STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1934

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET ÅR 1934

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1934

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1934

Utkom från trycket den 1 nov. 1935.

STOCKHOLM 1935
A/B GUSTAF LINDSTRÖMS BOKTRYCKERI

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

A. Bannätets

1. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas nr	Bansektionernas omfattning	Huvudort	Banlängd i medeltal under året: Totalt km	Banlängd i medeltal under året: Härav dubbelspår km
1	2	3	4	5
	I Distriktet			
1	(Krylbo)—(Västberga) med sidol. till Värtan, (Stockh. Ö), Stockh. N och Stockh. S, Uppsala C—(Gävle C) med sidol. till Korsnäsverken, Söderfors, Strömsberg och Dannemora ..	Stockholm	322.7	71.5
2	(Järna)—Mjölby, Åby—(Katrineholm)	Norrköping	235.8	86.5
3	Krylbo—(Mjölby), Örebro S—(Svartå)	Örebro	302.1	24.8
4	Västberga—(Hallsberg) med sidol. till Liljeholmen och Södertälje C, Södertälje S—Nybybruk med sidol. till Mariefred, Strängnäs och Skebokvarn	Stockholm	329.0	41.0
	Summa		**1 189.6**	**223.8**
	II Distriktet			
5	(Falköping C)—Göteborg C, Olskroken—Göteborg-Tingstad	Göteborg	115.9	45.0
6	(Laxå)—Charlottenberg—gränsen, Kil—Frykstа	Kristinehamn	212.3	—
7	(Kristinehamn)—Mora med sidol. till Finnshyttan och Särna	Kristinehamn	388.3	—
8	Falköping C—(Hallsberg), Falköping C—(Nässjö), Skövde—Karlsborg	Falköping	300.8	15.0
9	(Göteborg C)—(Halmstad C), (Göteborg-Tingstad)—Strömstad	Göteborg	326.8	—
	Summa		**1 344.1**	**60.0**
	III Distriktet			
10	Trälleborg F—Hässleholm, Arlöv—Kävlinge, Barsebäckshamn—(Sjöbo)	Malmö	195.0	83.3
11	(Hässleholm)—(Mjölby)	Nässjö	273.6	80.5
12	(Kävlinge)—Halmstad C med sidol. till Landskrona, Hälsingborg F och Mölle, Veinge—(Hässleholm)	Hälsingborg	282.8	—
	Summa		**751.4**	**163.8**

indelning.

antal, kostnader m. m. år 1934.

Spårlängd vid årets slut		Antal anställd personal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektrifierade spår km	Totalt	Härav för drift och underhåll	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Förändrings- o. nybyggnadsarbeten	Totalt	bm-avdelningar	växlar uttryckta i enkla dylika	meter brolängd	eldstäder i S. J. och Åpk bostäder	föreningsstationer	anslutande enskilda järnvägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
666.3	360.1	765	481	2 502	2 187	4 689	11	1 739	2 628	1 966	9	10
438.3	434.7	310	264	1 178	617	1 795	8	670	818	1 212	4	6
530.8	454.4	466	259	1 161	2 173	3 334	8	1 017	1 141	1 525	11	13
492.7	332.4	431	348	1 382	951	2 333	9	813	1 112	1 279	3	3
2 128.1	**1 581.6**	**1 972**	**1 352**	**6 223**	**5 928**	**12 151**	**36**	**4 239**	**5 699**	**5 982**	**27**	**32**
304.8	210.0	320	244	1 075	1 342	2 417	6	988	1 602	805	3	6
314.6	—	220	147	734	585	1 319	5	555	1 389	967	6	7
474.0	—	220	192	654	230	884	8	357	854	639	3	3
423.9	365.8	309	261	1 028	992	2 020	8	631	968	1 167	7	8
395.0	—	362	239	1 018	1 433	2 451	9	369	2 106	920	6	6
1 912.3	**575.8**	**1 431**	**1 083**	**4 509**	**4 582**	**9 091**	**36**	**2 900**	**6 919**	**4 498**	**25**	**30**
484.5	395.3	481	319	1 383	1.444	2 827	6	1 282	702	902	7	13
479.8	474.6	349	290	1 130	739	1 869	9	783	561	1 110	6	10
399.5	103.5	468	258	1 014	1 170	2 184	8	723	1 246	877	3	3
1 363.8	**973.4**	**1 298**	**867**	**3 527**	**3 353**	**6 880**	**23**	**2 788**	**2 509**	**2 889**	**16**	**26**

1. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas nr	Bansektionernas omfattning	Huvudort	Banlängd i medeltal under året: Totalt km	Banlängd i medeltal under året: Härav dubbelspår km
1	2	3	4	5
	IV Distriktet			
13	(Bräcke)—Storlien—gränsen, Östersund C—(Hoting) med sidol. till Hammerdal och Strömsund	Östersund	417.5	—
14	(Ljusdal)—Långsele, Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall) med sidol. till Bergsjö	Sundsvall	467.3	—
15	(Krylbo)—Ljusdal, Gävle C—Hudiksvall—Ljusdal, Kilafors—Stugsund	Storvik	457.4	—
16	(Mora)—(Brunflo), (Bollnäs)—Orsa med sidol. till Hede och Dalfors	Orsa	500.4	—
17	(Sundsvall C)—Härnösand—(Långsele), (Forsmo)—(Storuman)	Sollefteå	449.7	—
	Summa		**2 292.3**	—
	V Distriktet			
18	Luleå—(Gällivare)—Jokkmokk	Luleå	304.1	—
19	Gällivare—Vassijaure—gränsen med sidol. till Malmberget och Koskullskulle	Kiruna	245.5	—
20	Jörn—Haparanda—gränsen med sidol. till Piteå och Övertorneå	Boden	409.0	—
21	Vännäs—(Jörn) med sidol. till Holmsund och Skelleftehamns nedre	Umeå	255.3	—
22	(Långsele)—(Vännäs) med sidol. till Örnsköldsvik C	Örnsköldsvik	239.9	—
23	(Hällnäs)—Storuman—Arvidsjaur—(Jörn)	Storuman	403.3	—
	Summa		**1 857.1**	—
	Summa för hela statsbanenätet		**7 434.5**	**447.6**

[1] Härtill kommer 163 man vid elektrifieringsarbetena, lydande under arbetschefen, Ang. specifikation å antalet anställd och använd personal, se Drifttjänststatistik för

antal, kostnader m. m. år 1934 (forts.).

Spårlängd vid årets slut		Antal anställd personal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektrifierade spår km	Totalt	Härav för drift och underhåll	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Förändrings- o. nybyggnadsarbeten	Totalt	bm-avdelningar	växlar utt ryckta i enkla dylika	meter brolängd	eldstäder i S. J. och Äpk bostäder	föreningsstationer	anslutande enskilda järnvägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
496.1	—	254	241	971	144	1 115	9	377	2 066	880	1	1
591.0	—	344	280	1 111	844	1 955	11	582	1 420	1 256	2	2
627.7	—	546	342	1 251	1 409	2 660	12	857	2 326	1 587	4	4
556.0	—	186	169	665	163	828	9	303	1 148	587	—	—
500.2	—	317	272	1 061	557	1 618	9	275	1 938	414	—	—
2 771.0	—	**1 647**	**1 304**	**5 059**	**3 117**	**8 176**	**50**	**2 394**	**8 898**	**4 724**	**7**	**7**
389.1	284.6	332	298	1 397	320	1 717	10	437	762	940	—	—
319.3	310.3	285	262	1 351	265	1 616	11	322	785	1 562	—	—
497.8	—	284	225	1 035	786	1 821	9	410	1 957	789	—	—
310.2	—	210	166	735	514	1 249	7	235	1 084	620	—	—
275.2	—	172	161	624	137	761	6	135	1 482	436	—	—
434.3	—	184	134	510	188	698	9	149	1 254	350	—	—
2 225.9	**594.9**	**1 467**	**1 246**	**5 652**	**2 210**	**7 862**	**52**	**1 688**	**7 324**	**4 697**	—	—
10 401.1	**3 725.7**	[1] **7 815**	**5 852**	**24 970**	**19 190**	**44 160**	**197**	**14 009**	**31 349**	**22 790**	**75**	**95**

Nässjö.

år 1934, sid. 12—14.

2. Banmästaravdelningar och ban-

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		A-linjer.[1]								
1	102	Stockholm C—(Västberga) .	Stockholm C ..	7.3	—	48.2	2.1	dagl.	öbm	bm
4	104	Västberga—Uttran	Huddinge	19.2	—	24.5	12.3	»	öbm	bm
	105	(Uttran)—Järna och Södertälje S—Södertälje C	Södertälje S ..	21.7	3.3	23.6	3.5	»	öbm	bm
2	130	(Järna)—(Tystberga)	Vagnhärad ...	—	36.9	5.8	—	»	fbm	bfm
	131	Tystberga—(Jönåker)	Nyköping C ..	—	35.1	12.6	0.3	»	fbm	bfm
	132	Jönåker—(Åby)	Älberga	—	35.8	6.6	—	»	fbm	bfm
	111	(Katrineholm) — (Gravers-fors)	Strångsjö	—	35.8	5.5	0.1	»	fbm	bfm
	133	Gravers fors—Åby—Eksund	Norrköping C	16.4	4.1	38.5	21.2	»	öbm	bm
	134	(Eksund)—(Linghem)	Kimstad	26.8	—	9.9	—	»	fbm	bfm
	135	Linghem—(Vikingstad) ...	Linköping C ..	23.2	—	14.4	6.2	»	fbm	bfm
	136	Vikingstad—Mjölby	Mjölby	20.5	0.5	16.1	0.1	»	fbm	bfm
11	319	(Mjölby)—(Tranås)	Boxholm	—	35.3	9.7	1.3	»	fbm	bfm
	318	Tranås—Aneby	Tranås	29.6	0.1	6.9	—	»	fbm	bfm
	316	(Aneby)—Nässjö—(Grimstorp)	Nässjö	33.4	2.5	38.8	0.7	»	öbm	bm
	315	Grimstorp—(Stockaryd) ...	Sävsjö	18.3	10.0	6.9	0.7	»	fbm	bfm
	314	Stockaryd—(Lidnäs)	Lamhult	—	28.0	5.9	0.8	»	fbm	bfm
	313	Lidnäs—(Blädinge)	Alvesta	—	26.2	17.8	—	»	fbm	bfm
	312	Blädinge—Diö	Vislanda	—	30.9	9.7	—	»	fbm	bfm
	311	(Diö)—(Osby)	Älmhult	—	30.9	15.4	0.8	»	fbm	bfm
	310	Osby—(Hässleholm)	Hästveda	—	28.4	7.5	0.1	»	fbm	bfm
10	309	Hässleholm—(Höör)	Hässleholm ..	30.4	0.9	23.0	0.5	»	öbm	bm
	307	Höör—Örtofta—(Stångby)	Eslöv	31.9	—	24.6	5.8	»	öbm	bm
	306	Stångby—(Arlöv) och (Furulund)[2]—(Arlöv)	Lund	16.8	15.9	22.2	0.5	»	öbm	bm
	301	Arlöv—Malmö C—Lundaväg	Malmö C	5.5	4.8	83.4	—	»	öbm	bm
	337	(Lundavägen)—Trälleborg F	Trälleborg F ..	—	29.0	20.7	0.6	»	fbm	bfm
4	106	(Järna)—Björnlunda	Gnesta	—	26.9	8.3	—	»	fbm	bfm
	107	(Björnlunda)—Skebokvarn—Malmköping[3]	Sparreholm ...	—	37.2	8.0	0.3	[3] »	fbm	bfm
	108	(Skebokvarn)—Katrineholm	Katrineholm ..	—	31.8	23.2	3.2	»	öbm	bfm
	109	(Katrineholm)—Högsjö	Vingåker	—	29.6	4.9	0.5	»	fbm	bfm
	110	(Högsjö)—(Hallsberg)	Pålsboda	—	34.9	4.1	—	»	fbm	bfm

aktssträckor vid årets slut.

Banvakts-sträckornas				Bevaknings-gruppernas			Antal banvakts-sträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
5	1.5	—	1	2	3.7	—	2	3	—	—	—	—	—	[1] Härtill sträckorna Hallsberg—gränsen mot II distr. (se under B-linjer, bm.-avd. nr 119) o. Kävlinge—Furulund (se under C-linjer, bm.-avd. nr 308).
8	2.4	—	1	3	6.4	—	—	8	—	—	—	—	—	
10	2.4	3.3	1	4	6.2	3.3	—	10	—	1	1	—	—	
9	—	4.1	1	3	—	12.0	1	8	—	—	—	—	—	
10	—	3.9	1	3	—	12.0	1	9	—	—	—	—	—	
9	—	4.0	1	3	—	12.0	1	8	—	—	—	—	—	
9	—	4.0	1	3	—	12.0	1	8	—	—	—	—	—	
9	2.5	2.0	1	3	7.5	6.0	—	9	1	—	2	—	—	
9	3.0	—	1	3	8.9	—	—	9	—	—	—	—	—	
8	2.9	—	1	3	7.7	—	—	8	—	—	—	—	—	
8	2.6	—	1	3	6.8	0.5	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	3.9	1	3	—	11.8	1	8	—	—	—	—	—	
11	2.7	—	1	3	9.9	—	1	10	—	—	—	—	—	
13	2.8	2.8	1	4	9.0	—	—	13	—	—	—	—	—	
9	2.8	3.9	1	3	8.4	11.6	1	8	—	—	—	—	—	
7	—	4.0	1	2	—	14.0	1	6	—	—	—	—	—	
7	—	3.8	1	2	—	13.1	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	2	—	15.5	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	2	—	15.5	1	7	1	—	—	2	—	
7	—	4.0	1	2	—	14.2	1	6	—	—	—	—	—	
11	2.8	—	1	4	7.7	—	1	10	—	—	—	—	—	
12	2.7	—	1	4	8.0	—	1	11	1	—	—	—	3	[2] Sträckan Kävlinge—Furulund (se under C-linjer, bm.-avd. nr 308).
10	2.8	4.0	1	5	5.6	8.0	1	9	1	—	—	—	2	
4	2.8	2.4	1	2	5.5	4.8	—	4	—	—	—	—	—	[3] Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9.2 km, räknas till C-linjer och inspekteras varan. vardag och varje sön- och helgdag. Sträckan (Malmköping)—Stålboga (se under C-linjer, bm.-avd. nr 138).
7	—	4.1	1	3	—	9.7	1	6	3	—	—	1	5	
8	—	3.4	1	3	—	8.9	—	8	—	—	—	—	—	
10	—	3.7	1	4	—	9.3	—	10	—	—	—	—	—	
9	—	3.5	1	3	—	10.6	—	9	—	—	—	—	—	
9	—	3.3	1	3	—	9.8	—	9	—	—	—	—	—	
10	—	3.5	1	4	—	8.8	—	10	—	—	—	—	—	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	214	(Hallsberg)[1]—Laxå—(Bergmossen)	Laxå	[2]18.2	12.3	13.5	—	dagl.	fbm	bfm
	213	Bergmossen—Slätte	Gårdsjö	—	32.0	10.5	—	»	fbm	bfm
	212	(Slätte)—Väring	Töreboda	—	32.0	11.8	—	»	fbm	bfm
	211	(Väring)—Skövde—Stenstorp	Skövde	—	32.0	12.7	3.7	»	fbm	bfm
	207	(Stenstorp)—Falköping C—Sandhem[3]	Falköping C	—	[3]38.8	28.0	6.7	»	öbm	bm
5	205	(Falköping C)—Fåglavik	Floby	—	27.6	6.1	—	»	fbm	bfm
	204	(Fåglavik)—Lagmansholm	Herrljunga	—	27.4	9.9	0.9	»	fbm	bfm
	203	(Lagmansholm)—Norsesund	Alingsås	12.0	13.0	7.1	0.1	»	fbm	bfm
	202	(Norsesund)—Partille	Lerum	25.2	—	10.8	0.8	»	fbm	bfm
	201	(Partille)—Göteborg C	Göteborg C	8.1	—	65.8	4.2	»	öbm	bm
9	229	(Göteborg C)—(Kungsbacka) och (Göteborg Bs)—Gubbero skiljestation	Mölndal nedre	—	28.0	8.5	3.8	»	fbm	bfm
	230	Kungsbacka—Väröbacka	Fjärås	—	32.5	12.8	0.1	»	fbm	bfm
	231	(Väröbacka)—Tvååker	Varberg	—	32.4	3.8	—	»	fbm	bfm
	232	(Tvååker)—Heberg	Falkenberg	—	24.8	7.4	—	»	fbm	bfm
	233	(Heberg)—(Halmstad C)	Harplinge	—	32.3	7.7	—	»	fbm	bfm
12	330	(Halmstad C)[5]—Veinge—Laholm	Veinge	—	25.6	21.4	1.9	»	fbm	bfm
	329	(Laholm)—Vejbyslätt	Båstad	—	32.5	9.1	0.4	»	fbm	bfm
	328	(Vejbyslätt)—(Åstorp) och Ängelholm C—(Kattarp)[6]	Ängelholm C	—	34.8	21.8	5.2	»	öbm	bm
	304	(Åstorp)—Billesholms gr.—(Landskrona)[7]	Billesholms gr.	—	34.8	8.0	9.0	[7] »	fbm	bfm
	303	(Billesholms gruva)—(Kävlinge)[8]	Svalöv	—	33.4	11.4	0.8	»	fbm	bfm
3	118	Örebro C—Örebro S—(Hallsberg)	Örebro C	24.2	[9]1.7	33.7	5.3	»	öbm	bm
1	101	(Stockholm C)—Ulriksdal	Tomteboda	6.1	—	60.2	—	»	öbm	bm
	112	(Ulriksdal)—Rosersberg	Rotebro	24.5	—	9.9	1.1	»	fbm	bfm
	113	(Rosersberg)—(Uppsala C)	Märsta	32.3	—	7.0	0.2	»	fbm	bfm
	114	Uppsala C—Järlåsa	Uppsala C	1.6	26.2	22.1	2.9	»	fbm	bfm
	115	(Järlåsa)—(Sala)	Heby	—	35.5	7.3	0.4	»	fbm	bfm
	116	Sala—(Krylbo)	Sala	—	32.5	11.6	1.0	»	fbm	bfm

vaktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
9	3.1	4.0	1	3	9.1	12.3	—	9	—	—	—	—	—	[1] Sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km (se under B-linjer, bm.-avd. nr 119).
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—	[2] Härav sträckan Hallsberg—Östansjö, 2 865 m, trafikerad som enkelspår.
9	—	4.3	1	3	—	12.9	—	9	—	—	—	—	—	[3] Sträckan (Falköping C)—Sandhem, 26.8 km, räknas till B-linjer.
7	—	3.9	1	3	—	9.2	—	7	—	—	—	—	—	
7	—	3.9	1	3	—	9.1	—	7	—	—	—	—	—	
8	2.6	3.9	1	3	8.5	7.9	—	8	1	—	—	—	2	
10	2.5	—	2	4	6.3	—	—	10	—	—	—	—	—	
3	2.7	—	[4]1	1	8.1	—	—	3	—	—	—	—	—	[4] Å sträckan Partille—Frändtorp 2 besiktningar.
7	—	4.0	1	3	—	9.3	—	7	1	—	—	—	3	
8	—	4.1	1	4	—	8.1	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4.1	1	4	—	8.1	—	8	—	—	—	—	—	
6	—	4.1	1	2	—	12.4	—	6	1	—	—	1	1	
8	—	4.1	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—	
7	—	3.5	1	3	—	8.1	1	6	—	—	—	—	—	[5] Viss del av spårsystemet vid Halmstad C tillhör dock S. J. och bm.-avd. nr 330.
9	—	3.6	1	4	—	8.1	1	8	—	—	—	—	—	[6] Sträckan Ängelholm C—Kattarp räknas till B-linjer. Sträckan Kattarp—(Hälsingborg F) (se und. B-linjer, bm.-avd. nr 327).
9	—	3.9	1	4	—	8.7	1	8	—	—	—	—	—	
7	—	5.0	1	3	—	11.6	1	6	1	—	—	—	1	
9	—	3.7	1	4	—	8.4	1	8	—	—	—	—	—	[7] Sträckan (Billesholms gr.)—Landskrona räknas till C-linjer och inspekteras varannan dag.
9	2.9	—	1	3	8.6	—	—	9	—	—	—	—	—	[8] Sträckan Kävlinge—(Arlöv) (se under C-linjer, bm.-avd. nr 308 och A.-linjer, bm.-avd. nr 306).
6	1.0	—	1	2	3.0	—	—	6	—	—	—	—	—	
9	2.7	—	1	3	8.2	—	—	9	—	—	—	—	—	
11	2.9	—	1	4	8.1	—	—	11	—	—	—	—	—	[9] Härav 1.3 km B-linje, Örebro C mot Frövi samt 0.4 km C-linje, Örebro S mot Svartå.
7	—	4.1	1	3	—	9.3	—	7	2	—	3	—	1	
9	—	4.0	1	3	—	11.9	—	9	—	—	—	—	—	
8	—	4.1	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	401	(Krylbo)—Dalgränsen	Fors	—	33.1	6.3	2.6	dagl.	fbm	bfm
	403	(Dalgränsen)—Åshammar ..	Storvik	—	32.6	17.0	0.1	»	öbm	bfm
	404	(Åshammar)—(Hedsjön) ..	Ockelbo	—	37.8	11.4	0.1	»	fbm	bfm
	405	Hedsjön—Kilafors	Kilafors	—	36.2	14.4	2.7	»	fbm	bfm
	407	(Kilafors)--Bollnäs--(Arbrå)	Bollnäs	—	30.5	19.0	1.3	»	öbm	bm
	408	Arbrå—(Skästra)	Arbrå	—	36.2	11.9	0.2	»	fbm	bfm
	409	Skästra — Ljusdal — (Långbacka)[1]	Ljusdal	—	33.9	13.8	3.0	»	fbm	bfm
18	551	Svartön—Luleå	Svartön	—	0.5	46.0	3.2	»	öbm	bm
	552	(Luleå)—Norra Sunderbyn	Gammelstad ..	—	19.3	12.2	6.8	»	fbm	bfm
	553	(Norra Sunderbyn)—(Boden C)—(Ljusåa)	Boden	—	31.4	2.0	—	»	fbm	bfm
	554	Ljusåa—(Gullträsk)	Sandträsk	—	30.1	4.5	—	»	fbm	bfm
	555	Gullträsk—(Murjek)	Lakaträsk ...	—	30.5	5.1	—	»	fbm	bfm
	556	Murjek—Koskivara	Murjek	—	30.0	4.7	—	»	fbm	bfm
	557	(Koskivara)—Nuortikon ...	Nattavara ...	—	29.2	5.6	—	»	fbm	bfm
	558	(Nuortikon)—(Gällivare) ..	Ripats	—	29.8	2.4	—	»	fbm	bfm
19	562	(Gällivare)—Risbäck	Risbäck	—	33.4	2.4	—	»	fbm	bfm
	563	(Risbäck)—(Lappberg)	Fjällåsen	—	30.7	1.3	—	»	bm	bfm
	564	Lappberg—(Kiruna C)	Kalixfors	—	34.6	2.2	0.7	»	fbm	bv
	565	Kiruna C—(Krokvik)	Kiruna C	—	4.8	18.7	9.5	»	öbm	bm
	566	Krokvik—(Rensjön)	Rautas	—	27.0	2.4	—	»	fbm	bfm
	567	Rensjön—(Torneträsk)	Bergfors	—	19.7	2.0	—	»	fbm	bfm
	568	Torneträsk—(Kaisepakte) .	Stenbacken ...	—	19.7	2.4	—	»	fbm	bfm
	569	Kaisepakte—(Abisko)	Stordalen	—	22.2	2.0	—	»	fbm	bfm
	570	Abisko—(Kopparåsen)	Abisko	—	18.7	6.4	—	»	fbm	bfm
	571	Kopparåsen — gränsen mot Norge	Kopparåsen ..	—	18.5	2.3	—	»	fbm	bfm
		B-linjer.[2]								
5	200	(Olskroken) — Göteborg-Tingstad — Sannegården, Göteborgs frihamn och Göteborg S. J. hamnbana ..	Göteborg C ...	—	2.4	39.1	39.1	dagl.	fbm	bfm
1	140	(Uppsala C)—(Örbyhus) ...	Uppsala C ...	—	42.7	7.0	2.4	»	fbm	bv
	141	Örbyhus—Orrskog	Tierp	—	26.9	14.7	2.0	»	fbm	bfm
		Örbyhus—Dannemora[3] o. Orrskog—Söderfors[3] ...		—	[3]18.3	5.1	3.7	varan. vardag o. Soh en g. i veckan	—	—
		Tierp—Strömsberg[4]		—	[4]9.8	2.6	1.5		—	—
	142	(Orrskog)—(Gävle C)	Gävle C	—	43.3	13.3	17.9	dagl.	fbm	bfm

aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som föreståes av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
7	—	4.7	1	3	—	11.0	—	7	1	—	—	—	2	
7	—	4.7	1	3	—	10.9	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	3	—	12.6	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4.5	1	3	—	12.1	—	8	—	—	—	—	—	
7	—	4.4	1	3	—	10.2	—	7	2	—	—	—	4	
8	—	4.5	1	3	—	12.1	—	8	—	—	—	—	—	
7	—	4.8	1	3	—	11.3	—	7	3	—	—	—	8	[1] Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20.6 km, räknas till B-linjer. Sträckan Långbacka—Hudiksvall (se under B-linjer, bm.-avd. nr 410).
5	—	0.1	1	2	—	0.2	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	3.2	1	3	—	6.4	1	5	2	—	—	—	4	
8	—	3.9	1	4	—	7.9	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.8	1	4	—	7.5	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.8	1	4	—	7.6	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.8	1	4	—	7.5	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.7	1	4	—	7.3	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.7	1	4	—	7.4	1	7	—	—	—	—	—	
9	—	3.7	1	3	—	11.1	1	8	—	—	—	—	—	
8	—	3.8	1	4	—	7.7	1	7	—	—	—	—	—	
9	—	3.8	1	3	—	11.5	—	9	—	—	—	—	—	
2	—	2.4	1	1	—	4.8	—	2	—	—	—	—	—	
8	—	3.4	1	4	—	6.8	1	7	—	—	—	—	—	
6	—	3.3	1	3	—	6.6	1	5	—	—	—	—	—	
6	—	3.3	1	3	—	6.6	1	5	—	—	—	—	—	
7	—	3.2	1	4	—	5.6	1	6	—	—	—	—	—	[2] Härtill sträckorna (Falköping C)—Sandhem (se under A-linjer, bm.-avd. nr 207), (Ljusdal)—Långbacka (se under A-linjer, bm.-avd. nr 409) och Anundsjö—Mellansel (se under C-linjer, bm.-avd. nr 503).
6	—	3.1	1	3	—	6.2	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	3.1	1	3	—	6.2	—	6	—	—	—	—	—	
2	—	3.1	1	1	—	6.1	—	2	1	2	5	1	—	[3] Sträckorna (Örbyhus)—Dannemora och (Orrskog)—Söderfors räknas till C-linjer och inspekt. varannan dag, växelvis av banmästaren och resp. banvakt.
8	—	5.3	1	3	—	14.2	—	8	4	—	—	—	4	
5	—	5.4	1	2	—	13.5	—	5	1	—	—	—	1	
2	—	9.2	[3] 1	2	—	9.2	—	2	3	—	—	—	3	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[4] Sträck. (Tierp)—Strömsberg räknas till C-linjer.
9	—	4.8	1	3	—	14.4	—	9	2	—	—	—	2	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk) .	Hamrångefjärden	—	47.5	8.1	—	varje	fbm	—
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) o. (Söderhamn V)—Norrala	Söderhamn V	—	42.6	4.0	2.1	vardag	fbm	—
	423	(Norrala)—(Hudiksvall) ...	Lindefallet ...	—	49.3	7.3	2.7	»	fbm	—
14	418	(Hudiksvall)—Harmånger o.	Hudiksvall ...	—	24.2	3.9	4.1	varan. vard	bm	bv
		Harmånger—Bergsjö [1] ...		—	19.5	4.0	—	varan. vardag varje Soh	—	—
	417	(Harmånger)—Njurunda [2] ..	Njurunda	—	48.5	4.8	—	varan. vard.	bm	bv
17	424	(Sundsvall V)—Stavreviken	Selånger	—	30.3	4.6	—	varan. vard.	bm	bv
	425	(Stavreviken)—(Härnösand)	Hällenyland ..	—	35.3	2.4	—	varje Soh.	bm	bv
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö	Ljusdal	—	49.6	9.2	0.1	varje	fbm	bfm
	413	(Ramsjö)—Alby	Östavall	—	44.8	11.1	0.3	vard.	fbm	bfm
	414	(Alby)—Ånge—Fränsta [3] ..	Ånge	—	38.8	22.6	—	»	öbm	bm
	419	(Ånge)— Bräcke —(Grötingen)	Bräcke	—	44.1	11.1	—	»	fbm	bfm
	420	Grötingen—Kälarne	Nyhem	—	43.0	7.1	—	var-	fbm	bfm
	421	(Kälarne)—Bispgården	Bispgården ...	—	38.8	5.2	—	annan	fbm	bfm
	422	(Bispgården)—Långsele ...	Långsele	—	37.5	12.4	0.4	vard.	fbm	bfm
15	406	(Kilafors)— Söderhamn C — Stugsund	Söderhamn V .	—	35.6	24.6	10.5	dagl.	fbm	bfm
	410	Långbacka [4]—Hudiksvall ...	Hudiksvall ...	—	40.7	18.4	3.9	»	fbm	bfm
14	415	(Fränsta) [5]—(Hällsjö)	Torpshammar	—	43.6	6.6	0.1	var-	fbm	bfm
	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Njurunda)	Sundsvall C ..	—	38.0	23.2	1.9	annan vard.	öbm	bfm
13	426	(Bräcke)—Pilgrimstad	Bräcke	—	37.9	7.7	0.6	varan. vard.	fbm	bfm
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V	Östersund C ..	—	35.8	24.0	0.2	varje Soh.	öbm	bm
	428	(Östersund V)—(Trångsviken)	Krokom	—	44.2	4.6	0.3	»	fbm	bfm
	429	Trångsviken—(Undersåker)	Mörsil	—	45.0	9.7	5.6	»	fbm	bfm
	430	Undersåker—(Ånn)	Duved	—	45.0	4.1	—	»	fbm	bfm
	431	Ånn—gränsen mot Norge ..	Storlien	—	28.8	6.0	—	»	fbm	bfm
22	501	(Långsele)—Forsmo—(Åspeå)	Selsjön	—	[6]43.0	4.5	—	»	fbm	bfm
	502	Aspeå—Anundsjö [7]	Anundsjö	—	39.7	4.3	—	»	fbm	bfm

vaktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
5	—	9.5	1	5	—	9.5	—	5	3	—	—	—	3	
4	—	10.7	1	4	—	10.7	—	4	3	—	—	—	3	
5	—	9.9	1	5	—	9.9	—	5	5	—	—	—	5	
5	—	4.8	1	2	—	12.1	—	5	3	1	1	—	3	
2	—	9.7	1	1	—	19.5	—	2	1	—	—	—	1	[1] Sträckan (Harmånger)——Bergsjö, spårvidd 0.891 m, räknas till C-linjer.
10	—	4.8	1	4	—	12.1	—	10	2	—	—	—	2	[2] Sträckan (Njurunda)—(Sundsvall C) (se under B-linjer, bm.-avd. nr 416).
6	—	5.1	1	3	—	10.1	—	6	6	—	—	2	4	
6	—	5.9	1	3	—	11.7	—	6	4	—	—	—	4	
10	—	4.9	1	4	—	12.4	1	9	—	2	2	—	—	
9	—	5.0	1	3	—	14.9	1	8	—	1	1	—	—	
8	—	4.9	1	3	—	12.9	—	8	2	1	1	—	4	[3] Sträckan (Fränsta)—(Sundsvall C) (se under B-linjer, bm.-avd. nr 415 och 416).
9	—	4.9	1	3	—	14.7	1	8	1	—	—	—	2	
9	—	4.8	1	3	—	14.3	1	8	—	—	—	—	—	
8	—	4.8	1	3	—	12.9	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	3	—	12.5	1	7	1	1	1	—	1	
7	—	5.1	1	3	—	11.9	—	7	2	—	—	—	3	
8	—	5.1	1	3	—	13.6	—	8	—	—	—	—	—	[4] Sträckan (Ljusdal)—(Långbacka) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 409).
9	—	4.8	1	3	—	14.5	1	8	2	—	—	—	2	
8	—	4.8	1	3	—	12.7	—	8	7	—	—	1	10	[5] Sträckan Ånge—Fränsta (se under B-linjer, bm.-avd. nr 414).
8	—	4.7	1	4	—	9.4	1	7	1	—	—	—	2	
8	—	4.8	1	4	—	9.6	1	7	5	—	—	1	2	
9	—	4.9	1	3	—	14.7	1	8	1	—	—	—	1	
9	—	5.0	1	3	—	15.0	1	8	2	—	—	1	1	
9	—	5.0	1	5	—	9.0	1	8	—	—	—	—	—	[6] Häri ingår 0.3 km huvudspår å sträckan Forsmo—Tågsjöberg.
6	—	4.8	1	3	—	9.6	1	5	—	—	—	—	—	
11	—	3.9	1	5	—	8.5	1	10	2	—	—	—	2	[7] Sträckan (Anundsjö)—Mellansel (se under C-linjer, bm.-avd. nr 503).
10	—	4.0	1	5	—	7.9	1	9	—	—	—	—	—	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	504	(Mellansel)—Långviksmon	Gottne	—	36.3	3.5	—	varan.	fbm	bfm
	505	(Långviksmon)—Nyåker	Nyåker	—	45.2	4.6	—	vard. varje	fbm	bfm
	506	(Nyåker)—(Vännäs)	Hörnsjö	—	38.1	2.7	—	Soh	fbm	bfm
21	512	Vännäs—(Vindeln)	Vännäs	—	35.4	7.6	—	»	fbm	bfm
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk)	Hällnäs	—	[1]39.7	6.6	—	»	fbm	bfm
	514	Ekträsk—(Bastuträsk)	Åsträsk	—	37.0	2.9	—	»	fbm	bfm
	517	Bastuträsk—(Jörn)	Bastuträsk	—	33.8	8.3	—	»	fbm	bfm
20	521	Jörn—(Långträsk)	Jörn	—	42.8	7.2	0.2	»	fbm	bfm
	522	Långträsk—(Korsträsk)	Långträsk	—	47.2	4.2	—	»	fbm	bfm
	523	Korsträsk—(Hednoret)	Älvsby	—	44.0	6.9	—	»	fbm	bfm
	525	Hednoret—Boden C—Degerselet [2]	Boden C	—	38.8	26.6	2.6	»	öbm	bm
3	129	Krylbo—Västanfors	Krylbo	—	37.2	32.6	1.3	»	öbm	bfm
	127	(Västanfors)—(Spannarboda)	Krampen	—	54.1	9.1	0.2	»	fbm	bfm
	126	Spannarboda—(Örebro C) [3]	Frövi	—	41.2	20.2	2.5	»	fbm	bfm
	119	Hallsberg [4]—(Rönneshytta)	Hallsberg	0.6	24.5	60.2	1.5	[4] »	öbm	bm
	120	Rönneshytta—(Björka)	Mariedam	—	41.4	8.3	1.6	»	fbm	bfm
	121	Björka—(Mjölby)	Motala V	—	35.0	12.4	2.1	»	fbm	bfm
8	208	(Sandhem) [5]—(Jönköping C)	Mullsjö	—	42.3	6.4	—	dagl.	fbm	bfm
	209	Jönköping C—(Nässjö)	Jönköping C	—	41.8	16.5	0.3	»	fbm	bfm
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp	Degerfors	—	37.4	13.5	10.9	»	fbm	bfm
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn—Väse	Kristinehamn	—	40.6	29.5	1.9	»	öbm	bfm
	219	(Väse)—(Kil)	Karlstad Ö	—	41.6	22.2	4.8	»	öbm	bm
	220	Kil—(Arvika) och Kil—Fryksta	Kil	—	51.2	21.3	0.5	»	fbm	bfm
	221	Arvika—gränsen mot Norge	Arvika	—	41.5	15.7	3.6	»	fbm	bfm
9	225	(Göteborg-Tingstad) [6]—(Stenungsund)	Kungälvs Ytterby	—	41.6	5.2	—	4 vard. i veck. o. Soh	fbm	bfm
	226	Stenungsund—(Uddevalla)	Ljungskile	—	40.4	5.1	—	»	fbm	bfm
	227	Uddevalla—(Rabbalshede)	Uddevalla	—	42.0	11.8	0.2	»	fbm	bfm
	228	Rabbalshede—Strömstad	Skee	—	51.7	6.3	—	»	fbm	bv
12	327	Kattarp [7]—Hälsingborg F o. (Åstorp)—Mölle [8]	Hälsingborg F	—	50.9	35.1	14.5	[8]dagl.	öbm	bm

aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som föreståes av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
9	—	4.0	1	5	—	7.3	1	8	—	—	—	—	—	
12	—	3.8	1	6	—	7.5	1	11	—	—	—	—	—	
8	—	4.8	1	4	—	9.5	1	7	—	—	—	—	—	
9	—	3.9	1	5	—	7.0	1	8	1	—	—	1	1	
9	—	4.3	1	5	—	7.8	1	8	1	—	—	1	1	[1] Häri ingår 0.6 km huvudspår å sträckan Hällnäs—Gladaberg.
7	—	5.2	1	3	—	12.3	1	6	—	—	—	—	—	
8	—	4.2	1	4	—	8.4	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	5.3	1	4	—	10.7	1	7	—	—	—	—	—	
9	—	5.2	1	4	—	11.8	1	8	1	—	—	—	1	
8	—	5.5	1	4	—	11.0	1	7	1	—	—	—	1	
6	—	6.5	1	3	—	12.9	—	6	1	—	—	1	1	[2] Sträckan (Boden C)—Degerselet, 26.0 km, räknas till C-linjer.
9	—	4.1	1	3	—	12.4	—	9	—	—	—	—	—	
13	—	4.2	1	5	—	10.8	—	13	—	—	—	—	—	
11	—	3.7	1	5	—	8.2	—	11	—	—	—	—	—	[3] 1.3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm.-avd. nr 118. Sträckan Örebro C—Hallsberg (se under A-linjer, bm.-avd. nr 118).
7	—	3.6	—	3	—	8.4	—	7	—	—	—	—	—	
10	—	4.1	1	5	—	8.3	—	10	—	—	—	—	—	
9	—	3.9	1	3	—	11.7	—	9	—	1	2	—	—	
9	—	4.7	1	3	—	14.1	—	9	—	—	—	—	—	[4] Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag.
9	—	4.6	1	3	—	13.9	—	9	—	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	3	—	12.5	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	4.5	1	3	—	13.5	—	9	1	—	—	—	2	[5] Sträckan (Falköping C)—Sandhem (se under A-linjer, bm.-avd. nr 207).
9	—	4.6	1	3	—	13.9	—	9	—	—	—	—	—	
11	—	4.7	1	4	—	12.8	—	11	—	1	1	—	—	
9	—	4.6	1	3	—	13.8	1	8	—	1	1	—	—	[6] Sträckan Olskroken—Göteborg-Tingstad (se under B-linjer, bm.-avd. nr 200).
9	—	4.6	1	4	—	10.4	—	9	4	1	2	—	4	
9	—	4.5	1	4	—	10.6	—	9	5	—	—	1	5	[7] Sträckan Ängelholm C—(Kattarp) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 328).
9	—	4.7	1	4	—	10.5	—	9	5	—	1	—	4	
11	—	4.7	1	5	—	10.3	—	11	2	—	—	—	2	[8] Sträckan (Åstorp)—Mölle räknas till C-linjer och inspekteras varannan dag.
11	—	4.6	1	5	—	10.1	2	9	3	—	—	—	4	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndareus ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		C-linjer.[1]								
1	100	(Tomteboda)—Värtan, Albano—Stockholm Ö o. (Karlberg)—Stockholm N	Värtan	—	7.4	58.7	13.2	dagl.	öbm	bm
4	137	(Södertälje S)—Åkers Styckebruk—Strängnäs o. Läggesta—Mariefred	Nykvarn	—	57.1	9.4	3.5	varan. vard. varje Soh	bm	bfm
	138	(Åkers Styckebruk) — (Eskilstuna C) och Stålboga—(Malmköping)[2]	Eskilstuna S .	—	55.7	23.2	5.1	»	bm	bfm
3	123	(Örebro S)[3]—(Svartå)	Fjugesta	—	48.5	8.7	0.5	»	fbm	bfm
8	215	(Skövde)—Karlsborg	Tibro	—	43.5	12.0	—	varan. vard. o. Soh	bm	bv
7	237	(Kristinehamn)—Gammalkroppa	Nässundet	—	47.3	12.1	4.7	»	fbm	bv
	238	(Gammalkroppa) — (Lesjöfors) o. Nyhyttan—Finnshyttan	Nyhyttan	—	43.3	10.1	5.0	»	fbm	bv
	240	Lesjöfors—(Vakern)	Sågen	—	42.4	8.0	1.9	»	bm	bv
	241	Vakern—Vansbro—Brintbodarne	Vansbro	—	49.7	15.4	3.6	»	fbm	bfm
	243	(Brintbodarne)—Mora	Mora	—	45.8	10.9	0.7	»	fbm	bfm
	244	(Vansbro)—(Megrinn)	Malung	—	58.8	4.4	—	varan. vard	bm	bv
	245	Megrinn—Högstrand	Lima	—	57.6	5.0	—	varje	bm	bv
	246	(Högstrand)—Särna	Öjvallberget ..	—	55.3	8.2	—	Soh	bm	bv
10	308	Kävlinge — Furulund[5] och Barsebäckshamn—Kävlinge—(Örtofta)—(Sjöbo)	Kävlinge	—	67.1	26.3	3.7	[5] »	bm	bfm
12	331	(Veinge)—Markaryd	Markaryd	—	35.0	5.6	—	varan. vard. o. Soh	bm	bfm
	332	(Markaryd)—(Hässleholm)	Vittsjö	—	35.4	5.7	0.1		bm	bfm
16	444	(Mora)—Storstupet och Orsa—Skattungbyn[6]	Orsa	—	51.8	7.4	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg .	Lillhamra	—	59.8	5.3	—		bm	bv
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytterbergsbyn)	Sveg	—	52.0	9.2	—	»	fbm	bv
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn ..	Ytterhogdal ..	—	59.8	5.6	—	»	bm	bv
	433	(Sörtjärn)—Svenstavik	Svenstavik ...	—	51.0	5.6	—	»	bm	bv

aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
4	—	1.9	1	4	—	1.9	—	4	—	—	—	—	—	[1] Härtill sträckorna (Skebokvarn) — Malmköping (se under A-linjer, bm.-avd. nr 107), (Billesholms gr.)—Landskrona (se under A-linjer, bm.-avd. nr 304), (Örbyhus)— Dannemora, (Tierp)— Strömsberg samt (Orrskog)— Söderfors (se under B-linjer, bm.-avd. nr 141), (Harmånger)— Bergsjö (se under B-linjer, bm.-avd. nr 418), (Boden C) —Degerselet (se under B-linjer, bm.-avd. nr 525) och (Åstorp)—Mölle (se under B-linjer, bm.-avd. nr 327).
12	—	4.8	1	4	—	14.3	—	12	2	—	—	—	3	
12	—	4.6	1	4	—	13.9	—	12	2	—	—	—	2	
10	—	4.9	1	5	—	9.7	—	10	—	—	—	—	—	
2	—	21.7	[4] 1	2	—	21.7	—	2	—	—	—	—	—	
9	—	5.3	1	3	—	15.9	—	9	—	—	—	—	—	[2] Sträckan Malmköping — Skebokvarn (se under A-linjer, bm.-avd. nr 107).
8	—	5.3	1	3	—	14.4	—	8	6	—	—	—	6	[3] 0.4 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.-avd. nr 118.
8	—	5.3	1	3	—	14.1	—	8	1	—	—	—	1	
9	—	5.5	1	3	—	16.6	1	8	—	—	—	—	—	[4] Sträckorna besiktig. varannan dag av banv.
8	—	5.7	1	3	—	15.3	1	7	2	1	1	—	2	
6	—	9.8	—	6	—	9.8	—	6	1	—	—	—	1	Inspektion verkställes varannan vardag samt sön- och helgdag av banmästaren och varannan vardag av sträckvakten.
6	—	9.6	—	6	—	9.6	—	6	1	—	—	—	1	
6	—	9.2	—	6	—	9.2	—	6	1	—	—	—	1	
9	—	7.5	1	5	—	13.4	1	8	3	—	—	—	3	[5] Sträckan Kävlinge—Furulund räknas till A-linjer och inspekteras varje dag. Sträck. (Furulund) —(Arlöv) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 306).
6	—	5.8	1	3	—	11.7	1	5	4	—	—	—	4	
6	—	5.9	1	3	—	11.8	1	5	3	—	—	1	2	[6] Sträckan (Skattungbyn) —(Bollnäs) (se under C-linjer, bm.-avd. nr 453 o. 452).
5	—	10.4	1	5	—	10.4	—	5	5	—	—	—	5	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.
6	—	10.0	1	6	—	10.0	—	6	1	—	—	—	1	
5	—	10.4	1	5	—	10.4	—	5	1	1	—	1	1	
6	—	10.0	1	6	—	10.0	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	1	—	—	—	1	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarnas nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	432	(Svenstavik)—(Brunflo) ...	Brunflo	—	51.0	5.2	—	varan. vard. varje Soh.	bm	bv
	453	(Skattungbyn)[1]—Voxna och Göringen—Dalfors	Voxna	—	50.8	5.9	—		bm	bv
	452	(Voxna)—(Bollnäs)	Bollnäs	—	49.4	7.1	0.6	»	bm	bv
	449	(Sveg)—Hede	Hede	—	71.8	5.0	—	»	bm	bv
13	436	(Östersund V)—(Munkflohögen)	Lit	—	59.0	6.5	0.3	»	bm	bv
	437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås — Hammerdal	Jämtl. Sikås ..	—	59.2	8.0	—	»	bm	bfm
	438	(Tännviken)—(Hoting) och Ulriksfors—Strömsund ...	Lövberga	—	59.5	11.2	1.9	»	bm	bfm
17	456	Härnösand—Bollstabruk ...	Härnösand ...	—	56.5	11.0	—	»	fbm	bfm
	455	(Bollstabruk)—(Långsele) .	Sollefteå	—	58.6	9.4	—	»	fbm	bfm
	451	(Forsmo)—(Tågsjöberg) ..	Ådalsliden ...	—	54.8	5.1	—	»	bm	bv
	450	Tågsjöberg—(Bosundet) ...	Backe	—	54.9	4.4	—	»	bm	bv
	440	Bosundet—Hoting—(Granberget)	Dorotea	—	46.9	6.4	—	»	bm	bv
	441	Granberget—Aronsjölid	Vilhelmina ...	—	56.3	4.3	—	»	bm	bv
	442	(Aronsjölid)—(Storuman) .	Storuman	—	53.0	3.4	—	»	bm	bv
22	503	(Anundsjö)—Mellansel[2]—Örnsköldsvik C	Mellansel	—	[2]37.8	16.4	—	»	fbm	bfm
21	511	(Vännäs)—Holmsund	Umeå	—	46.1	13.8	0.3	»	fbm	bfm
23	541	(Hällnäs)—Arvån	Åmsele	—	48.4	2.5	—	»	bm	bv
	542	(Arvån)—(Kattisavan)	Lycksele	—	44.6	4.0	—	»	bm	bv
	543	Kattisavan—(Barsele)	Åskilje	—	54.4	2.6	—	»	bm	bv
	544	Barsele—Storuman—Gubbberget	Storuman	—	44.3	5.5	—	»	fbm	bv
	545	(Gubberget)—Sorsele	Sorsele	—	47.4	3.9	—	»	bm	bv
	546	(Sorsele)—Järvtandberget .	Slagnäs	—	43.6	2.4	—	»	bm	bv
	547	(Järvtandberget)—(Arvidsjaur)	Avaviken	—	43.7	2.2	—	»	bm	bv
	548	Arvidsjaur—Saltmyran	Arvidsjaur ...	—	27.8	4.3	—	»	fbm	bv
	549	(Saltmyran)—(Jörn)	Glommersträsk	—	47.3	2.6	—	»	bm	bv
21	515	(Bastuträsk)—(Slind)	Krångfors	—	34.3	2.3	—	varan. vard. o. Soh	bm	bv
	516	Slind—Skelleftehamns nedre	Skellefteå stad	—	29.6	13.3	32.9		öbm	bfm

aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som föreståes av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspar				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	4	—	—	—	4	[1] Sträckan (Orsa)—Skattungbyn (se under C-linjer, bm.-avd. nr 444). Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	3	—	—	—	3	
5	—	9.9	1	5	—	9.9	—	5	6	—	—	—	6	
5	—	14.4	1	5	—	14.4	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	9.8	1	3	—	19.8	—	6	3	—	—	—	3	
6	—	9.9	1	3	—	19.8	1	5	—	—	—	—	—	
6	—	9.9	1	3	—	19.8	1	5	1	—	—	—	1	
6	—	9.4	1	6	—	9.4	1	5	14	1	—	4	11	
6	—	9.8	1	6	—	9.8	1	5	7	—	—	1	6	
6	—	9.1	1	6	—	9.1	—	6	3	—	—	1	2	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.
6	—	9.1	1	3	—	18.3	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	9.4	1	5	—	9.4	—	5	2	—	—	1	2	
6	—	9.4	1	6	—	9.4	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	8.8	1	3	—	17.6	—	6	1	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	4	—	9.4	1	7	1	—	—	—	1	[2] Sträckan Anundsjö—Mellansel, 8.3 km, räknas till B-linjer.
8	—	[3]5.9	1	4	—	[3]11.8	—	8	5	—	—	—	8	[3] Sidospåret Holmsund—Holmsundshamn, 1.3 km, medräknat.
6	—	8.1	1	3	—	16.2	—	6	—	—	—	—	—	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.
5	—	8.9	1	3	—	14.9	—	5	1	—	—	—	1	
6	—	9.1	1	3	—	18.1	—	6	1	—	—	—	1	
5	—	8.9	1	3	—	14.8	—	5	2	—	—	—	2	
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	8.7	1	3	—	14.5	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	8.7	1	3	—	14.6	—	5	—	—	—	—	—	
3	—	9.3	1	2	—	13.9	—	3	—	—	—	—	—	
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	—	—	—	—	—	[4] Industrispåren Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär medräknade.
5	—	6.9	1	3	—	11.4	—	5	2	—	—	1	3	
11	—	[4]5.0	1	7	—	[4]7.9	1	10	5	1	—	—	10	

Bansektioner nr	Banmästaravdelningarna's nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårslängd dubbelspår km	huvudspårslängd enkelspår km	sidospårslängd S. J. tillhörig km	sidospårslängd ensk. tillhörig km	inspektioner utföras	föreståndare	föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
20	524	(Älvsby)—Piteå	Piteå	—	51.8	9.1	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
19	561	Gällivare — Malmberget — Tingvallskulle och Gällivare—Koskullskulle	Gällivare	—	22.1	23.5	9.4	varan. vard. o. Soh	öbm	bfm
18	559	(Gällivare)—Porjus	Porjus	—	52.5	3.1	1.5	»	bm	bv
	560	(Porjus)—Jokkmokk	Porjus	—	47.5	3.0	1.1	»	bm	bv
20	527	(Degerselet)[1]—Morjärv	Morjärv	—	47.0	7.0	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bm
	528	(Morjärv)—Lappträsk	Vitvattnet ...	—	45.9	3.8	—		bm	bv
	529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—gränsen mot Finland	Haparanda ...	—	47.4	12.5	—	»	fbm	bm
	530	(Karungi)—Övertorneå	Hedenäset	—	46.5	3.0	—	»	fbm	bm

aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakts-sträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakts-sträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
	medellängd huvudspår				medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal			
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal besiktningar pr dygn	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	bankvakter	vägkorsningar	andra	bankvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
5	—	10.4	1	3	—	17.3	1	4	—	—	—	—	—	
7	—	3.2	1	3	—	7.4	1	6	—	—	—	—	—	
6	—	8.8	1	4	—	13.1	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	7.9	1	3	—	15.8	—	6	1	1	—	1	1	
7	—	6.7	1	3	—	15.7	1	6	—	—	—	—	—	[1] Sträckan (Boden C)—Degerselet (se under B-linjer, bm.-avd. nr 525).
7	—	6.5	1	3	—	15.3	—	7	—	—	—	—	—	
7	—	6.8	1	3	—	15.8	1	6	1	1	1	—	1	
8	—	5.8	1	4	—	11.6	1	7	—	—	—	—	—	

Sammanställning av banmästaravdelningar

Distrikt	Banmästaravdelningarnas antal	medelspårlängder huvudspår[1] km	medelspårlängder sidospår km	medelspårlängder totalt km
A-linjer.				
I distriktet	23	37.2	20.3	57.5
II »	15	32.8	15.8	48.6
III »	19	38.7	20.7	59.4
IV »	7	34.3	14.8	49.1
V »	18	23.9	8.0	31.9
Summa	**82**	**33**.6	**16**.4	**50**.0
B-linjer.				
I distriktet	9	41.7	24.7	66.4
II »	12	39.5	21.2	60.7
III »	1	50.9	49.6	100.5
IV »	24	41.2	11.7	52.9
V »	13	40.1	7.1	47.2
Summa	**59**	**40**.9	**15**.2	**56**.1
C-linjer.				
I distriktet	4	42.2	30.6	72.8
II »	9	49.3	11.3	60.6
III »	3	45.8	13.8	59.6
IV »	19	55.6	6.8	62.4
V »	21	43.3	8.9	52.2
Summa	**56**	**48**.5	**10**.4	**58**.9
Summa summarum	**197**	**40**.0	**14**.3	**54**.3

[1] Banlängden, ökad med längden av dubbelspåriga sträckor.

och banvaktssträckor vid årets slut.

Banvakts-sträckornas			Bevaknings-gruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen *icke* ombesörjes av sträckvakterna				
	medellängd huvudspår			medellängd huvudspår				antal platser		antal använd personal		
antal	dubbelspår km	enkelspår km	antal	dubbelspår km	enkelspår km	banförmän	banvakter	vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal
199	2.5	3.7	71	7.2	10.2	6	193	3	1	6	—	1
114	2.6	4.1	45	7.1	10.1	—	114	3	—	—	1	6
164	2.8	3.9	59	7.9	10.6	16	148	7	—	—	3	11
52	—	4.6	21	—	11.4	—	52	6	—	—	—	14
126	—	3.4	60	—	7.2	13	113	2	—	—	—	4
655	**2.6**	**3.8**	**256**	**7.4**	**9.5**	**35**	**620**	**21**	**1**	**6**	**4**	**36**
83	—	4.5	34	—	11.0	—	83	10	1	2	—	10
104	—	4.6	40	—	11.9	1	103	18	5	10	2	17
11	—	4.6	5	—	10.2	2	9	3	—	—	—	4
185	—	5.3	83	—	11.9	13	172	51	6	6	5	53
114		4.6	57	—	9.1	12	102	7	—	—	3	7
497	—	**4.8**	**219**	—	**11.0**	**28**	**469**	**89**	**12**	**18**	**10**	**91**
38	—	4.4	17	—	9.9	—	38	4	—	—	—	5
62	—	7.2	35	—	12.7	2	60	12	1	1	—	12
21	—	6.6	11	—	12.5	3	18	10	—	—	1	9
106	—	10.0	91	—	11.6	4	102	52	2	—	8	46
130	—	7.0	70	—	13.0	7	123	19	3	1	2	28
357	—	**7.6**	**224**	—	**12.1**	**16**	**341**	**97**	**6**	**2**	**11**	**100**
1 509	—	—	**699**	**7.4**	**10.9**	**79**	**1430**	**207**	**19**	**26**	**25**	**227**

Uppgift å banmästaravdelningarnas och banvaktssträckornas antal och medellängder för samtliga distrikt vid slutet av åren 1925, 1928, 1931 och 1934.

