, Lerum, hvarifrån trafik före-kom endast till Göteborg och endast har en från hufvudspåret utgående vaxel är i sjelfva verket den kortaste eller 495 fot.) Inalles sex stationer hafva mindre än 1,000 fots längd mellan angifna punkter, nemligen Liljeholmen, Huddinge, Tumba, Stenstorp, Sörby och den nyss-nämnda Lerum. Öfver 1,500 fots utsträckning hafva äfvenledes sex stationer: Katrineholm, Hallsberg, Moholm, Falköping, Lagmansholm samt Göteborg. Alla de öfriga hålla i längd mellan 1,000 och 1,500 fot, så att utsträckningen af alla Vestra stambanans stationer utgör i medeltal 1,180 fot.

Om stationernas längder bibehållas temligen länge oförändrade, så är detta icke fallet med deras sidospårssystem, hvilka nästan årligen undergå utvidgningar för att motsvara en tilltagande trafiks behof af ökadt utrymme, och torde det derföre uppmärksammas, att nedanstående uppgifter om sidospåren gälla tiden närmast efter vestra banans upplåtelse för trafiken, eller år 1863, efter hvilken tid trafikförvaltningen å flera stationer låtit föröka sidospåren, äfvensom i andra afseenden förbättrat stationerna, så att flera anläggningar tillkommit, hvilka ej förefunnos vid här omhandlade tidpunkt.

I afseende på sidospårens längd stå naturligtvis de båda ändstationerna främst, Göteborg med 18,900 fot, samt Stockholm med 9,182 fot, och efter dem följa Falköping med 7,925, Hallsberg med 7,675, Töreboda med 6,740, Herrljunga med 5,030 och Katrineholm med 4,445 fot sidospår. Minsta längden sidospår förekommer vid Lerum och Mölnbo, å hvardera stället något öfver 700 fot, och medellängden sidospår utgör för samtliga stationerna 3,340 fot.

Till förbindelse mellan spåren inlades 244 vexlar, 8 större samt 20 mindre vändskifvor samt å Stockholms och Göteborgs bangårdar två skjutbord, hvarmed jemväl reparationsverkstäderna i sistnämnda stad och å Liljeholmen äro föersedda.

Husbyggnader.

Af husbyggnader hafva å stationerna blifvit uppförda 39 stationshus, 14 boställshus, 4 restaurationsbyggnader, 38 godsmagasin, 39 afträdeshus, 10 lokomotivstall med tillsammans 50 stallrum, 5 vagnbodar, 24 kolbodar, 28

vattentorn, 7 förrådsbyggnader, samt 53 diverse uthus såsom häststall, vedbodar och andra uthus.

Härtill komma byggnader i Göteborg och Liljeholmen för materiellens reparation, nemligen å förra stället en större, med lokomotivstallet sammanbyggd reparationsverkstad, med tillhörande kontorslokaler och å det sednare jemväl en lokomotiv-reparationsverkstad, fastän i mindre skala, samt två vagnreparationsverkstäder, hvarjemte är att märka att stambanan genom inköp af egendomen Liljeholmen är i besittning af alla derå förut befintliga byggnader, hvaraf uti sex äro upplåtna boställen åt derstädes tjänstgörande jernvägspersonal och andra dels begagnas till förvaring af åtskilliga förrådseffekter, dels äro åt enskilde uthyrda.

Femton blad innehålla ritningar å vid Vestra stambanan uppförda husbyggnader — jemte det å Örebro station vid sammanbindningsbanan Hallsberg—Örebro bygda stationshuset. De båda första af dessa blad N:o 47 och 48 framställa plan och fasad af stationshuset i Göteborg med dess banhall samt tvänne genomskärningar och perspectivisk utsigt af banhallen från nordvestra sidan.

Detta stationshus, som näst det nyligen vid sammanbindningsbanan i Stockholm uppförda Centralstationshuset, är det största i Sverige, håller i längd 194 och i bredd 55 fot, samt dess banhall 305 fot i längd och 98 fot i bredd, allt utvändigt oberäknadt sträfpelarne.

Byggnaden är uppförd i en enkel rundbågsstil å sockel af huggen kalksten och visar utåt ett fogstruket murverk af gult tegel eller s. k. klinkert. Taken äro till största delen täckta med engelsk skiffer och för öfrigt med jern- eller blyplåt.

Stationshusets nedre våning innehåller utom tvenne rymliga väntsalar af 1,600 och 1,200 qvadratfots areal samt en större vestibul, stationsinspektorens expedition, rum för bagageemottagning och utlemning, samt ilgods-expedition, lamprum och bostad för vakt, kök för restauratören samt klosetter; den öfre våningen åter dels expeditionsrum för distriktsförvaltningen, dels boställe för stationsinspektoren. Banhallen inrymmer fem spår, hvaraf tre äro afsedda för uppställning af personvagnar i reserv. Taket uppbäres af en träkonstruktion, som stödes af tvenne rader stolpar samt lemnar ljus genom sex rader i det samma anbragta fenster. Till följd af den härstädes, liksom i de flesta delar af Göteborg, dåliga byggnadsgrunden måste en dyrbar pålning verkställas under hela byggnaden. Denna är till det mesta uppförd på entreprenad och har kostat omkring 190,000 Rdr.

Det å de båda följande bladen 49 och 50 framställda stationshuset i Örebro hör väl icke direkt till vestra stambanan, men må dock här omnämnas i sammanhang med de öfriga husbyggnaderna.

Detta stationshus, som håller i längd 138 och i medelbredd 32 fot, är byggt på berggrund och med sockel af granit uppfördt af tegel under plåttak i form af ett bredare midtelparti och två flyglar, alla i två våningar, och förenade envånings mellanpartier, hvilka innehålla de båda väntsalarne. I midtelpartiet äro vestibul och expeditionsrums och i flyglarne damrum, mindre rum för restauratören, lamprum samt de till öfre våningen ledande trappor. Denna sednare våning innehåller i midten stationsinspektorens bostad samt i flyglarne 4 mindre rum för stationspersonalen. Den längs stationshuset

löpande platformen är skyddad med ett skärmtak. Byggnaden jemte sistnämnda tak kostade omkring 56,000 Rdr.

Å bladen 51—55 ses ritningar å stationshus uppförda i landstationer. Det å blad 51 framställda stationshuset å Hallsbergs station vid föreningen mellan Vestra stambanan och banan till Örebro, är på granitsockel uppfördt af timmer i en våning med en frontispice åt gårdsidan samt täckt med skiffer. Huset är 115 fot långt och 30 fot bredt. Det bör anmärkas, att den å ritningen visade inredningen af trafikvåningen med dess tvenne stora vänt-salar blifvit förändrad för att bereda större utrymme åt expeditionslokalerna, hvilket skett på bekostnad af vänt-salarne, som utan olägenhet för de här af- och påstigande resande kunnat betydligt förminska. De tre rummen i vindsvåningen äro afsedda till bostäder åt personalen. För stationsinspektoren och en baningeniör uppfördes ett särskildt boställshus af trä i tvåvåningar. Stationshusets kostnad uppgår till 15,736 Rdr.

Å bladen 52 och 53 äro hufvudritningar och å blad. 54 detaljer till ett i prydligare stil å den ovanligt vackert belägna stationen Sparreholm uppfördt stationshus. Byggnaden är uppförd af tegel under plåttak i två våningar, hvar af den öfre utgör stationsinspektorens boställe. Husets längd är 73 fot oberäknadt en vid dess östra ända anbragt utbyggnad i half åttkantform, hvilken innesluter damrum, och dess bredd är vid midten 30 fot; kostnaden för detsamma uppgick till 18,000 Rdr.

Ett stationshus i lika stil som detta har blifvit uppfördt å Wingåkers station.

Bladet 55 företer stationshuset å Gnesta station, i likhet med hvilket stationshus äro uppförda å flere andra

stationer såsom Pålsboda, Laxå, Finnerödja samt med någon inskränkning i längden vid Björnlunda och Kilsmo och i större skala vid Katrineholm.

Huset, som är byggt i en våning med trenne isoleerade vindsrum och hvars dimensioner äro 72 fot i längd och 24 fot i bredd, har kostat omkring 7,500 Rdr.