	År	Banmästar-avdelningar		Banvaktssträckor			
				å dubbelspåriga linjer		å enkelspåriga linjer	
		antal	medel-längd km	antal	medel-längd km	antal	medel-längd km
A-linjer	1925	72	25.7	188	2.3	434	3.3
»	1928	72	25.7	190	2.3	427	3.3
»	1931	71	26.1	181	2.4	421	3.4
»	1934	82	28.1	173	2.6	482	3.8
B-linjer	1925	63	35.2	—	—	631	3.5
»	1928	60	36.9	—	—	597	3.7
»	1931	63	36.8	—	—	580	4.0
»	1934	59	40.8	—	—	497	4.8
C-linjer	1925	43	45.0	—	—	326	5.9
»	1928	54	44.4	—	—	362	6.6
»	1931	59	44.0	—	—	338	7.7
»	1934	56	48.5	—	—	357	7.6

3. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhålls- samt mat-

Bansektion nr	Ledningsunderhållsområdets omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör området ifråga)	huvudort	Längd: dubbelspårsträcka km	Längd: enkelspårsträcka km	Längd: sidospårsträcka km	Längd: summa elektrifierad spårlängd (kol. 4×2 + kol. 5 + kol. 6)	Ledningsmästare: Stationeringsort	Ledningsmästare: Ledningsmästare
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(Krylbo)—Ulriksdal	Uppsala	58.8	94.9	60.9	273.4	Uppsala Heby	1 —
	(Ulriksdal)—Västberga ...	Stockholm	12.7	2.2	59.1	86.7	Stockholm	—
4	Västberga—(Stjärnhov)...	Södertälje S	41.0	42.2	56.2	180.4	Södertälje S	1
	Stjärnhov—(Hallsberg) ...	Sköldinge	—	115.1	36.9	152.0	Stjärnhov Sköldinge Katrineholm	— 1 —
3	Krylbo—Näverkärret	Krylbo	—	79.8	41.7	121.5	Krylbo Krampen	1 —
	(Näverkärret)—Hallsberg—Mariedam	Hallsberg	24.8	82.4	116.6	248.6	Örebro Hallsberg Mariedam	— 1 —
2	(Mariedam)—(Mjölby) ...	Mjölby	—	66.1	18.2	84.3	Mjölby	1
	Mjölby—Linghem		42.5	—	28.1	113.1	Linköping	—
	(Linghem)—Åby	Eksund	44.0	—	46.5	134.5	Eksund	1
	Åby—(Katrineholm)		—	40.6	6.6	47.2	Norrköping	—
	Åby—(Järna)		—	108.7	31.2	139.9	Enstaberga	—
8	(Hallsberg)—Falköping C	Moholm	15.0	129.2	66.2	225.4	Laxå	—
	Falköping C—Äng		—	110.2	30.2	140.4	Moholm Falköping C Jönköping C	1 — —
5	(Falköping C)—Göteborg C	Alingsås	45.0	68.7	51.3	210.0	Alingsås Göteborg	1 —
11	(Mjölby)—Stockaryd	Nässjö	80.5	47.3	65.2	273.5	Tranås	—
	(Äng)—Nässjö		—	2.5	—	2.5	Nässjö Stockaryd	1 —
	(Stockaryd)—(Hässleholm)	Alvesta	—	145.8	52.8	198.6	Alvesta Älmhult	1 —
10	Hässleholm—Stehag	Hässleholm	39.9	—	24.4	104.2	Hässleholm	1
	(Stehag)—Malmö	Malmö	43.4	—	121.0	207.8	Eslöv	—
	Malmö—Trälleborg F		—	31.8	18.6	50.4	Malmö	1
	Arlöv—Kävlinge		—	18.9	14.0	32.9	Trälleborg	—
12	(Kävlinge)—Ängelholm ...		—	58.2	45.3	103.5	Ängelholm	—
	Summa för S. J. utom malmbanan		**447.6**	**1 244.6**	**991.0**	**3 130.8**		**13**

Anm.: se nästa sida.

ings- och inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut.

ersonal							
Förste reparatörer	Reparatörer	Ledningsvakter	Ban- och byggnadsarbetare i medeltal under året		Matningsstation	Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör området ifråga)	Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör området ifråga)
			i passningstjänst	i annan tjänst			
10	11	12	13	14	15	16	17
1	1	5	—	—	Uppsala	Heby—Ulriksdal	Heby—Ulriksdal
—	—	1	—	—			
1	1	3	—	3			(Ulriksdal)—Västberga
1	1	6	—	3	Södertälje S	(Ulriksdal)—(Sjärnhov) och Järna—Enstaberga	(Ulriksdal)—Stjärnhov
—	—	1	—	—	Sköldinge	Stjärnhov—Vingåker	Stjärnhov—Vingåker
1	1	4	1	—			
—	1	1	—	—			
1	1	4	1	—	Krylbo	Näverkärret—Krylbo—(Heby)	Näverkärret—Krylbo—(Heby)
—	—	2	—	—			
—	—	1	—	—	Hallsberg	(Näverkärret)—Mariedam och Vingåker—(Finnerödja)	(Näverkärret)—Mariedam och Vingåker—Hallsberg
1	1	6	—	2			
—	—	1	—	—			
1	1	4	1	—	Mjölby	Linghem—(Tranås) och Mjölby—(Mariedam)	Linghem—Mjölby—(Mariedam)
—	—	1	1	—			
1	1	5	1	—	Eksund	(Enstaberga)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby	(Järna)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby
—	1	—	—	—			
—	—	1	1	—			
—	1	1	—	—	Moholm	Finnerödja—Falköping C—(Sandhem)	(Hallsberg)—Falköping C—distriktsgränsen
1	—	7	—	—			
1	1	2	—	10			
—	1	2	—	—			
1	2	6	—	8	Alingsås	(Falköping C)—Göteborg C	(Falköping C)—Göteborg C
—	2	4	—	11			
—	—	2	—	—	Nässjö	Tranås—Stockaryd och Sandhem—Nässjö	(Mjölby)—Lidnäs och distriktsgränsen—Nässjö
1	1	6	—	—			
—	—	2	—	—			
1	1	4	—	—	Alvesta	(Stockaryd)—Älmhult	(Lidnäs)—Osby
—	[1]2	—	—	—			
1	1	5	1	—	Hässleholm	(Älmhult)—Stehag	(Osby)—Lund
—	1	2	—	—	Malmö	(Stehag)—Trälleborg F och Arlöv—Ängelholm	(Lund)—Trälleborg och Arlöv—Ängelholm
1	1	6	1	5			
—	—	2	—	—			
—	—	2	—	—			
15	**24**	**99**	**8**	**42**			

3. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhålls- samt matnings-

Bansektion nr	Ledningsunderhållsområdets omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör området ifråga)	huvudort	Längd: dubbelspårssträcka km	Längd: enkelspårssträcka km	Längd: sidospårssträcka km	Längd: summa elektrifierad spårlängd (kol. 4×2 + kol. 5 + kol. 6)	Ledningsstationeringsort	Ledningsmästare
1	2	3	4	5	6	7	8	9
18	Luleå—(Norra Sunderbyn)	Notviken	—	19.3	49.7	69.0	Luleå Notviken	— 1
	Norra Sunderbyn—(Ljusåå)	Boden	—	34.6	[2]9.5	44.1	Boden	—
	Ljusåå—(Gullträsk)	Gransjö	—	31.5	4.3	35.8	Gransjö	—
	Gullträsk—(Murjek)	Lakaträsk	—	37.2	4.7	41.9	Lakaträsk	—
	Murjek—(Nattavara)	Polcirkeln	—	33.8	4.6	38.4	Polcirkeln	—
	Nattavara—(Harrträsk) ...	Nuortikon	—	34.6	7.4	42.0	Nuortikon	—
	Harrträsk—(Gällivare)	Gällivare	—	12.9	0.5	13.4	Gällivare [4]	—
	(Gällivare)—Porjus, Kuosakåbbå—(Linaälv)	Kuosakåbbå	—	—	—	—	Kuosakåbbå	—
19	Gällivare—Malmberget—Tingvallskulle	Gällivare	—	6.7	13.7	20.4	Gällivare	1
	Gällivare—Koskullskulle ...		—	8.8	2.1	10.9		
	Gällivare—Linaälv		—	23.5	10.1	33.6		
	(Linaälv)—(Lappberg) ...	Risbäck	—	44.2	2.1	46.3	Risbäck	—
	Lappberg—(Rensjön)	Kiruna	—	64.1	22.4	86.5	Kiruna	1
	Rensjön—Kaisepakte	Torneträsk	—	39.0	5.1	44.1	Torneträsk	—
	(Kaisepakte)—Björkliden	Abisko	—	31.6	7.2	38.8	Abisko	—
	(Björkliden)—Riksgränsen	Vassijaure	—	27.6	2.1	29.7	Vassijaure	—
	Summa för malmbanan		—	**449.4**	**145.5**	**594.9**		**3**

[1] Tjänstgöra som ledningsvakter.
[2] Häri ingår malmtågsspåret i Boden.
[3] Härav 1 e. o. reparatör, som tjänstgör som ledningsvakt.
[4] Personalen tillhör 19 bs.
[5] För tillsyn och underhåll av överföringsledningen.
[6] Vakant.

Angivna huvudspårslängder äro räknade till resp. stationshus mitt.

h inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut (forts.).

ersonal							
Förste repa-ratö-rer	Repa-ratö-rer	Led-nings-vakter	Ban- och byggnadsarbetare i medeltal under året		Matnings-station	Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör området ifråga)	Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten *icke* tillhör området ifråga)
			i pass-nings-tjänst	i annan tjänst			
10	11	12	13	14	15	16	17
—	1	3	—	4	Notviken	Luleå—(Norra Sunderbyn)	Luleå—(Norra Sunderbyn)
—	1	5	—	1			
1	1	2	1	1	Boden	Norra Sunderbyn—(Ljuså)	Norra Sunderbyn—(Ljuså)
1	[3]2	—	1	—	Gransjö	Ljuså—(Gullträsk)	Ljuså—(Gullträsk)
1	1	1	1	1	Lakaträsk	Gullträsk—(Murjek)	Gullträsk—(Murjek)
1	1	1	—	3	Polcirkeln	Murjek—(Nattavara)	Murjek—(Nattavara)
1	1	1	1	—	Nuortikon	Nattavara—(Harrträsk)	Nattavara—(Harrträsk)
—	—	—	—	—	Gällivare	Harrträsk—(Gällivare)	Harrträsk—(Gällivare)
—	[5]1	—	—	—	—		
—	1	5	—	1	Gällivare	Gällivare—Linaälv och sidolinjer till Malmberget och Koskullskulle	Gällivare—Linaälv och sidolinjer till Malmberget och Koskullskulle
1	1	2	—	1	Risbäck	(Linaälv)—(Lappberg)	(Linaälv)—(Lappberg)
—	3	9	—	2	Kiruna	Lappberg—(Rensjön)	Lappberg—(Rensjön)
1	1	2	—	1	Torneträsk	Rensjön—Kaisepakte	Rensjön—Kaisepakte
[6]—	1	3	—	1	Abisko	(Kaisepakte)—Björkliden	(Kaisepakte)—Björkliden
1	1	2	—	1	Vassijaure	(Björkliden)—Riksgränsen	(Björkliden)—Riksgränsen
8	**17**	**36**	**4**	**17**			

B. Banarbetarnas löneförhållanden.

Nytt kollektivavtal.

Det emellan styrelsen, å ena sidan, samt Svenska järnvägsmannaförbundet och Svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet, å andra sidan, den 9 april 1930 träffade kollektivavtalet angående avlöningsbestämmelser m. m. för *ban- och byggnadsarbetare*, för vilket avtal redogörelse lämnats i banavdelningens berättelse för år 1930, uppsades inom stadgad tid av båda parterna till upphörande med utgången av år 1933. Enär förhandlingarna om nytt avtal icke hunno avslutas före årsskiftet, bestämdes, att föreskrifterna i 1930 års avtal skulle gälla även efter 1934 års ingång och tills vidare intill dess nytt avtal hunnit träffas eller annorlunda blivit bestämt.

Efter förhandlingarnas slutförande träffades sedermera nytt kollektivavtal, daterat den 14 april 1934 och gällande fr. o. m. ingången av den avlöningsperiod, som började i senare hälften av nyssnämnda månad, t. o. m. den 31 december 1935. Om avtalet ej uppsäges före den 1 oktober 1935, förlänges det emellertid med ett år och så allt framgent, intill dess uppsägning enligt vad nyss nämnts sker. Det nya avtalet innebär i jämförelse med 1930 års avtal följande mera väsentliga ändringar.

Ortsgrupp	Timlön i öre enligt	
	1934 års avtal	1930 års avtal
A	74	76
B	80	82
C	87	89
D	94	97
E	101	104
F	111	114
G utom Stockholm	122	125
Stockholm	127	130

I det nya avtalet har i fråga om arbetare, som efter militärtjänstgöring återanställes, utsagts, att tiden för militärtjänstgöringen *ej* får inräknas i sådan anställningstid, som berättigar till sjukavlöning, semester och kostnadsfria resor.

Vidare har utsagts, att arbetare är berättigad till kostnadsfri vård å sjukhus eller lungsotssanatorium högst för så lång tid, som sjukavlöning enligt avtalet utgår.

I fråga om arbetare, som åtnjuter livränta från statens järnvägar på grund av olycksfall i arbete, har tillkommit en ny bestämmelse av innehåll, att sjukavlöningen i förekommande fall skall nedsättas till sådant belopp, att den jämte livräntan ej överstiger vad arbetaren i händelse han ej drabbats av olycksfallet skolat äga uppbära i sjukavlöning.

Enligt av parterna gjort uttalande bör semestern uttagas under vederbörandes anställningstid och om så icke kan ske, skall den uttagas emedelbart efter anställningens upphörande. Motsvarande bestämmelse saknades i tidigare avtal.

Gift arbetare tidigare medgiven rätt att utbyta hushållsfribiljett för egen person mot för hans hustru gällande dylik biljett har utsträckts att gälla även sådan arbetares barn.

Stadigvarande banarbetare.

Timlönerna till de stadigvarande banarbetarna, vilka ej innefattas i kollektivavtalet, hava fr. o. m. den 1 juli 1934 sänkts med samma belopp (2 à 3 öre) som ban- och byggnadsarbetarnas timlöner.

Löneinkomster.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis över de av arbetarna uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under året dels vid arbete å ordinarie tid, dels vid arbete å övertid.

Såsom av tabellen framgår har arbetarnas löneinkomst vid arbete å ordinarie tid utgjort i genomsnitt per arbetare och timme: vid drift och underhåll 105 öre (år 1933 108 öre) samt vid förändrings- och nybyggnadsarbeten 116 öre (år 1933 121 öre).

Av vid drift och underhåll anställda arbetare voro omkring 26 procent (år 1933 27 procent) sysselsatta med ackordsarbeten. Vid förändrings- och nybyggnadsarbeten utgjorde motsvarande procenttal 47 (år 1933 50).

Arbete å övertid har under året förekommit i avsevärt större omfattning än föregående år. Stegringen utgör omkring 28 procent. Samtidigt har löneinkomsten per övertidstimme nedgått med c:a 5 procent.

Övriga förmåner uppgingo till de belopp, som framgå av nedanstående sammanställning.

Semester- och sjukavlöningskostnader samt utgifter för läkarvård och begravningshjälp m. m. åt arbetare vid banavdelningen under året.

	I medeltal anställda arbetare	Kostnad, kr	
		Summa	Per arbetare
Stadigvarande banarbetare	239	25 641	107
Ban- och byggnadsarbetare	4 006	393 700	98
Samtliga arbetare	**4 245**	**419 341**	**99**

Härförutom har i sjukavlöning till sådana ålderstigna stadigvarande banarbetare — 147 st. —, vilka äro varaktigt oförmögna till arbete, under året utbetalts 114 722 kr, utgörande i runt tal 780 kr i medeltal per dylik arbetare.

I. Drift och underhåll,

Bansektion nr	Antal arb. i effekt. tjänst i medeltal [1]	Vid arbete mot timlön å ordinarie tid: Grupp I (arb. utan särskild yrkeskunnighet) [2]								Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbetare) [3]								Grupp I—III	Antal arb. i effekt. tjänst i medeltal [1]
Ortsgrupp		A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm		
a. Stadigvarande																			
1	22	—	—	72	—	—	—	—	138	—	—	101	112	123	—	—	147	137	1
2	5	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103	—	121		—	—	114	—
3	5	85	—	97	—	—	121	—	—	—	—	104	—	—	134	—	—	109	—
4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	—	134	—	133	125	—
5	18	84	—	—	—	—	—	131	—	—	—	—	113	—	—	143	—	132	5
6	7	—	90	97	103	—	—	—	—	—	—	—	—	123	—	—	—	111	—
7	5	—	90	97	102	—	—	—	—	—	—	—	—	126	—	—	—	95	—
8	6	84	91	97	103	—	—	—	—	—	100	107	—	—	—	—	—	97	1
9	4	84	90	—		—	121	—	—	98	—	—	—	—	—	—	—	100	—
10	12	84	—	95	104	—	120	—	—	—	97	105	—	—	134	—	—	113	3
11	12	84	90	97	104	—	—	—	—	93	—	107	117	—	—	—	—	95	3
12	3	—	—	—	104	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106	—
13	12	—	90	101	106	114	—	130	—	—	—	—	—	—	—	144	—	120	—
14	11	—	—	—	101	111	—	—	—	—	—	—	114	121	131	—	—	115	—
15	5	—	90	97	—	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	1
16	2	—	90	—	—	—	121	—	—	—	—	111	—	—	—	—	—	105	—
17	5	—	—	101	107	—	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107	—
18	17	—	—	—	—	—	—	141	—	—	—	—	—	—	—	145	—	143	2
19	35	—	—	—	—	—	132	141	—	—	—	—	—	—	145	154	—	142	2
20	5	—	—	—	102	—	—	127	—	—	—	—	—	—	—	138	—	131	—
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	3	—	—	99	—	—	—	—	—	—	—	114	—	—	135	—	—	113	—
23	1	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—
I medeltal	—	**84**	**90**	**97**	**104**	**111**	**127**	**136**	**138**	**94**	**100**	**106**	**115**	**122**	**135**	**147**	**146**	**123**	—
Antal arb.	**199**	**8**	**12**	**16**	**13**	**10**	**19**	**40**	**13**	**3**	**1**	**6**	**7**	**8**	**9**	**27**	**7**	—	**18**
b. Ban- och																			
1	149	74	80	88	94	101	111	—	128	88	—	101	—	114	—	—	140	114	44
2	48	74	78	87	94	101	—	—	—	—	86	98	—	112	—	—	—	89	10
3	90	74	83	88	94	—	111	—	—	88	94	103	—	—	122	—	—	91	8
4	111	74	80	87	94	102	112	—	128	81	92	98	104	115	119	—	136	90	15
5	55	74	81	87	94	—	—	121	—	87	93	100	107	—	—	138	—	109	29
6	36	74	80	87	94	97	—	—	—	88	95	100	107	115	—	—	—	97	16
7	53	75	80	88	95	—	—	—	—	84	90	97	105	114	—	—	—	86	22
8	57	78	85	88	94	—	—	—	—	85	88	98	109	—	—	—	—	87	22
9	47	74	80	87	94	—	111	123	—	87	94	100	105	—	126	—	—	87	18
10	99	74	81	87	94	—	112	—	—	—	—	100	113	—	124	—	—	95	34
11	59	74	81	87	94	—	—	—	—	81	88	—	104	—	—	—	—	81	6
12	82	74	81	87	94	102	—	—	—	85	90	97	—	—	—	—	—	83	30
13	59	—	79	89	97	107	—	123	—	—	—	—	109	113	—	134	—	100	40
14	55	74	80	87	94	102	109	—	—	—	86	—	114	126	—	—	—	90	33
15	84	73	80	87	—	101	—	—	—	—	89	94	—	109	—	—	—	89	72
16	43	74	80	87	95	101	112	—	—	—	96	107	106	—	127	—	—	90	26
17	77	—	81	89	96	103	110	—	—	—	96	94	113	112	125	—	—	97	76
18	98	—	—	93	102	110	—	130	—	—	—	—	110	118	—	139	—	120	25
19	63	—	—	—	—	—	119	130	—	—	—	—	—	—	143	144	—	124	19
20	75	—	—	93	100	107	116	127	—	—	—	—	—	—	—	135	—	108	25
21	45	—	84	91	98	105	115	—	—	—	—	118	—	114	130	—	—	98	10
22	38	79	84	90	—	104	115	—	—	—	95	101	—	—	128	—	—	90	25
23	50	—	—	91	99	104	118	—	—	—	—	—	114	120	—	—	—	103	9
I medeltal	—	**75**	**81**	**88**	**97**	**104**	**114**	**128**	**128**	**86**	**92**	**100**	**107**	**114**	**126**	**139**	**139**	**98**	—
Antal arb.	**1 573**	**196**	**252**	**261**	**194**	**180**	**130**	**77**	**63**	**13**	**26**	**37**	**31**	**28**	**19**	**40**	**26**	—	**614**
Grupp a + b	—	**75**	**81**	**89**	**97**	**104**	**116**	**131**	**130**	**87**	**92**	**101**	**109**	**116**	**129**	**142**	**141**	**100**	—
Antal arb.	**1 772**	**204**	**264**	**277**	**207**	**190**	**149**	**117**	**76**	**16**	**27**	**43**	**38**	**36**	**28**	**67**	**33**	—	**632**

[1] Beräknat på grundval av antalet arbetstimmar. — [2] Vid timlönsarb.: normaltimlön. —