Å stationer med stationshus af förenämnda konstruktion har stationsinspektoren sin bostad i en särskild boställsbyggnad af det utseende som bladet 57 visar: byggnaden håller 50 fot i längd och 31,5 fot i bredd, är uppförd i en våning och inrymmer 4 rum och kök samt å vinden 2 gafvelrum. Kostnaderna för sådana hus hafva å de sju stationer, der de blifvit uppförda, utgjort i medeltal 5,200 Rdr. Tre byggnader af liknande plan men med två våningar, den ena afsedd för stationsinspektoren och den andra för baningeniören, äro uppförda vid Gnesta, Katrineholm och Hallsberg. Kostnaderna för sistnämnda byggnader utgjorde vid pass 10,500 Rdr.

Om godsmagasinen, som framställas å blad. 56, är blott att anföra som tillägg till hvad förut pag. 220 blifvit om dem sagdt, att deras byggnadskostnad utgjort ungefär 3,200 Rdr, då husen haft den å ritningen angifna längd 56 fot, samt i proportion derefter vid större utsträckning.

De å blad. 59 figg. 4 -6 framställda afträdeshusen hafva i medeltal kostat 800 Rdr. Af vattentornen äro afbildade, dels å fig. 1 och 2 å nyssnämnda blad 59 ett af prydligare konstruktion, uppfördt vid Sparreholms station, dels å blad 61 ett af det vanliga byggnadssättet, som förut blifvit beskrifvet. Kostnaden för uppförandet af sistnämnda slags byggnad ha utgjort cirka 1,200 Rdr

samt kostnaden för deri befintliga reservoir med rör och kran 1,800 R:dr, så att det hela stiger till 3,000 Rdr.

I sammanhang härmed torde omnämnas att de, å bladet 46 framställda fristående vattenkranar hafva kostat 1,200 Rdr samt deras uppsättning med grund och tillhörande rörledningar af 800 fots längd uppgått till omkring 4,500 Rdr.

Bland öfriga byggnader för maskinafdelningens räkning framställes å blad 60 lokomotivstallbyggnaden å Liljeholmen. Uppförd af tegel på granitsockel och täckt ursprungligen med asfaltfilt, hvarpå sedan blifvit lagd jernplåt, innehåller denna byggnad, utom 2:ne mindre förrådsrum, elfva stallrum, af hvilka det yttersta står i förbindelse med en vidbygd reparationsverkstad af korsvirke med murade fack och täckt med asfaltfilt på bräder, och upptagits jemte de tre närmast belägna stallen af hjulsvarfvar och andra verkstadsmaskiner, sålänge de icke varit oundgängligen nödvändiga för lokomotivens förvaring, men nu, sedan en större reparationsverkstad blifvit uppförd, åter användas till sitt egentliga ändamål. Denna byggnad, sådan den i sin helhet framställes å planchen, har kostat 44,000 Rdr.

De öfriga lokomotivstallen uppfördes alla, såsom förut är nämndt, mera provisoriskt. Ett af de större, å Hallsbergs station, uppfördes dock från början af resvirke med tegelfack och tak täckt med spån; detta stall innehåller sex stallrum samt vid ena ändan rum för vattenreservoir med pump och kran samt kostade 10,360 Rdr.

Emedan alla arbeten, som utförts å bangårdar äro i räkenskapen upptagna under samma litera utan den specifisering, som blifvit införd i redogörelsen för sedermera



utförde stambanebyggnader, hvartill kommer att under tiden närmast före banornas upplåtelse för trafik, då stationsanordningar lifligast pågå, flera stationer äro upptagna i räkenskapen för samma arbetsstation, är det numera ej möjligt att uppgifva kostnaderna för de olika slag af byggnader och anläggningar, som å stationerna förekomma. Blott totalsumman af kostnaderna för »bangårdar och husbyggnader» är med säkerhet uppgifven och denna utgör vid Vestra stambanan Rdr 3,071,630,93 \*) eller, fördelad på banlängden, i medeltal per mil Rdr 71,935,15.

### Vaktstugor.

För banbevakningens räkning äro inalles 186 vaktstugor uppförda, utaf hvilka 2:ne äro större och afsedda för två familjer vardera, men de öfriga blott äro ämnade att inrymma ett banvakthushåll. Dessa till skilnad från det större slaget s. k. enkla vaktstugor äro till allra största delen bygda efter den ritning och med de måttbladet 58 framställer. Stugan har 25 fots längd och 16 fots bredd samt inrymmer ett rum och kök. Vid stugans åt banan vända gafvel är en inklädd förstuguqvist och vid den motsatta en med stugan sambygd vedbod. Dessa stugor äro i regeln uppförda af timmer och täckta med tegel, spån eller, i undantagsfall, med skiffer. Tvenne stugor, vid Sparreholm och Simsjön, nära Jerna station,

---

\*) I denna summa inbegripes en post af 60,000 Rdr, som afsatts för anläggning af en hamnbana i Göteborg och för detta ändamål efter banans upplåtelse för trafik öfverlemnades till Styrelsen för statens jernvägstrafik, som åtagit sig att ombesörja utförandet af detta arbete.

bestå endast af dubbla bräder med mellanlägg af munk-sjöpapp. Tre enkla stugor byggdes af tegel, nemligen en å Södermalm i Stockholm och två vid Foglavik, de båda sednare efter den å bladet 59 figg. 9—11 framställda ritning och med 29 fots längd samt 15 fots bredd samt en lätt portik vid ena långsidan, men utan sambygd vedbod, hvarjemte en vaktstuga, vid Torbjörntorp, är ett s. k. gjutet sandstenshus, ett byggnadssätt som icke visat sig värdt att vidare använda.

Medelkostnaden för de timrade banvaktstugorna är 1,200 Rdr. Stugorna af sten hafva kostat 1,600 Rdr.

Under den tidigare perioden af jernvägsbyggandet uppfördes ett ej obetydligt antal eller 31 vaktkurar af det å bladet 59 figg. 6—8 angifna byggnadssätt och afsedda att inrymma ogifta banvakter, men sedermera, då nästan alla banvakter trädt i äktenskap, dels upplåtna mot hyra åt andra jernvägsarbetare, dels använda för andra ändamål. Vaktkurarna hålla endast 10 fot i längd samt 8 fot i bredd och hafva likasom stugorna vid gaffarna tillbygd förstuga och vedbod. De uppfördes på entreprenad och kostade 300 Rdr stycket. För banbevakningen uppsattes derjemte å linien vid grindar och andra från vaktstugan aflägsna ställen, der vakten hade att posta, 50 små postkurar af det utseende, som figg. 12—14 å samma blad visa, liknande dem som begagnas af vexelkarlarne inom stationsområdena.

Till stugorna på landet höra i regeln ett mindre planteringsland; vid de flesta vaktstugorna har banvakten dessutom fått åt sig uppförd ett särskildt uthus för att inhysa husdjur. Samtliga utgifterna för lägenhe-

ter åt banbevakningspersonalen hafva uppgått till Rdr 366,284,29 eller per banmil Rdr till 8,578,09.

### Signaler och Telegraf.

För signalering till kommande och gående bantåg äro vid banan uppsatta inalles 67 fasta signalinrättningar, nemligen 15 semaforer och 53 signalskifvor, hvilka alla hafva sin plats inom eller vid gränsen af stationsområdena utom en signalskifva, som är ställd 900 fot norr om Södertelje svängbro för meddelande åt bantåg, som komma från detta håll, huruvida bron är klar att passera eller ej. Förändringar i banans lutning angifvas af 700 lutningsvisare, uppställda vid brytningspunkterna och distanserna genom 426 milpålar, hvarjemte till rättelse vid banans rigtning inemot 350 kurvpålar med behöriga anvisningar äro uppsatta vid kurvorna. För telegraferingen mellan stationerna uppsattes längs hela banan ledning med två trådar, afsedd den ena att begagnas vid telegramvexling medelst visareapparater inom kortare afstånd och den andra för längre afstånd medelst morseapparater. Hvarje station förseddes med en apparat af det förra slaget samt åtta stationer, neml. Stockholm, Gnesta, Katrineholm, Hallsberg, Töreboda, Falköping, Alingsås och Göteborg, dessutom med morseapparater. Stolparne plaserades vid de tidigare öppnade linierna på vexlande afstånd från hvarandra, mest med omkring 150 fots mellanrum, men hafva å de yngre bandelarne ställts så vidt möjligt med jemna 200 fots mellanrum, hvartill ock vid första ombyte de äldre liniernas stolpar blifvit flyttade.