Vid arbete å ackord eller enligt arbetsavtal å ordinarie tid																	Totalt	Vid arbete å tid utöver ordinarie arbetstid		
Grupp I (arb. utan särsk. yrkeskunnighet)[2]								Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbetare)[3]								Grupp I-III		Avlöningsbelopp kr	Antal timmar	Genomsnittlig löneinkomst öre pr t.
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm					
anarbetare.																				
—	—	—	—	—	—	—	177	—	—	—	—	—	—	—	178	177	138	1 862	765	243
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	340	153	222
23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123	110	7	5	140
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	189	—	—	189	127	62	31	200
22	—	—	—	—	—	166	—	—	—	—	—	—	—	185	—	165	139	1 719	744	231
—	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	111	1 021	454	225
—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	—	—	—	110	95	373	234	159
08	102	118	—	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	—	—	105	97	82	49	167
00	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	101	—	—	—
17	133	111	—	—	—	—	—	—	140	141	149	—	—	—	—	124	115	634	307	207
98	120	101	—	—	—	—	—	122	—	126	143	—	—	—	—	124	100	49	29	169
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106	16	9	178
—	103	115	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	120	114	57	200
—	—	—	114	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	115	117	55	213
—	108	—	—	119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	99	142	101	141
—	110	—	—	—	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	107	182	117	156
—	—	—	118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	118	107	—	—	—
—	—	—	—	—	—	147	—	—	—	—	—	—	—	152	—	152	144	440	199	221
—	—	—	—	—	165	170	—	—	—	—	—	—	—	212	—	178	143	2 429	1 005	242
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131	538	320	168
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	96	121	—	—	—	—	—	—	—	139	—	—	—	—	—	106	112	12	6	200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	35	21	167
109	**107**	**111**	**119**	**119**	**155**	**166**	**177**	**122**	**140**	**137**	**143**	**141**	**189**	**168**	**178**	**143**	**125**	**10 174**	**4 661**	**218**
2	**2**	**1**	—	—	**1**	**5**	**1**	—	**1**	**1**	**1**	—	—	**3**	—	—	—			
yggnadsarbetare.																				
103	103	119	119	130	137	—	179	118	—	—	—	—	—	—	197	124	116	40 666	18 167	224
94	103	113	117	128	—	—	—	—	115	—	—	—	—	—	—	108	92	177	114	155
113	114	111	—	—	146	—	—	—	—	102	—	—	—	—	—	114	93	1 081	660	164
102	113	113	137	111	147	—	—	—	—	—	153	—	—	—	—	118	93	5 382	3 344	161
103	108	118	121	—	—	160	—	130	139	—	—	—	—	179	—	139	119	13 189	6 255	211
123	108	113	125	128	—	—	—	—	123	121	—	118	—	—	—	114	102	1 802	933	193
104	103	100	110	—	—	—	—	116	—	—	114	—	—	—	—	104	91	1 040	635	164
100	102	113	112	—	—	—	—	—	121	128	108	—	—	—	—	103	91	1 567	1 015	154
99	107	109	117	—	143	155	—	100	109	110	—	—	—	—	—	109	93	2 012	1 765	114
97	103	110	117	—	130	—	—	—	—	134	147	—	152	—	—	120	101	12 272	6 851	179
95	100	122	126	—	—	—	—	—	—	—	142	—	—	—	—	105	83	440	276	159
101	106	113	99	135	—	—	—	161	142	—	—	—	—	—	—	104	88	1 270	925	137
—	100	103	117	116	—	138	—	—	—	—	147	—	—	—	—	108	103	126	66	191
85	108	116	118	125	129	—	—	—	—	—	—	—	133	—	—	113	99	70	49	143
103	111	110	—	114	—	—	—	—	—	126	—	—	—	—	—	111	99	2 210	1 530	144
95	108	110	116	109	122	—	—	—	136	—	—	—	125	—	—	112	98	90	67	134
—	112	115	115	120	121	—	—	—	125	121	—	111	128	—	—	117	106	65	54	120
—	—	100	127	132	—	140	—	—	—	—	127	142	—	153	—	135	123	6 146	3 225	191
—	—	—	—	—	163	161	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	133	8 953	3 959	226
—	—	111	116	127	128	119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	110	2 121	1 246	170
—	105	125	117	129	130	—	—	—	—	—	—	—	153	—	—	118	101	869	566	154
107	110	114	—	125	148	—	—	—	195	133	—	—	182	—	—	112	99	780	467	167
—	—	99	125	110	129	—	—	—	—	—	—	151	—	—	—	117	105	849	463	183
102	**108**	**112**	**119**	**122**	**142**	**155**	**179**	**126**	**128**	**121**	**142**	**136**	**133**	**161**	**197**	**117**	**103**	**103 177**	**52 632**	**180**
79	**179**	**125**	**80**	**57**	**44**	**22**	**6**	—	**5**	**4**	**4**	**1**	**2**	**6**	—	—	—			
102	**108**	**112**	**119**	**122**	**142**	**156**	**179**	**125**	**129**	**123**	**142**	**136**	**136**	**163**	**189**	**117**	**105**	**113 351**	**57 293**	**198**
81	**181**	**126**	**80**	**57**	**45**	**27**	**7**	—	**6**	**5**	**5**	**1**	**2**	**9**	—	—	—			

[3] Vid timlönsarb.: normaltimlön förhöjd med 1—14 öre.

II. Förändrings- och

Bansektion nr	Antal arb. i effekt. tjänst i medeltal[1]	Vid arbete mot timlön å ordinarie tid: Grupp I (arb. utan särskild yrkeskunnighet)[2]								Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbetare)[3]								Grupp I—III	Antal arb. i effekt. tjänst i medeltal[1]
Ortsgrupp.....		A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm		
																			a. Stadigvarand
1	4	—	—	70	—	—	—	—	136	—	—	—	—	124	—	—	148	138	—
2	1	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	125	123	—	—	—	117	—
3	1	84	—	97	—	—	121	—	—	—	—	104	—	—	114	—	—	103	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136	—	—	136	—
5	—	83	—	—	—	—	—	116	—	—	—	—	—	—	—	137	—	119	1
6	1	—	—	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	122	—	—	—	121	—
7	—	—	88	96	102	—	—	—	—	—	—	—	—	125	—	—	—	100	—
8	—	—	91	97	—	—	—	—	—	—	101	106	—	—	—	—	—	99	—
9	—	81	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	—
10	1	—	—	96	—	—	119	—	—	—	—	107	—	—	135	—	—	119	1
11	1	83	90	100	104	—	—	—	—	94	—	106	117	—	—	—	—	104	—
12	1	—	—	—	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	—
13	—	—	—	—	—	116	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	—	131	—
14	—	—	—	—	—	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111	—
15	—	—	88	96	—	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—
16	1	—	88	—	107	—	119	—	—	—	—	111	—	—	—	—	—	113	—
17	—	—	—	—	—	—	119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	—
18	4	—	—	—	—	—	—	137	—	—	—	—	—	—	—	144	—	141	2
19	1	—	—	—	—	—	132	141	—	—	—	—	—	—	143	155	—	142	1
20	1	—	—	—	111	—	—	130	—	—	—	—	—	—	—	142	—	137	—
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	—	—	—	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130	—	—	100	—
23	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—
I medeltal	—	**84**	**91**	**95**	**103**	**114**	**125**	**129**	**136**	**94**	**101**	**106**	**117**	**122**	**131**	**145**	**148**	**127**	—
Antal arb.	**17**	—	—	**1**	**1**	—	**1**	**3**	**2**	—	—	**1**	—	**2**	**1**	**4**	**1**	—	**5**
																			b. Ban- och
1	113	75	81	94	96	103	111	—	131	88	—	103	110	113	—	—	140	104	129
2	20	75	81	88	93	102	—	—	—	—	87	95	—	113	—	—	—	85	15
3	134	74	80	88	95	—	112	—	—	88	95	106	109	—	123	—	—	93	38
4	47	74	80	88	94	103	113	—	128	—	87	100	109	114	120	—	141	92	13
5	12	75	80	87	94	—	—	122	—	88	94	—	108	—	—	137	—	118	44
6	32	74	80	87	94	100	—	—	—	88	104	116	113	125	—	—	—	102	31
7	18	74	80	87	94	—	—	—	—	85	90	97	106	117	—	136	—	89	7
8	12	74	80	87	94	—	—	—	—	85	90	99	110	—	—	—	—	84	25
9	49	74	80	87	94	—	111	124	—	87	92	99	103	—	—	—	—	85	64
10	80	75	81	88	95	—	111	88	—	—	—	101	114	—	130	138	—	101	71
11	102	72	80	89	94	—	112	—	—	82	87	—	106	—	126	—	—	100	58
12	90	75	81	92	93	102	—	—	—	86	99	102	—	—	—	—	—	85	98
13	9	—	80	88	97	104	—	122	—	—	—	—	—	120	—	136	—	97	4
14	14	74	80	87	94	101	112	—	—	—	100	100	—	115	124	—	—	96	52
15	69	74	80	90	—	101	—	—	—	—	87	96	—	109	—	—	—	91	126
16	10	74	81	87	94	103	111	—	—	—	98	102	113	—	—	—	—	91	3
17	17	—	82	87	94	102	112	—	—	—	94	124	113	—	125	—	—	97	26
18	18	—	—	—	101	110	—	129	—	—	—	—	108	—	—	140	—	127	7
19	12	—	—	—	—	—	122	132	—	—	—	—	—	—	146	147	—	131	3
20	35	—	—	93	100	107	117	128	—	—	—	105	114	—	—	133	—	113	16
21	29	—	86	91	98	104	113	—	—	—	—	105	112	115	—	—	—	99	9
22	7	81	88	90	—	102	114	—	—	—	94	100	—	—	128	—	—	89	3
23	27	—	—	91	99	105	117	—	—	—	—	—	—	119	—	—	—	106	21
I medeltal	—	**75**	**81**	**90**	**96**	**103**	**113**	**126**	**130**	**86**	**95**	**105**	**107**	**116**	**126**	**139**	**140**	**97**	—
Antal arb.	**956**	**108**	**139**	**184**	**116**	**90**	**111**	**34**	**23**	**4**	**12**	**47**	**35**	**16**	**14**	**12**	**11**	—	**863**
Grupp a+b	—	**75**	**81**	**90**	**96**	**103**	**113**	**126**	**131**	**87**	**95**	**105**	**107**	**117**	**127**	**140**	**141**	**98**	—
Antal arb.	**973**	**108**	**139**	**185**	**117**	**90**	**112**	**37**	**25**	**4**	**12**	**48**	**35**	**18**	**15**	**16**	**12**	—	**868**

[1] Beräknat på grundval av antalet arbetstimmar. — [2] Vid timlönsarb.: normaltimlön. —

nybyggnadsarbeten.

Vid arbete å ackord eller enligt arbetsavtal å ordinarie tid																	Totalt	Vid arbete å tid utöver ordinarie arbetstid		
Grupp I (arb. utan särskild yrkeskunnighet)[2]								Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbetare)[3]								Grupp I—III		Avlöningsbelopp kr	Antal timmar	Genomsnittlig löneinkomst öre pr t.
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm					
banarbetare.																				
—	—	—	—	—	—	—	166	—	—	—	—	—	—	—	—	166	138	424	182	233
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	—	—	—
113	—	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	105	15	8	188
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	—	—	160	139	—	—	—
124	—	—	—	—	—	168	—	—	—	—	—	—	—	178	—	158	130	290	128	227
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122	—	—	—	122	122	20	12	167
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—
112	105	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	103	27	15	180
96	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	94	—	—	—
—	—	100	94	—	—	—	—	—	144	145	—	—	—	—	—	127	122	74	39	190
108	—	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	105	2	1	200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	—	—	—
—	—	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	134	43	21	205
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111	—	—	—
—	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	102	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	—	160	147	—	—	—
—	—	—	—	—	175	186	—	—	—	—	—	—	—	222	—	183	152	396	164	241
—	—	—	—	—	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	131	8	4	200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	99	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—
114	**106**	**104**	**94**	**120**	**139**	**176**	**166**	—	**144**	**145**	—	**122**	**160**	**162**	—	**142**	**130**	**1 299**	**574**	**226**
1	—	**1**	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—	—	—	**2**	—	—	—			
byggnadsarbetare.																				
151	138	162	158	152	143	—	180	125	—	—	—	176	—	—	195	160	134	17 817	8 541	209
105	111	115	132	133	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116	98	31	23	135
116	119	125	149	—	143	—	—	—	—	115	—	—	—	—	—	125	100	756	458	165
99	117	125	132	147	142	—	158	—	—	—	175	—	—	—	144	128	100	2 985	1 610	185
105	120	125	125	—	—	161	—	—	156	—	—	—	—	184	—	148	141	4 504	2 015	224
121	121	159	122	128	—	—	—	—	119	—	—	129	—	—	—	151	126	233	168	139
—	109	122	124	—	—	—	—	—	132	—	120	—	—	—	—	112	96	—	—	—
97	99	118	128	—	—	—	—	—	—	135	133	—	—	—	—	99	94	551	373	148
107	111	148	141	—	144	139	—	109	121	131	—	—	—	148	—	123	106	1 082	762	142
99	96	139	138	—	148	—	—	—	—	135	151	—	156	—	—	137	118	15 231	8 774	174
137	144	150	144	—	139	—	—	—	—	157	139	—	152	—	—	143	116	5 954	3 104	192
110	148	154	124	110	175	—	—	132	120	133	—	—	—	—	—	134	110	438	310	141
—	96	96	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	97	89	45	198
—	103	118	130	127	—	—	—	—	—	—	—	115	123	—	—	116	112	564	440	128
106	119	163	—	118	—	—	—	—	—	152	—	111	—	—	—	143	124	2 360	1 814	130
64	105	93	101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	93	1 706	996	171
—	110	119	119	127	122	—	—	—	122	134	172	164	124	—	—	127	115	—	—	—
—	—	—	142	159	—	154	—	—	—	—	148	—	—	161	—	158	135	3 919	1 913	205
—	—	—	—	—	160	183	—	—	—	—	—	—	196	—	—	166	138	3 034	1 438	211
—	—	122	133	149	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133	120	1 674	917	183
—	141	128	107	129	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133	107	15	9	167
100	109	113	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	146	—	—	111	95	—	—	—
—	—	106	135	112	127	—	—	—	—	—	—	155	—	—	—	125	115	77	42	183
113	**121**	**149**	**137**	**136**	**143**	**161**	**180**	**123**	**122**	**138**	**149**	**162**	**146**	**162**	**195**	**137**	**116**	**63 020**	**33 752**	**187**
134	**154**	**261**	**79**	**84**	**56**	**32**	**24**	—	**9**	**4**	**10**	**2**	**3**	**6**	**5**	—	—			
113	**121**	**149**	**137**	**136**	**143**	**161**	**180**	**123**	**122**	**139**	**149**	**160**	**146**	**162**	**195**	**137**	**116**	**64 319**	**34 326**	**187**
135	**154**	**262**	**79**	**84**	**56**	**33**	**24**	—	**9**	**4**	**10**	**2**	**3**	**8**	**5**	—	—			

[3] Vid timlönsarb.: normaltimlön förhöjd med 1—14 öre.

C. Drift och

1. Kostnader för drift och underhåll

Konto			Bansek-								
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
31	11—59	*Sektionsledning*	**72**.9	**51**.3	**56**.4	**73**.3	**64**.6	**34**.2	**35**.0	**67**.3	**61**.5
32		*Linjetjänst:*									
	11	Avlöning till ord. tjänstemän	250.9	176.9	139.9	162.0	99.5	85.1	97.2	133.0	148.0
	12	Avlöning till icke ord. tjänstemän	4.6	0.5	0.8	0.6	1.4	—	0.2	0.1	—
	13	Avlöning till arbetarpersonal	28.5	1.9	1.7	5.2	7.8	5.1	11.5	3.5	21.9
	17	Extra löneförmåner	2.9	0.3	1.4	1.2	0.8	0.4	0.7	0.7	0.3
	18	Resekostnads- och traktamentsersättning	14.4	7.6	9.2	10.7	4.6	8.9	9.6	10.2	15.1
	32	Brännoljor för motorer	4.6	1.3	3.0	1.9	1.6	1.2	2.7	1.5	2.5
	16, 27, 31, 33—93	Övriga kostnader	66.7	5.0	14.2	6.0	17.7	4.0	3.0	3.1	4.4
		Summa tj.-konto 32	**372**.6	**193**.5	**170**.2	**187**.6	**133**.4	**104**.7	**124**.9	**152**.1	**192**.2
33		*Anläggningar för elektrisk tågdrift:*									
	11	Avlöning till ord. tjänstemän	3.2	38.0	14.0	24.1	19.2	—	—	21.3	—
	12	Avlöning till icke ord. tjänstemän	—	3.0	2.3	3.5	0.5	—	—	1.1	—
	13	Avlöning till arbetarpersonal	—	—	1.0	4.5	2.5	—	—	1.4	—
	17	Extra löneförmåner	0.4	0.5	0.4	0.2	1.0	—	—	0.4	—
	18	Resekostnads- och traktamentsersättning	—	3.6	2.0	2.9	5.1	—	—	2.7	—
	32	Brännoljor för motorer	0.2	0.4	0.4	0.4	0.9	—	—	0.7	—
	16, 27, 33—59	Övriga kostnader	0.4	1.1	0.8	0.9	1.5	—	—	0.2	—
		Summa tj.-konto 33	**4**.2	**46**.6	**20**.9	**36**.5	**30**.7	—	—	**27**.8	—
35		*Underhåll av bana och byggnader:*									
	11	Banvallen	32.0	28.8	41.1	59.9	26.8	15.8	42.3	26.9	48.5
	12	Broar, vägportar och trummor	21.3	4.3	7.0	24.8	21.2	7.5	5.6	9.6	12.5
	13	Vägar, vägbroar och gångbroar	28.3	11.6	10.6	19.4	5.5	4.3	4.0	8.7	8.8
	21	Räler med tillbehör	121.0	39.9	51.5	49.9	50.2	31.3	21.0	41.0	37.0
	22	Spårväxlar och korsningar med tillbehör	66.7	26.3	34.0	55.0	43.0	20.0	12.6	27.4	20.7
	23	Sliprar	222.1	144.9	143.5	184.8	95.4	93.5	89.7	115.8	149.2
	24	Riktning och ballast	447.1	215.1	220.0	283.6	171.6	131.9	127.7	208.8	196.2
	31	Byggnader för energiens omformning	—	0.2	0.5	1.1	2.3	—	—	0.6	—
	32	Elektrisk utrustning av stationer	—	5.2	4.5	13.1	8.9	—	—	4.2	—
	33	Överföringsledningar, stolpar	—	—	—	—	—	—	—	—	—

nderhåll.

tusental kronor per bansektion och konto.

i o n n u m m e r														
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Summa
62.2	**51.2**	**55.4**	**41.4**	**46.9**	**45.7**	**33.9**	**40.5**	**64.3**	**61.9**	**50.6**	**43.0**	**30.7**	**36.0**	**1 180.2**
138.6	129.0	111.0	124.1	162.4	178.8	102.5	116.3	171.2	174.5	134.4	117.8	93.5	99.7	3 146.3
1.0	0.6	0.6	0.9	0.4	—	3.3	1.0	6.5	7.4	2.2	0.3	0.1	4.5	37.0
21.4	3.1	12.3	10.7	29.5	24.5	12.9	29.7	17.6	10.9	9.2	19.4	3.5	7.4	299.2
0.8	0.5	0.8	0.5	0.4	0.9	0.2	0.4	0.9	3.6	0.3	0.2	0.1	0.1	18.4
7.3	13.4	11.1	10.4	13.0	19.2	9.4	12.1	10.5	9.0	12.9	8.7	6.9	7.9	242.1
2.2	2.7	1.1	2.5	2.4	3.1	2.9	2.7	4.1	1.3	2.9	2.3	1.6	2.5	54.6
11.0	3.7	31.6	5.7	9.7	7.4	5.2	5.3	10.1	5.7	9.1	7.1	3.2	5.4	244.3
182.3	**153.0**	**168.5**	**154.8**	**217.8**	**233.9**	**136.4**	**167.5**	**220.9**	**212.4**	**171.0**	**155.8**	**108.9**	**127.5**	**4 041.9**
35.8	37.9	0.2	—	—	—	—	—	67.9	73.6	—	—	—	—	335.2
0.1	1.5	—	—	—	—	—	—	9.1	10.3	—	—	—	—	31.4
3.8	—	—	—	—	—	—	—	11.7	11.1	—	—	—	—	36.0
1.4	0.3	—	—	—	—	—	—	0.3	1.3	—	—	—	—	6.2
1.7	1.5	0.3	—	—	—	—	—	2.5	2.3	—	—	—	—	24.6
1.2	0.8	—	—	—	—	—	—	0.3	0.5	—	—	—	—	5.8
2.8	1.4	—	—	—	—	—	—	4.1	5.6	—	—	—	—	18.8
46.8	**43.4**	**0.5**	—	—	—	—	—	**95.9**	**104.7**	—	—	—	—	**458.0**
32.6	22.1	42.8	73.8	91.6	120.0	26.1	127.1	81.3	57.0	73.1	42.4	63.2	42.7	1 217.9
11.9	3.7	14.4	11.9	8.2	5.2	8.8	17.8	32.8	13.1	14.8	11.3	13.3	5.0	286.0
21.1	12.9	12.4	14.7	6.5	7.1	5.8	9.4	7.2	6.0	13.8	6.0	6.1	4.7	234.9
60.8	73.7	51.5	26.0	35.7	36.9	23.9	22.6	21.7	40.4	32.2	24.6	21.2	17.5	931.5
78.2	42.9	34.6	14.7	18.8	22.9	9.4	9.4	26.4	29.6	12.2	13.3	2.3	3.4	623.8
188.9	167.6	165.8	101.4	148.0	161.7	95.4	175.5	99.1	73.6	145.7	103.8	87.6	47.7	3 000.7
256.2	230.9	213.8	200.2	269.9	313.8	143.2	300.0	234.1	203.8	198.0	136.0	161.1	124.4	4 987.4
0.4	0.5	—	—	—	—	—	—	3.8	3.0	—	—	—	—	12.4
8.2	4.9	—	—	—	—	—	—	5.5	11.1	—	—	—	—	65.6
—	—	—	—	—	—	—	—	12.8	4.4	—	—	—	—	17.2

1. Kostnader för drift och underhåll

Konto			Bansek 1	2	3	4	5	6	7	8	9
35	34	Överföringsledningar, övriga delar	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	35	Kontaktledningar, stolpar	15.5	2.0	0.3	10.0	33.2	—	—	12.1	—
	36	» övriga delar	30.7	26.0	16.2	21.7	31.4	—	—	23.3	—
	41	Byggnader för allmän förvaltning	85.8	—	1.3	—	—	0.4	—	1.4	—
	42	Byggnader för trafiktjänst	100.3	34.5	44.8	27.2	40.3	16.0	15.7	30.9	31.5
	43—47	Övriga husbyggnader	19.8	13.8	11.3	14.0	17.4	9.3	13.4	11.4	10.4
	48	Planteringar	56.3	11.8	16.2	16.4	37.8	9.4	10.0	20.2	14.7
	51	Stationsplaner m. m.	75.4	27.6	21.2	26.5	17.0	12.6	8.2	14.9	19.0
	52	Hamnanläggningar	—	—	—	—	—	0.3	0.7	—	—
	53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar	39.6	18.4	25.4	20.7	34.0	13.6	7.1	15.9	15.7
	55	Maskinella anordningar	5.1	2.4	3.6	2.4	3.3	1.4	0.7	4.5	0.7
	57	Brandväsendet	2.5	0.3	0.8	2.3	—	1.1	0.6	2.9	0.7
	59	Övriga anordningar	5.3	10.8	1.0	10.1	5.5	1.2	1.5	1.9	1.3
	71	Telegraf- och telefonanläggningar	28.6	14.6	8.4	10.6	15.7	11.6	8.8	8.2	17.8
	73	Signal- och säkerhetsanläggningar	106.0	69.6	65.1	77.8	65.5	41.6	30.0	64.4	77.7
	75	Stängsel	41.4	30.7	20.2	44.4	14.5	11.8	24.6	41.3	37.5
	77	Snöröjning	10.7	1.2	4.2	5.1	2.6	2.5	28.2	6.7	2.2
		Summa tj.-konto 35	**1 561.5**	**740.0**	**752.7**	**980.8**	**743.1**	**437.1**	**452.4**	**703.0**	**702.1**
71 73	10 10	*Hjälpanläggningar*	**59.0**	—	—	—	**13.2**	**1.9**	—	—	—
78		*Underhåll av inventarier och effekter:*									
	42	Dressiner	19.7	9.8	13.1	11.3	13.7	8.8	7.6	13.3	9.9
	43	Snöplogar och dylikt	—	—	—	0.2	—	0.2	0.5	0.3	—
	45, 46, 49	Diverse fordon på spår	0.2	2.0	1.4	6.6	6.1	2.1	1.3	2.4	8.1
	51	Automobiler	4.7	—	—	—	—	—	—	—	—
	66	Övriga kostnader	10.6	1.2	1.9	2.7	1.9	2.0	1.4	1.5	1.7
		Summa tj.-konto 78	**35.2**	**13.0**	**16.4**	**20.8**	**21.7**	**13.1**	**10.8**	**17.5**	**19.7**
		Summa tj.-konto 31—33, 35, 71, 73, 78	2 105.4	1 044.4	1 016.6	1 299.0	1 006.7	591.0	623.1	967.7	975.5
	300, 308	*Avgår:* inkomster	40.5	13.0	11.1	13.6	13.0	1.7	1.6	6.9	11.5
		Återstår	**2 064.9**	**1 031.4**	**1 005.5**	**1 285.4**	**993.7**	**589.3**	**621.5**	**960.8**	**964.0**
		Motsvarande år 1933	1 806.7	973.9	983.0	1 287.0	1 033.2	606.0	627.8	946.2	925.3

[1] Inkomstsaldo.

Ang. uppgift å ändrade förhållanden, som påverka jämförelsen med föregående år,
Ang. uppgift rörande det ekonomiska utfallet av hyresverksamheten, se Drifttjänst-

i tusental kronor per bansektion och konto (forts.).

t i o n n u m m e r														
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Summa
—	0.1	—	—	—	—	—	—	3.4	7.0	—	—	—	—	10.5
5.4	2.2	—	—	—	—	—	—	26.2	9.9	—	—	—	—	116.8
24.3	18.5	0.2	—	—	—	—	—	18.5	34.5	—	—	—	—	245.3
3.1	—	—	0.6	—	0.2	0.5	0.3	4.6	—	—	—	—	—	98.2
75.1	34.4	26.5	28.3	39.0	31.8	14.7	30.7	16.7	7.2	25.2	24.9	7.6	5.3	708.6
6.3	7.1	3.2	12.1	12.2	8.3	7.2	12.0	12.6	21.0	21.2	16.3	9.3	5.2	274.8
38.0	15.0	23.0	40.6	9.0	12.4	7.2	11.2	15.8	15.2	28.6	8.3	3.9	7.0	428.0
34.8	11.7	22.4	9.6	10.4	10.1	13.4	20.1	13.8	5.6	18.5	15.4	8.6	3.3	420.1
—	—	—	—	—	1.7	—	—	2.8	—	—	—	0.4	—	5.9
19.9	16.8	11.3	18.3	12.0	14.8	8.0	8.5	14.7	24.8	20.4	11.8	4.3	4.3	380.3
3.0	5.6	3.2	1.3	1.6	5.4	0.3	0.7	40.0	0.7	0.8	1.4	0.4	0.3	88.8
4.4	0.6	3.1	1.0	0.1	0.5	0.3	0.1	0.7	1.3	2.6	0.7	0.4	0.8	27.8
2.7	3.3	1.9	1.6	0.3	1.5	1.1	0.8	0.3	0.5	1.1	0.8	0.4	0.1	55.0
15.1	7.3	17.0	23.1	22.2	24.8	17.8	6.3	30.4	19.6	16.8	14.4	8.3	7.0	354.4
88.2	66.5	54.2	31.7	46.5	72.8	10.6	20.5	37.5	15.7	33.2	12.5	15.5	5.0	1 108.1
16.4	37.4	18.8	30.5	24.3	24.3	17.2	17.5	14.5	8.4	37.4	16.5	22.6	4.7	556.9
8.0	0.3	2.0	62.6	17.0	6.3	23.2	17.4	67.9	176.6	39.7	22.8	13.5	21.1	541.8
1 003.0	**786.0**	**722.1**	**704.0**	**773.3**	**882.5**	**434.1**	**807.9**	**845.1**	**790.0**	**735.3**	**483.2**	**450.0**	**309.5**	**16 798.7**
7.9	—	—	[1] 1.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.4
18.0	10.1	10.0	10.1	12.3	14.7	11.9	9.5	17.7	9.3	11.0	8.0	7.3	6.6	263.7
1.9	—	—	2.5	0.6	0.8	0.6	1.0	2.1	3.0	1.1	1.0	0.1	0.7	16.6
1.9	0.6	0.5	0.4	0.3	0.4	0.7	0.2	2.5	4.8	1.9	2.6	2.0	2.4	51.4
—	—	—	—	—	—	—	—	0.7	0.7	—	—	—	—	6.1
1.6	1.6	2.3	1.0	0.7	1.7	0.8	0.7	3.1	1.9	1.2	1.4	0.7	1.0	44.6
23.4	**12.3**	**12.8**	**14.0**	**13.9**	**17.6**	**14.0**	**11.4**	**26.1**	**19.7**	**15.2**	**13.0**	**10.1**	**10.7**	**382.4**
1 325.6	1 045.9	959.3	912.6	1 051.9	1 179.7	618.4	1 027.3	1 252.3	1 188.7	972.1	695.0	599.7	483.7	22 941.6
5.1	12.7	2.8	3.4	13.6	32.5	4.8	1.3	1.3	7.8	20.1	15.6	6.4	0.1	240.4
1 320.5	**1 033.2**	**956.5**	**999.2**	**1 038.3**	**1 147.2**	**613.6**	**1 026.6**	**1 251.0**	**1 180.9**	**952.0**	**679.4**	**593.3**	**483.6**	**22 701.2**
1 263.3	882.6	944.9	924.8	900.0	1 019.6	567.9	776.8	1 260.3	1 188.3	982.0	634.3	586.4	304.7	21 425.0

se Drifttjänststatistik för år 1934, sid. 53.
statistik för år 1934, sid. 54—57.

2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift)

A-

Konto		Västberga — Ulriksdal	Västberga — Järna	Järna — Hallsberg	Ulriksdal — Uppsala C	Uppsala C — Krylbo	Örebro S — Hallsberg	Järna — Nyköping — Åby — Katrineholm	Åby — Mjölby
31 11—59	*Sektionsledning*	**173**	**173**	**157**	**94**	**108**	**96**	**106**	**125**
32	*Linjetjänst:*								
11	Avlöning till ord. tjänstemän	618	389	324	206	384	207	417	393
12	» » icke ord. »	21	—	—	—	—	—	2	1
13	» » arbetarpersonal	75	—	3	7	22	—	8	2
17	Extra löneförmåner	9	4	2	4	2	—	1	—
18	Resekostnads- och traktamentsers.	11	16	18	22	23	11	22	14
32	Brännoljor för motorer	14	2	6	3	7	2	6	1
16, 27, 31, 33—93	Övriga kostnader	272	17	15	7	39	2	4	17
	Summa tj.-konto 32	**1 020**	**428**	**368**	**249**	**477**	**222**	**460**	**428**
35	*Underhåll av bana och byggnader:*								
11	Banvallen	60	63	83	44	65	48	93	46
12	Broar, vägportar och trummor	80	47	66	1	25	3	10	10
13	Vägar, vägbroar och gångbroar	49	52	38	7	77	47	7	41
21	Räler med tillbehör	359	124	118	102	131	275	45	124
22	Spårväxlar och korsningar med tillbehör	228	244	116	58	83	47	30	83
23	Sliprar	366	417	397	377	363	265	299	353
24	Riktning och ballast	515	638	636	1 294	743	276	530	462
41	Byggnader för allmän förvaltning	420	—	—	—	—	—	—	—
42	» » trafiktjänst	348	97	46	19	138	20	44	104
43—47	Övriga husbyggnader	76	11	58	2	15	11	5	51
48	Planteringar	200	25	57	35	34	21	30	24
51	Stationsplaner m. m.	66	47	50	33	321	59	42	79
52	Hamnanläggningar	—	—	—	—	—	—	—	—
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar	127	47	64	19	63	40	29	51
55	Maskinella anordningar	23	4	13	—	2	12	7	4
57	Brandväsendet	10	9	2	1	1	2	1	1
59	Övriga anordningar	12	13	32	19	2	3	20	28
71	Telegraf- och telefonanläggningar	77	23	31	7	34	2	30	36
73	Signal- och säkerhetsanläggningar	215	270	139	163	150	171	120	188
75	Stängsel	77	90	102	18	52	22	55	81
77	Snöröjning	8	9	9	17	15	4	1	4
	Summa tj.-konto 35	**3 316**	**2 230**	**2 057**	**2 216**	**2 314**	**1 328**	**1 398**	**1 770**
71 10, 73 10	*Hjälpanläggningar*	**273**	—	—	—	—	—	—	—
78	*Underhåll av inventarier o. effekter:*								
42	Dressiner	26	18	29	47	33	9	21	24
43	Snöplogar och dylikt	—	—	—	—	—	—	—	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår	1	16	18	—	1	2	5	4
51	Automobiler	23	—	—	—	—	—	—	—
66	Övriga kostnader	48	8	5	3	4	—	2	3
	Summa tj.-konto 78	**98**	**42**	**52**	**50**	**38**	**11**	**28**	**31**
	Summa tj.-konto 31, 32, 35, 71, 73, 78	4 880	2 873	2 634	2 609	2 937	1 657	1 992	2 354
300, 308	*Avgår:* inkomster	101	32	30	15	99	19	27	32
	Återstår	**4 779**	**2 841**	**2 604**	**2 594**	**2 838**	**1 638**	**1 965**	**2 322**
	Motsvarande år 1933	4 901	2 839	2 614	2 660	2 331	1 397	1 957	2 132

[1] Inkomstsaldo.

i kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton.

linjer.

Hallsberg—*Falköping C*	Falköping C—Alingsås	*Alingsås—Partille*	Partille—*Göteborg C.* o. Olskroken—*Göteborg-Tingstad*	Göteborg—Halmstad C	Mjölby—*Sävsjö*	Sävsjö—Hässleholm	*Hässleholm*—Arlöv	*Arlöv—Malmö C—Lundavägen*	Lundavägen—*Trälleborg F*	Arlöv—*Halmstad C*	Krylbo—*Ljusdal*	*Luleå*—Gällivare	*Gällivare*—Kiruna C	*Kiruna C—Vassijaure—gränsen*	Samtliga bandelar
154	**175**	**202**	**192**	**180**	**97**	**119**	**118**	**169**	**166**	**155**	**81**	**201**	**127**	**255**	**146**
337	284	320	281	396	242	300	346	257	308	312	327	489	436	649	368
—	—	—	9	—	2	—	1	3	1	—	—	19	23	24	5
13	29	[1] 1	33	44	3	11	15	85	104	17	38	56	34	34	25
2	1	1	4	1	1	1	—	7	1	2	3	3	4	18	3
24	17	28	4	42	24	33	16	7	23	30	33	33	19	36	23
6	7	6	2	10	7	4	3	5	1	3	7	11	4	4	6
11	7	24	94	15	8	9	27	39	11	115	15	27	11	25	38
393	**345**	**378**	**427**	**508**	**287**	**358**	**408**	**403**	**449**	**479**	**423**	**638**	**531**	**790**	**468**
51	68	139	51	134	29	67	76	17	56	145	190	259	125	229	102
24	28	7	112	40	9	7	36	8	25	39	9	113	19	61	37
11	21	32	4	26	3	56	42	13	100	40	12	23	2	34	29
98	60	32	262	92	157	147	99	264	120	176	54	58	66	182	131
82	41	94	192	75	96	82	139	281	275	132	56	90	58	125	110
259	358	357	193	460	316	390	401	386	440	315	253	278	221	239	329
410	782	553	315	595	450	517	428	708	526	672	571	697	490	776	583
5	—	—	—	—	—	—	4	15	6	1	1	7	—	—	22
48	47	99	170	80	59	88	75	361	282	87	37	55	13	31	91
39	13	3	100	8	11	20	19	16	2	13	18	42	9	119	31
55	27	309	48	38	29	35	105	88	72	57	31	50	37	57	58
36	75	42	40	65	24	25	37	57	320	60	15	42	15	20	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	1
48	22	166	106	44	17	57	52	58	29	32	30	51	38	112	55
12	3	8	15	2	8	16	3	22	4	8	5	141	1	3	17
10	—	1	—	2	1	1	3	33	3	8	2	2	3	6	4
4	1	13	26	3	2	13	4	12	12	2	2	1	1	2	10
29	13	43	67	38	14	16	23	66	12	36	51	101	35	85	41
156	175	220	186	257	129	151	184	206	300	199	160	130	26	70	165
74	94	36	17	123	78	77	38	27	20	48	31	49	26	27	59
23	3	2	13	6	1	—	12	1	44	6	10	198	191	887	63
1 474	**1 831**	**2 156**	**1 917**	**2 088**	**1 433**	**1 765**	**1 780**	**2 639**	**2 648**	**2 076**	**1 538**	**2 397**	**1 376**	**3 065**	**1 995**
—	**26**	—	**67**	—	—	—	—	**81**	—	—	—	—	—	—	**18**
44	35	43	42	28	21	21	39	39	47	31	33	54	19	39	32
1	—	—	—	—	—	—	2	12	2	—	—	6	8	11	2
9	10	23	12	33	—	3	3	11	2	2	1	9	14	16	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	1
5	4	6	7	6	4	3	3	8	2	8	4	11	2	10	7
59	**49**	**72**	**61**	**67**	**25**	**27**	**47**	**70**	**53**	**41**	**38**	**82**	**43**	**80**	**50**
2 080	2 426	2 808	2 664	2 843	1 842	2 269	2 353	3 362	3 316	2 751	2 080	3 318	2 077	4 190	2 677
28	35	41	39	17	24	30	10	14	13	8	57	2	7	40	32
2 052	**2 391**	**2 767**	**2 625**	**2 826**	**1 818**	**2 239**	**2 343**	**3 348**	**3 303**	**2 743**	**2 023**	**3 316**	**2 070**	**4 150**	**2 645**
2 151	2 723	3 012	2 658	2 560	1 580	1 881	2 547	3 171	3 156	2 600	2 153	3 334	2 131	4 069	2 600

2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektr. tågdrift)

B-

	Konto	Krylbo—Örebro S	Hallsberg—Mjölby	Uppsala C — Gävle C	Falköping C — Nässjö	Göteborg-Tingstad—Strömstad
31 11—59	*Sektionsledning*	**107**	**111**	**53**	**190**	**133**
32	*Linjetjänst:*					
11	Avlöning till ord. tjänstemän	282	332	220	314	354
12	» » icke ord. »	4	—	2	1	—
13	» » arbetarpersonal	4	2	46	4	67
17	Extra löneförmåner	3	2	1	1	1
18	Resekostnads- och traktamentsersättning	17	23	33	25	35
32	Brännoljor för motorer	6	6	1	—	2
16, 27, 31, 33—93	Övriga kostnader	50	7	26	3	8
	Summa tj.-konto 32	**366**	**372**	**329**	**348**	**467**
35	*Underhåll av bana och byggnader:*					
11	Banvallen	84	115	21	82	113
12	Broar, vägportar och trummor	13	21	5	26	24
13	Vägar, vägbroar och gångbroar	12	12	33	39	19
21	Räler med tillbehör	61	83	78	113	96
22	Spårväxlar och korsningar med tillbehör	53	51	20	47	31
23	Sliprar	267	182	249	312	301
24	Riktning och ballast	441	593	286	743	405
41	Byggnader för allmän förvaltning	6	—	—	—	—
42	» » trafiktjänst	101	71	41	126	79
43—47	Övriga husbyggnader	15	7	12	14	43
48	Planteringar	29	12	36	48	36
51	Stationsplaner m. m.	40	43	33	42	33
52	Hamnanläggningar	—	—	—	—	—
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar	38	27	16	32	36
55	Maskinella anordningar	3	8	—	11	1
57	Brandväsendet	1	3	1	3	2
59	Övriga anordningar	3	—	—	7	3
71	Telegraf- och telefonanläggningar	15	15	38	6	51
73	Signal- och säkerhetsanläggningar	122	113	91	177	140
75	Stängsel	41	44	80	150	69
77	Snöröjning	5	9	24	9	5
	Summa tj.-konto 35	**1 350**	**1 409**	**1 064**	**1 987**	**1 487**
71 10, 73 10	*Hjälpanläggningar*	—	—	**17**	—	—
78	*Underhåll av inventarier och effekter:*					
42	Dressiner	31	29	15	21	23
43	Snöplogar och dylikt	—	—	—	—	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår	1	1	—	9	8
51	Automobiler	—	—	—	—	—
66	Övriga kostnader	5	1	1	2	3
	Summa tj.-konto 78	**37**	**31**	**16**	**32**	**34**
	Summa tj.-konto 31, 32, 35, 71, 73, 78	1 860	1 923	1 479	2 557	2 121
300, 308	*Avgår:* inkomster	21	22	11	2	41
	Återstår	**1 839**	**1 901**	**1 468**	**2 555**	**2 080**
	Motsvarande år 1933	1 895	1 683	1 144	2 383	2 140

[1] Inkomstsaldo.

kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton (forts.).

injer.