Kostnaderna för telegrafen och signalerna af alla slag hafva uppgått till Rdr 160,408,04 eller per mil Rdr 3,756,63, hvaraf omkring 3,000 Rdr per mil komma på telegrafledningarne med deras apparater samt återstoden på fasta signalinrättningar samt lutning- och andra visare m. m.

### Stängsel.

Banområdets inhägnad utgjordes till största delen af trästängsel af pag. 207 beskrifna slag: på 236,000 sträckfot voro vid banans öfverlemnande fristående stennuror uppförda, och på sträckor af tillsammans 31,733 fot skyddas banan genom stödmurar vid foten af bankfyllningar; stängsel af stegar var uppfördt af tillsammans 194,000 fots, och gärdesgård till 44,751 fots utsträckning samt för öfrigt mestadels slanstängsel, så att hela längden af de uppförda inhägnaderna uppgick till 3,042,760 fot. De sträckor, på hvilka inträngandet å banans område hindras af sjelfva läget, såsom vid stränder af sjöar och åar eller vid bergbranter, och der således stängsel ej var behöfligt, utgöra tillsammans 95,000 fot. Stängsel-kostnaderna utgjorde Rdr 618,001,04 eller, fördelade å banlängden, per mil Rdr 14,473,09.

### Rörlig materiel och utredningsinventarier.

Utgifterna för anskaffning af rörlig materiel och utredningsinventarier för banans trafikerande och underhåll

äro upptagna till Rdr 3,841,684,27, hvaremot svarar en utgift af Rdr 89,969,19 per banmil. Detta belopp är uppkommet genom fördelning efter banlängderna mellan Vestra stambanan och sammanbindningsbanan Hallsberg—Örebro af de kostnader, som anskaffningen af berörda effektslag för båda banornas utrustning gemensamt betingat. Hela den för sådant ändamål utbetalda summa utgjorde nemligen Rdr 4,048,613,41, hvaraf Rdr 3,494,617,85 belöpte sig på anskaffningen af den rörliga materielen, bestående af 28 lokomotiv, 141 personvagnar och 604 godsvagnar, och återstoden erlades för de bemälda utredningsinventarierna, eller möbler och husgeråd till offentliga och tjenstelokaler, allahanda inventarier för expeditionerna, handsignaler af flera slag, verktyg för banbevakningen, brandsprutor m. m. som icke skulle kunna specificeras utan ett högst vidlyftigt utdrag ur inventarieredogörelsen. Af det förhållande, hvori sist anförda totalsummor stå till hvarandra, framgår, att den del af förstnämnda belopp, Rdr 3,841,684,27, som motsvarar anskaffningskostnaden af materiel, utgör Rdr 3,316,004,05 och att inventariernas anskaffning betingat en utgift af Rdr 525,680,22.

### Expropriationskostnad.

I de utgifter, som sammanfattas under benämningen expropriations-kostnader, inbegripes icke blott lösen för jord som blifvit stambanans egendom, utan äfven ersättningar af allahanda slag till egare af jord och lägenheter för skador, intrång och besvär, som föranledts af jernvägsanläggningen, kostnader för egoutbyten och regleran-

det af andra förhållanden inom jernvägens grannskap, hvaruti förändringar inträdt till följd af jernvägens byggnad, för flyttning och ombyggnad eller undanrödjande af hus, utgifter för sådana arbeten som jordegare uppställt såsom vilkor för jordens afträdande eller blifvit af nämnd jernvägen ålagda, jemte förrättningskostnader. Prisen å den jord, för hvilken lösen blifvit erlagd, hafva naturligtvis betydligt varierat efter jordens olika beskaffenhet och mer eller mindre förmånliga läge. Sålunda hafva tomterna inom Stockholms stad, betalts efter Rdr 1,498,22 per kvadratref. Inom öfriga städers områden, der i allmänhet expropriationen afsett att för jernvägens behof förvärfva öppen jord eller utjord, har samma ytenhet betalts i medeltal med 184 Rdr i Göteborg, med 170,33 Rdr vid Södertelje, med 102,61 i Alingsås och 68,15 Rdr vid Sköfde.