Laxå — *Charlottenberg*— gränsen	Ljusdal — *Bräcke*	Bräcke — *Långsele*	Kilafors— *Stugsund*	Ljusdal— *Hudiksvall*	Ånge — *Sundsvall C*	Bräcke — Brunflo	*Brunflo— Östersund V*	Östersund V — *Storlien— gränsen*	Sundsvall C — Gävle C	Härnösand— Sundsvall C	Långsele— Jörn	*Jörn— Boden C*	Samtliga bandelar
109	**75**	**87**	**80**	**78**	**98**	**74**	**171**	**95**	**57**	**76**	**128**	**109**	**102**
271	266	316	268	307	289	333	350	278	217	224	380	273	294
—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	1	2	1
16	33	17	67	6	95	28	80	19	61	87	27	26	34
1	1	—	1	—	1	1	2	1	—	1	1	—	1
28	17	21	30	39	26	30	20	27	25	34	27	27	26
4	5	6	2	3	2	1	14	5	2	2	5	6	4
13	8	8	21	5	49	6	75	7	8	7	14	25	17
333	**331**	**370**	**389**	**360**	**462**	**399**	**541**	**339**	**313**	**355**	**455**	**359**	**377**
50	100	304	157	406	151	131	54	211	85	152	209	129	135
24	23	5	11	13	21	10	10	32	5	7	42	24	20
14	11	2	23	13	17	7	178	18	10	32	17	17	19
100	86	70	58	31	37	53	63	53	64	95	78	62	75
63	32	21	26	23	19	20	153	28	33	9	29	39	37
297	232	269	327	206	258	220	177	217	271	415	358	306	280
419	475	481	383	504	546	363	237	476	374	472	561	435	464
1	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	1
51	63	78	160	63	103	52	211	71	27	50	35	55	66
29	22	23	21	12	26	2	162	17	5	21	33	67	26
30	17	13	8	20	29	12	849	24	2	—	14	35	34
40	4	23	57	12	41	5	54	23	7	14	19	58	29
1	—	—	4	18	—	—	—	—	—	—	—	—	1
43	23	23	14	43	27	3	296	25	6	10	27	54	32
4	—	1	26	24	10	—	8	5	—	2	1	2	4
3	—	1	—	—	—	1	4	3	—	—	2	9	2
4	1	—	4	6	1	—	6	6	—	—	1	3	2
37	33	19	83	21	72	55	226	39	21	9	43	47	37
132	81	55	116	89	124	115	155	80	51	88	55	120	99
38	30	44	89	30	63	47	101	62	37	63	65	68	59
8	22	20	12	13	50	38	29	236	17	39	54	64	39
1 388	**1 255**	**1 452**	**1 579**	**1 547**	**1 595**	**1 134**	**2 989**	**1 626**	**1 015**	**1 478**	**1 643**	**1 594**	**1 461**
6	—	—	—	—	—	—	—	[1]8	—	—	—	—	**1**
28	15	24	13	13	32	19	70	17	13	10	25	32	23
1	—	—	2	—	4	—	1	12	3	—	2	2	2
7	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	9	6	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	1	2	6	1	1	1	1	4	1	1	2	6	3
42	**16**	**26**	**21**	**14**	**39**	**20**	**74**	**33**	**17**	**11**	**38**	**46**	**31**
1 878	1 677	1 935	2 069	1 999	2 194	1 627	3 775	2 085	1 402	1 920	2 264	2 108	1 972
5	22	25	57	55	28	6	14	8	31	2	17	68	23
1 873	**1 655**	**1 910**	**2 012**	**1 944**	**2 166**	**1 621**	**3 761**	**2 077**	**1 371**	**1 918**	**2 247**	**2 040**	**1 949**
1 927	1 630	1 818	1 913	1 830	2 082	1 717	3 438	2 112	936	1 357	2 080	2 073	1 922

2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektr. tågdrift)

C-

	Konto	Örebro S — Svartå	Södertälje C— Eskilstuna C	Stålboga — Skebokvarn	Skövde— *Karlsborg*	Kristinehamn — *Mora*	Vansbro— *Särna*	*Barsebäcks-hamn* — Sjöbo	Billesholms gruva — Landskrona o Åstorp— *Mölle*	Veinge— *Markaryd* — Hässleholm
31 11—59	*Sektionsledning*	**73**	**116**	**68**	**89**	**87**	**57**	**63**	**88**	**147**
32	*Linjetjänst:*									
11	Avlöning till ord. tjänstemän	210	232	162	212	261	127	155	193	238
12	» » icke ord. »	—	—	24	—	1	—	4	—	7
13	» » arbetarpersonal	2	34	18	—	23	28	36	38	76
17	Extra löneförmåner	6	2	—	—	2	—	—	—	3
18	Resekostn.- o. traktamentsers.	17	32	6	17	26	13	14	18	26
32	Brännoljor för motorer	8	4	—	1	7	3	12	—	3
16, 27, 31, 33—93	Övriga kostnader	4	9	1	4	9	3	5	4	8
	Summa tj.-konto 32	**247**	**313**	**211**	**234**	**329**	**174**	**226**	**253**	**361**
35	*Underhåll av bana o. byggnader:*									
11	Banvallen	42	245	42	59	114	55	26	26	130
12	Broar, vägportar o. trummor	22	10	2	11	12	12	6	25	40
13	Vägar, vägbroar o. gångbroar	10	32	6	12	10	6	51	21	13
21	Räler med tillbehör	41	80	41	62	54	32	32	86	135
22	Spårväxlar o. korsningar med tillbehör	[1] 10	13	14	27	30	22	7	42	5
23	Sliprar	239	327	350	239	216	159	288	272	792
24	Riktning och ballast	244	369	180	239	280	270	322	353	521
41	Byggnader för allm. förvaltn.	—	—	—	—	—	—	2	—	—
42	» » trafiktjänst	38	75	10	33	41	23	40	52	52
43—47	Övriga husbyggnader	2	18	30	7	34	21	2	—	1
48	Planteringar	41	14	3	12	28	11	11	56	54
51	Stationsplaner m. m.	34	64	23	9	22	11	22	53	55
52	Hamnanläggningar	—	—	—	1	2	—	—	—	—
53—54	Utvändiga vatten-, avloppsm. fl. ledningar	6	50	13	5	17	13	7	20	17
55	Maskinella anordningar	—	—	1	4	3	—	—	8	4
57	Brandväsendet	1	6	2	—	2	—	2	9	4
59	Övriga anordningar	1	3	—	2	5	—	—	1	17
71	Telegraf- och telefonanläggn.	9	11	3	9	29	2	38	9	82
73	Signal- och säkerhetsanläggn.	118	97	36	53	92	20	33	81	36
75	Stängsel	51	40	77	59	72	23	28	43	55
77	Snöröjning	24	13	11	4	45	86	31	5	6
	Summa tj.-konto 35	**913**	**1 467**	**844**	**847**	**1 108**	**766**	**948**	**1 162**	**2 019**
78	*Underhåll av invent. o. effekter:*									
42	Dressiner	23	20	6	5	20	11	25	13	20
43	Snöplogar och dylikt	—	1	—	—	2	—	1	—	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår	3	2	—	—	4	1	1	1	1
51	Automobiler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Övriga kostnader	2	6	—	—	3	2	1	1	2
	Summa tj.-konto 78	**28**	**29**	**6**	**5**	**29**	**14**	**28**	**15**	**23**
	Summa tj.-konto 31, 32, 35, 78	1 261	1 925	1 129	1 175	1 553	1 011	1 265	1 518	2 550
300, 308	*Avgår:* inkomster	14	22	13	3	4	3	5	4	7
	Återstår	**1 247**	**1 903**	**1 116**	**1 172**	**1 549**	**1 008**	**1 260**	**1 514**	**2 543**
	Motsvarande år 1933	1 397	1 959	1 325	1 116	1 642	971	1 039	1 759	2 303

[1] Inkomstsaldo.

Anm. 1. Utgifterna för sektionsledningen, vilka vid bokföringen ej fördelas på olika ban-
Anm. 2. Utgifterna för växtdepåerna kvarligga i regel å de bandelar, å vilka depåerna
Anm. 3. Stationsnamn med kursiv stil anger, att stationen tillhör bandelen ifråga.

i kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton (forts.).

linjer.

Mora — Brunflo	Orsa — Bollnäs	Östersund V — *Hoting*	Hoting — Storuman	Hoting — Forsmo	Långsele — *Härnösand*	Harmånger — *Bergsjö*	Boden C — *Haparanda* — gränsen	Mellansel — *Örnsköldsvik*	Vännäs — *Holmsund*	Hällnäs — *Storuman*	Basträsk — *Skellefteå hamn*	Jörn — Arvidsjaur	Älvsby — *Piteå*	*Storuman* — *Arvidsjaur*	Gällivare — *Jokkmokk*	Samtliga bandelar
54	**84**	**57**	**47**	**50**	**153**	**30**	**105**	**100**	**135**	**92**	**125**	**96**	**69**	**68**	**67**	**82**
182	191	176	203	208	294	119	279	285	351	218	315	252	229	230	305	223
8	—	3	6	—	—	—	7	—	—	8	—	4	—	15	11	4
17	44	10	15	23	129	22	14	2	75	28	93	12	14	8	17	29
—	—	1	1	1	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	1
14	24	12	12	9	47	6	30	12	23	17	35	21	11	18	10	20
6	2	4	7	6	5	—	6	4	14	5	10	8	4	6	8	6
10	8	5	6	7	22	1	15	7	34	10	29	11	13	16	23	10
237	**269**	**211**	**250**	**254**	**497**	**148**	**352**	**311**	**499**	**286**	**482**	**308**	**271**	**293**	**374**	**293**
33	89	113	75	124	643	12	179	119	154	113	89	115	80	76	74	119
10	35	23	22	18	85	3	41	43	28	21	51	7	6	4	6	21
9	15	18	4	8	38	5	39	41	30	12	20	19	18	7	5	17
38	57	49	24	36	51	37	71	107	71	32	69	43	50	47	50	52
15	24	10	2	5	56	—	10	10	23	10	29	7	36	6	7	17
159	210	193	144	272	625	132	290	245	318	233	222	57	269	11	192	238
196	449	376	416	361	1 108	258	419	397	371	262	397	445	206	239	342	355
1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	1
23	38	21	23	23	140	4	53	30	133	7	115	40	31	5	10	39
16	5	12	27	9	35	6	34	135	27	14	63	8	2	11	6	20
14	11	12	11	7	52	1	82	23	51	16	31	10	32	19	13	25
22	30	14	23	4	107	—	23	141	47	9	95	10	29	5	17	29
—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—
16	9	9	14	1	37	2	37	35	14	13	39	5	14	10	5	17
—	2	—	—	—	4	1	1	6	5	1	10	1	4	—	—	2
1	—	1	—	—	—	—	3	1	1	1	2	1	2	3	2	2
2	1	1	1	—	5	—	2	2	2	—	8	—	—	1	—	2
25	54	15	3	2	36	8	26	4	12	19	56	9	22	16	16	22
17	31	17	19	12	64	4	40	19	29	8	41	17	8	12	3	36
25	47	55	19	11	60	28	82	58	36	21	106	7	73	2	5	41
43	37	70	40	37	23	12	94	59	113	40	65	62	70	51	112	51
665	**1 144**	**1 009**	**867**	**930**	**3 171**	**513**	**1 526**	**1 483**	**1 465**	**832**	**1 508**	**863**	**952**	**525**	**891**	**1 106**
20	27	14	18	17	27	3	18	31	28	19	29	7	7	14	21	18
1	—	—	6	—	—	1	3	1	—	1	2	2	—	3	5	2
2	—	1	—	1	1	1	3	—	12	5	3	10	1	5	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	2	1	1	1	3	—	—	6	3	1	10	3	—	3	1	2
24	**29**	**16**	**25**	**19**	**31**	**5**	**24**	**38**	**43**	**26**	**44**	**22**	**8**	**25**	**27**	**24**
980	1 526	1 293	1 189	1 253	3 852	696	2 007	1 932	2 142	1 236	2 159	1 289	1 300	911	1 359	1 505
7	12	4	2	2	6	9	28	6	2	—	188	—	1	—	6	12
973	**1 514**	**1 289**	**1 187**	**1 251**	**3 846**	**687**	**1 979**	**1 926**	**2 140**	**1 236**	**1 971**	**1 289**	**1 299**	**911**	**1 353**	**1 493**
933	1 299	1 351	1 127	1 093	2 979	.	1 872	1 813	2 056	1 129	2 223	773	1 197	996	1 341	1 436

delar, hava här uppdelats på grundval av summa bokförda övriga utgifter å resp. bandelar.
äro belägna, vilket förklarar den höga kostnaden för planteringar å dessa bandelar.

3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten.

Kompletteringsarbeten.

Linjen Södertälje S—Eskilstuna.

Under år 1933 påbörjades å denna linje arbeten med breddning av bergskärningar samt komplettering och utflyttning av ballastmurar. Dessa arbeten ha fortgått även under år 1934, varvid uppfördes 1 002 m ballastmurar, vilket arbete, inberäknat breddning av bergskärningar, dragit en kostnad av 9 200 kr. Ävenledes hava tidigare igångsatta arbeten med utläggning av tryckbankar under året fortsatts. Härför har utförts, lossats och planerats 5 698 kbm sten och fyllning för en kostnad av 18 690 kr, motsvarande 3.28 kr per kbm.

Linjen Sundsvall C—Ånge—Långsele.

Arten och omfattningen av samt kostnaderna för de kompletteringsarbeten, som under året utförts å ovan angivna linje, framgå av följande tablå.

Arbete	Enhet	Sundsvall C—Ånge			Ånge—Långsele		
		Mängd	Medel-à-pris	Kostnad kronor	Mängd	Medel-à-pris	Kostnad kronor
Schaktning för nya slänter och diken i slänter	kbm	1 751.5	2.05	3 593.—	4 036.5	2.05	8 312.40
Schaktning av släntskärning	lm	—	—	—	1 192	0.86	1 035.75
Rasjord vid d:o	kbm	—	—	—	263	1.50	394.50
Stensprängning, jordsten, översten	»	30	3.63	109.—	382	3.85	1 469.50
D:o, d:o	st.	130	2.—	260.—	635	2.—	1 270.—
Bortschaktning av överblivet grus från krönkant med grusets utförande å bank	kbm	—	—	—	270	2.05	556.—
Putsning av slänter	kvm	3 312	0.99	330.80	11 760	0.10	1 238.50
Torvavtagning med transport och påläggning å slänter och diken	»	3 284	0.29	985.—	7 627	0.31	2 398.10
Matjordsbeklädnad av slänter och diken	»	1 600	0.10	160.—	2 808.5	0.30	842.55
Anordnande av bankdiken för utlopp från skärningar	»	—	—	—	93	1.90	177.—
Grävning och stenfyllning för dräneringsdike	lm	21	2.—	42.—	1 326	2.48	3 297.50
Läggning av glacismur i slänt	kvm	12	4.—	48.—	184	2.26	416.—
Rivning av glacismur i slänt	»	—	—	—	130	1.38	180.—
Rivning av gammal dränering	lm	—	—	—	1 099	0.87	962.60
Reparation av stenmur	»	—	—	—	50	1.—	50.—
Rivning och bortkörning av sten i gamla skärningar och diken	»	—	—	—	586	1.64	963.60
Stenfyllning å slänt i skärningar	»	—	—	—	561	2.67	1 498.—
Grävning av bandiken	»	76	2.—	152.—	254	2.30	586.—
Omläggning av stentrummor vid vägövergångar	st.	13	36.69	477.—	14	35.35	495.—
Nedschaktning av krönkant	lm	2 000	0.25	513.—	6 048	0.29	1 763.—
Rensning av diken	»	720	1.01	732.—	2 591	0.43	1 140.—
Lyftning och baxning av huvudspår	»	2 603	0.12	332.—	7 742	0.22	1 739.40
Diverse transporter och arbeten samt arbetsledning	—	—	—	296.—	—	—	4 547.87
Summa	—	—	—	**8 029.80**	—	—	**35 333.27**

Den kompletterade bankroppen ansluter sig i möjligaste mån till den förutvarande verkliga balanslinjen samt gällande normalsektion. Ombalansering av linjen eller återförande av denna till i generalprofilen angiven balanslinje har sålunda verkställts endast i enstaka fall, där sådan åtgärd beräknats förbilliga arbetet eller av annan anledning ansetts lämplig.

Linjerna Krylbo—Ljusdal, Kilafors—Stugsund och Ljusdal—Hudiksvall.

Under året hava å dessa linjer utförts kompletteringsarbeten, avsedda att i möjligaste mån återställa bankroppen i dess ursprungliga form samt att förbättra banvallens dränering. De viktigaste arbetenas beskaffenhet samt de à-priser, som tillämpas vid desammas utförande, framgå av nedanstående tablå.