Medelpriset för den exproprierade marken inom Stockholms län var 94,61 Rdr per kvadratref; inom Nyköpings län var detsamma 66,00 Rdr, inom Örebro län 65,07 Rdr, inom Skaraborgs län 74,49 Rdr, inom Elfsborgs län 67,91 Rdr samt inom Göteborgs län 94,46 Rdr. Arealen af den jord, för hvilken betalning sålunda erlagts utgjorde 10,191,52 kvadratrefvar, hvarå medelpriset uppgår till 82,67 Rdr. Sammanlagda arealen af den mark, kommuner och enskilda afstått utan lösen, men i de flesta fall med förbehåll af ersättning i åtskilliga arbeten som borde af jernvägen för deras räkning utföras, uppskattas till 1,335 kvadratrefvar. I flere fall har för jernvägen erforderlig mark förvärfvats genom särskilda köpeafhandlingar, och torde bland sålunda inköpta egor särskildt böra nämnas lägenheten Liljeholmen, belägen straxt invid Stockholm, hvilken med afseende på det i framtiden vexande behovet af utrymme

för reparationsverkstäder och andra lokaler för den rörliga materielen å banans östligare del samt å de banor, som komme att dragas norrut från Stockholm, för hvilket ändamål den synnerligen lämpade sig genom sitt centrala läge vid sjöhamn, inköptes i sin helhet för 100,000 Rdr. Sammanläggas utgifterna för jordlösen med de i närmaste samband med dem stående öfriga ofvan antydda ersättningar och kostnader, uppgå de samfälda expropriations-kostnaderna till 1,622,745,08 Rdr eller i medeltal till Rdr 38,003,40 per mil af banans längd.

#### Allmänna kostnader.

Ofvan omhandlade utgifter, hvilka, i den pag. 318 meddelade tabellariska uppställning af Vestra stambanans kostnader sammanfattas under en gemensam rubrik »särskilda kostnader», utgöra tillsammans 30,592,131 Rdr 17 öre, eller i medeltal per mil af banlängden 716,433 Rdr 35 öre.

Till förestående summa komma vidare allmänna kostnader, hvartill räknas utgifter för öfverstyrelse och tjänstemän, för förråd, diverse utgifter samt sjukvårdsomkostnader.

Den förstnämnda posten uppgick till Rdr 1,463,056,68 eller per mil Rdr 34,263,62 och innefattar aflöningar, inqvarteringsersättningar, reseersättningar och dagtraktamenten till banans tjänstemän samt den på banan belöpande andel af kostnaderna för den gemensamma öfverstyrelsen för stambanebyggnaderna. Utgifterna för förrådet, hvilka inbegripa kostnader för underhåll och transporter af redskap samt de ganska betydliga transporterna af materia-

lier m. m. uppgingo till Rdr 2,409,088,60 eller per mil Rdr 36,418,94.

Diverse utgifter utgjorde Rdr 1,538,330,99 eller per mil Rdr 36,026,49, samt kostnaderna för sjukvård, eller summan af arvoden och traktamenten till de vid arbetsstationerna anställda läkare, kostnader för uppförandet af sjukhus eller förhyrning af lokaler för samma ändamål, afgifter för sjukas vård å allmänna sjukhus, medicin samt sjukafföningar, der sådana ifrågakommit m. m., Rdr 226,331,79 eller Rdr 5,300,51 per mil.

De allmänna kostnaderna belöpa sig sålunda till 5,636,808 Rdr 6 öre eller per mil till 132,009 Rdr 56 öre, och läggas dessa kostnader till de förut uppgifna särskilda kostnader, erhålles såsom totalkostnad för hela Vestra stambanan en summa af 36,228,939 Rdr 23 öre, samt en medelkostnad per mil af 848,452 Rdr 91 öre.

Samtidigt och i så nära förening med arbetena å Vestra stambanan, att den tillsammans med fyra af dennas arbetsstationer utgjorde ett särskildt arbetsdistrikt under samma distriktförvaltning och med gemensamt förråd, utfördes Vestra stambanans utgrening till Örebro, för hvars kostnader redogöres i den nu följande afdelningen.