Arbetets beskaffenhet	Enhet	à-priser i kronor	
		A-, B- och C-ort	D- och E-ort
Jordschaktning i slänter och diken jämte jordens transport och utplanering:			
Hård och stenig pinnmo	kbm	2.10—2.30	2.20—2.40
Medelhård pinnmo	»	1.90—2.20	2.00—2.20
Lerjord och stenigt grus	»	1.50—1.90	1.60—2.00
Sand och mjäla	»	1.20—1.50	1.30—1.60
Sprängning av översten	»	3.25	3.50
» » jordsten, över 1 kbm	»	3.25	3.50
» » sten å banketten	st.	1.—	1.15
Bergsprängning i diken	kbm	8.—	9.—
(Fri dynamit lämnas icke till några sprängningsarbeten.)			
Nedschaktning av bankett till 0.50 m under r. u. k. med inlyftning i spåret av användbart ballastgrus och putsning av ballastkrönet	lm	0.15—0.20	0.20—0.25
Dikesrensning intill 0.1 m djup	»	0.10—0.25	0.15—0.30
» » 0.2 » »	»	0.20—0.40	0.30—0.60
Putsning av slänter	kvm	0.10	0.10
Torvavtagning jämte upplastning av torven på järnvägsvagn	»	0.20	0.25
Torvbeklädnad med torv från järnvägsvagn	»	0.15	0.18
Torvbeklädnad med torvanskaffning	»	0.25	0.30
Beklädnad av slänter med kolaska, direkt lossad från järnvägsvagn eller från upplag i närheten	»	0.15	0.18
Dränage under dikesbottnen, minst 1.7 m under r. u. k. med kluvna sliprar, stenfyllning med torvtäckning samt utplanering av överbliven jord:			
Hård pinnmo med stensprängning	lm	3.00—3.50	3.25—3.75
» » » mindre sten	»	2.75—3.25	3.00—3.50
Pinnmo och hård lera utan stensprängning	»	2.50—2.75	2.75—3.00
Stenigt grus	»	2.00—2.50	2.25—2.75
Sand och mjäla	»	1.50—2.00	1.75—2.25
Vid dränage med tegelrör (2 st. 3″ rör) sänkes förestående priser med 20 öre per längdmeter.			

Arbetena hava dragit följande kostnader, nämligen för linjen:

Krylbo—Ljusdal	25 683 kr
Kilafors—Stugsund	6 713 »
Ljusdal—Hudiksvall	21 299 »
eller tillhopa	53 695 kr.

Linjen Härnösand—Sollefteå.

De allt sedan statens järnvägars övertagande av ifrågavarande bandel fortgående kompletteringsarbetena hava under året i huvudsak bestått i dränerings- och isoleringsarbeten för banvallen, släntförstärkningar, ballastkomplettering, omläggning och förbättring av vattengenomloppen, uppsnyggning och förändring av stationshus och uppförande av nya uthus för stationerna, slutförande av broutbyten samt fortsatt komplettering av omlagda linjedelar. Rörande omfattningen och kostnaderna för de sålunda utförda arbetena lämnas nedanstående uppgifter.

Omgrävning av bandiken, inklusive torvbeklädnad och torvanskaffning, har utförts till en sammanlagd längd av 6 400 m och för en medelkostnad av 2.40 kr per m.

Täckta djupdränage har utförts till en sammanlagd längd av 936 m och hava lagts till ett djup av minst 1.70 m under r.u.k. Medelpriset för utfört dränage inklusive dräneringsrör, virke och isolering har uppgått till 5 kr per m.

Släntförstärkning har utförts medelst dyjords-, matjords- samt torvbeklädnad, torvvallar och stödjemurar.

Då mycken flytjord förekommer å denna banlinje, har släntförstärkning medelst torvvallar i stor utsträckning måst företagas. Samtidigt hava dagdikena iordningställts och särskilda dränage anordnats bakom torvvallarna, där så befunnits nödvändigt. Torvvallar hava sålunda utförts till en längd av 1 803 m för ett medelpris av 8 kr per m dike.

Stödjemurar hava anbringats i bergskärningar, där jordras befarats från över berget befintligt jordlager. Sådana murar, anordnade på bergskärning med en höjd av c:a 3 m över r.u.k., hava betingat en kostnad av 21 kr per kbm färdig mur. Omläggning av raserade stödjemurar har i medeltal kostat 15 kr per kbm.

I samband med utbyte år 1934 av 1878 års räler mot brukbara 1899 års räler å linjen Långsele—Sollefteå verkställdes även utbyte av rälerna å sträckan Sollefteå—Bruksån (Övergård) mot räler av 1899 års modell.

Vid utbyte av skarvjärn användes en från bantekniska byrån erhållen riktningsapparat för rälsskarvar. Denna apparat har visat sig vara ett utmärkt redskap för rälsändarnas uppriktning. Arbetskostnaden för uppriktningen utgjorde 30 öre per rälsskarv.

Då rälen i kurvor med mindre radie och med här befintliga dåliga sliprar av 2.4 m längd visade benägenhet att pressas ut vid framförandet av E-lok och denna omständighet även ledde till tågurspårningar under våren 1934, beslöt styrelsen, att underläggsplattor skulle inläggas i kurvor med 450 m radie och därunder. 52 110 st. plattor nedlades, och utgjorde kostnaden per inlagd platta 1.35 kr.

Kompletteringen av ballasten fortsatte jämväl under år 1934, då 22 930 kbm grus utfördes.

För spårisolering — höglyft och utgrävningar — utkördes sammanlagt 9 439 kbm grus.

Kostnaderna per kbm för grusets åtkomst, lastning och transport m. m. framgår av nedanstående tablå.

Arbete m. m.	Kostnad, kronor, för uttaget grus från		Anm.
	Gårdnäs	Stavreviken	
Grusets åtkomst	0.25[1]	—[2]	[1] Bycf pris.
Gropspår, lastbryggor, röjning m. m.	0.11	0.02	[2] 17 bs grusgrop.
Lastningskostnader	0.70[3]	0.22	[3] Handlastning.
Transport till användningsplatser	0.40	0.42	
Lossning samt lyft av spår	0.60	0.60	

Under året behandlades delar av stationsplaner och plattformer vid Härnösand, Kramfors och Sollefteå med asfaltemulsion och finmakadam samt stensattes uppfartsvägen till stationshuset i Sollefteå. Vid Härnösand har planen framför stationshuset åt spårsidan belagts med s. k. asfaltmakadam efter ett pris av 3.50 kr per kvm och planen åt stadssidan ytbehandlats två gånger med finflis och asfalt efter ett pris av 1.50 kr per kvm. Planen framför stationshuset i Sollefteå har även belagts med asfaltmakadam på så sätt, att planen efter avjämning påförts ett 3 cm tjockt lager finmakadam, som vältats och dränkts med c:a $2^1/_2$ kg/kvm asfaltemulsion, därefter har verkställts avtäckning med finmakadam och vältning, ånyo dränkning med c:a $1^1/_2$ kg/kvm emulsion samt avtäckning med stritt grus och slutligen vältning. Mellanplattformen vid Kramfors har behandlats på samma sätt.

De kvarliggande plattformskanterna av trä vid stationerna å bandelen hava successivt utbytts mot kanter av betong. Under år 1934 utbyttes sammanlagt 150 m upprutten träkant mot betongkant och uppgingo kostnaderna härför till i medeltal 12 kr per m kant, inklusive erforderligt dränage. Härtill kommo sedan kostnader för betongmaterial och frakter med 6 kr per m.

Makadamballast å linjen Stockholm—Uppsala.

Under år 1933 påbörjade arbeten med inläggning av finkrossad makadam å sträckan Rosersberg—Märsta ha under året fullbordats. Den gamla förslitna grusballasten har härvid borttagits till slipers underkant och spåret lyfts i makadam c:a 15 cm. Dessutom har makadam inlagts i hela södra växelgruppen vid Uppsala personstation närmast norr om Strandbodgatans viadukt samt i växlar vid Rosersberg, varigenom en synnerligen god dränering erhållits. Den använda makadamen hade en maximistorlek av 35 mm.

Makadamens framställning m. m. har dragit följande kostnader per kbm:

krossning och upplastning (ackord)	2.00 kr.
kraft, oljor, hyror samt underhåll	1.25 »
frakt (medelkostnad för sektionen)	0.90 »
lossning	0.35 »
Summa	4.50 kr.

Stödjemur vid Båstad.

För utvidgning av Båstads bangård har i den utmed södra sidan belägna slänten uppförts en stödjemur av armerad betong. Slänten består av nedrasad, söndervittrad stenskärv från det lösa berget och ligger i lutning c:a 1:1.2 à 1:1.5. Berget stiger på flera ställen i dagen. Arbetet har utförts på entreprenad av aktiebolaget Armerad Betong. Muren är utförd med grövre strävpelare på ett inbördes avstånd av 5 m från mitt till mitt med mellanliggande armerad mur av 0.40 m tjocklek. Höjden över r. ö. k. utgör 1.8 m på en längd av 100 m med avspetsning vid ändarna på en längd av 25 m till en höjd av 0.8 m.

Totalkostnaden uppgick till 37 820 kr.

Arbetskvantiteter och enhetspriser framgå av nedanstående:

schaktning	1 204	kbm	à	6.00 kr.
bergsprängning	394	»	»	10.00 »
spåntning	305	kvm	»	12.00 »
betong	241	kbm	»	50.00 »
formsättning	953	kvm	»	6.00 »
isolering med Flintkote	642	»	»	2.50 »
stålslipning	84	»	»	2.50 »
armeringsjärn	9 100	kg	»	0,30 »

Plattformsbeläggningar.

I efterföljande tablå har sammanställts kostnader för vissa utförda permanenta och halvpermanenta plattformsbeläggningar.

Plats	År	Beläggningsmaterial	Belagd yta, kvm	Underlag	Ytlager	Kostnad per kvm
Krylbo	1935	Amiesit	3 113	Det gamla ytlagret avschaktades till 7 cm under den blivande ytan. Ett 5 cm tjockt bärlager av makadam inlades och vältades under vattenbegjutning, varvid stenmjöl invältades i ytan.	3 cm amiesitlager.	Schaktning; egen regi 0.70 kr. Makadam utlagd; egen regi ..... 0.40 » Vältning av makadamen, amiesitlager; entreprenad ..... 3.80 » Summa 4.90 kr.
Flen ..... (Älvsjö, Huddinge, Tullinge, Tumba, Uttran och Södertälje S)	1933	Koldmex	851	Det gamla ytlagret avschaktades till 7 cm under den blivande ytan. Ett lager av finmakadam inlades och vältades till 4 cm tjocklek.	Stenmjöl, indränkt med Koldmex, pålades i två lager och vältades.	Koldmex; mat. kostn. 0.91 kr. Arbetskostnad; egen regi ..... 0.91 » Makadam, singel och stenmjöl; egen regi 0.29 » Summa 2.11 kr.
Kävlinge ... Höör	1932 1933	Icobetong »	500 190	Det gamla ytlagret bortschaktades till 4 cm under blivande yta. Det gamla underlaget justerades och vältades.	Icobetong, bestående av 10 % Icobi-emulsion, resten stenskärv, grus och stenmjöl.	Totalkostnad, entreprenad ..... 4.00 kr.
Eslöv	1933	Icobetong	590	Det gamla ytlagret bortschaktades till 3.5 cm under blivande yta, varefter underlaget justerades och vältades.	Icobetong av samma sammansättning som vid Kävlinge.	Grus; egen regi ..... 0.02 kr. Övriga arbeten; entreprenad ..... 2.75 » Summa 2.77 kr.
Höör	1934	Aki-emulsion	54	Det gamla ytlagret bortschaktades till 3.5 cm under blivande yta. Ett 3.5 cm tjockt makadamlager pålades, vilket vältades och indränktes med Aki-emulsion.	Ytan avtäckt med finsingel, indränkt med Aki-emulsion, som pålades i två omgångar och vältades.	Totalkostnad, entreprenad ..... 1.50 kr.

Modern väggbehandling i allmänhetens lokaler i stationshus.

Under året har slutförts renovering och ombyggnad av åtskilliga stationshus, varvid 14 st. vestibuler och väntsalar försetts med ny väggbeklädnad.

Som väggbeklädnadsmaterial har i nio fall (exempelvis i Eskilstuna S, Godegård och Viskan) furukryssfanér med furulister använts, och i tre fall (exempelvis i Töreboda) hård masonite med furu- eller eklister.

Vid Uppsala C hava ekkryssfanér med eklister kommit till användning som

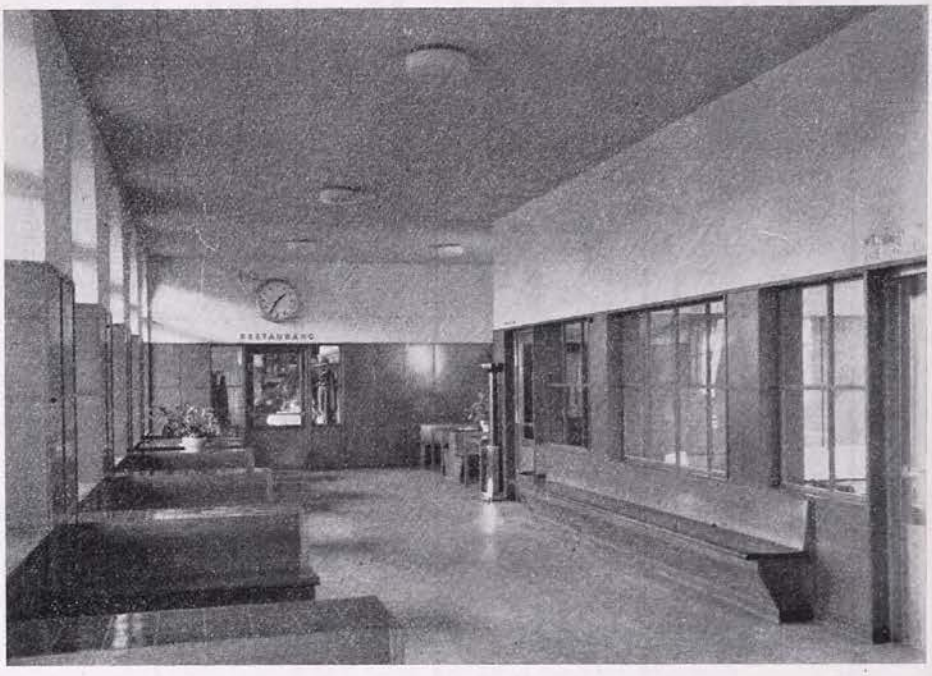


Bild 1. *Uppsala C, parti av vestibulen.*

inklädnad av vindfång, björkkryssfanér med björklister i väntsal för icke rökande och i utgångshallen stora konstglacerade kakelplattor av format 30×30 cm.

Paneler av furukryssfanér hava laserats och fernissats. Paneler av ek- eller björkkryssfanér hava betsats och fernissats. Panel av hård masonite har gelatinerats och fernissats utan färgtillsats.

Vid panelning av nedre delen av väggar i väntsalar och vestibuler eftersträvas som regel, att materialens naturliga struktur skall komma till sin rätt, varigenom vinnes bättre motståndskraft mot nötning och åverkan samt i allmänhet ett tilltalande utseende. Vid lasering användes endast rena lasyrfärger.

För beklädnad av övre del av väggar samt tak användes i träbyggnader ofta halvhård masonite, varvid skarvarna anbringas med fasade kanter och synliga fogar utan täcklister. Dessa ytor kalk- eller limfärgas i ljusa färger. Täckmålning med oljefärg föreskrives för nedre delen av väggarna jämte skärm-

väggar endast i toaletter, vilka i byggnader av trä vanligen beklädas med hård masonite.

Beträffande paneler av hård masonite har som material för täcklister, bänkar m. m. företrädesvis använts ek, som då ges samma ytbehandling som masoniten, d. v. s. endast fernissas. Härvid erhålles en synnerligen slitstark inredning.

Bild 2. *Falköping C, vestibulen.*

Hård masonite är i sig självt ett särdeles slitstarkt och lätthanterligt material men ytan verkar död och trist. Tillsammans med furusnickeri får man för att nå en ur utseendesynpunkt någorlunda tilltalande verkan lasera även masoniten, men härigenom blir ytan mer ömtålig, varför dylik sammanställning i regel ej vidare föreskrives. I förening med eksnickeri och endast behandlat med fernissa vinner panelverket i gedigenhet. Panel av sådant slag har använts vid inredning av vestibulen i Halmstad N.

Vid inredning av allmänhetens lokaler i Falköping C nya stationshus har på nedre delen av väggarna i vestibulen använts gröngrå kalksten från Sandviks sten- och bildhuggeri, Persnäs, Öland. I väntsal för icke rökande hava väggarna helt inpanelats med ekfanerat lamellträ utan synliga ramverk. I byffén hava väggarna klätts med zinoberröda och svarta konstglacerade kakelplattor av format 15×15 cm.

En jämförelse mellan kostnaderna per kvm fullt färdig väggbeklädnad av

härovan nämnda material ställer sig enligt följande (pris enligt Stockholms prisnivå):

Slipad kalksten, använd i vestibulen vid Falköping C.	50.00	kr/kvm
Konstglacerat kakel, 15×15 cm, använt i byffé vid Falköping C	45.00	»
Konstglacerat kakel, 30×30 cm, i utgångshall vid Uppsala C ..	36.00	»
Ekfanerat lamellträ i väntsal för icke rökande vid Falköping C	17.00	»
Kryssfaner av ek med lister av ek vid Uppsala C	20.00	»
» » björk » » » björk » »	15.55	»
» » furu » » » furu » »	13.00	»
i samtliga tre sistnämnda fall med fanéren laserad eller betsad samt 2 gånger fernissad.		
Masonite med eklister gelatinerade och fernissade 2 gånger ..	16.00	»

4. Uppgifter rörande banunderhållet.

a. Under året utförd spårisolering.

Distrikt	Bansektion	Utgrävning av tjälskjutande jordarter och fyllning med									Isoleringslyft och fylln. med			Sammandrag		
		dyjord			grus			kolaska			grus			Summa		
		Spår	Kostnad per meter	Utgrävningens djup under r. u. k. i medeltal	Spår	Kostnad per meter	Utgrävningens djup under r. u. k. i medeltal	Spår	Kostnad per meter	Utgrävningens djup under r. u. k. i medeltal	Spår	Kostnad per meter	Isoleringslyftens höjd i medeltal	Spår	Kostnad	Medelkostnad per meter
	nr	m	kr	m	m	kr	m	m	kr	m	m	kr	m	kr	kr	kr
	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	—	—	—	—	—	—	907	11.50	0.98	—	—	—	907	10 430.24	11.50
	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I		—	—	—	—	—	—	**907**	**11.50**	**0.98**	—	—	—	**907**	**10 430.24**	**11.50**
	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	7	30	10.—	1.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	300.—	10.—
	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	9	—	—	—	—	—	—	8	10.—	1.20	—	—	—	8	80.—	10.—
II		**30**	**10.—**	**1.20**	—	—	—	**8**	**10.—**	**1.20**	—	—	—	**38**	**380.—**	**10.—**
	10	—	—	—	400	9.11	0.60	—	—	—	—	—	—	400	3 642.70	9.11
	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	12	—	—	—	—	—	—	204	16.—	0.90	—	—	—	204	3 364.—	16.—
II		—	—	—	**400**	**9.11**	**0.60**	**204**	**16.—**	**0.90**	—	—	—	**604**	**7 006.70**	**11.60**
	13	—	—	—	—	—	—	280	19.69	1.20	1 280	3.—	0.20	1 560	9 352.86	6.—
	14	—	—	—	—	—	—	170	16.47	1.20	—	—	—	170	2 800.09	16.47
	15	—	—	—	—	—	—	1 035	16.02	1.18	720	3.18	0.25	1 755	18 869.74	10.75
	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	17	262	15.81	1.20	190	19.95	1.30	—	—	—	9 970	3.63	0.32	10 422	44 170.81	4.24
IV		**262**	**15.81**	**1.20**	**190**	**19.95**	**1.30**	**1 485**	**16.76**	**1.19**	**11 970**	**3.53**	**0.30**	**13 907**	**75 193.50**	**5.41**
	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20	—	—	—	424	7.26	0.60	35	14.17	1.20	850	5.59	0.40	1 309	8 330.—	6.36
	21	—	—	—	—	—	—	130	20.83	1.20	2 980	4.57	0.28	3 110	16 334.40	5.25
	22	—	—	—	290	26.—	1.10	616	26.—	1.10	6 775	5.—	0.45	7 681	57 431.—	7.48
	23	—	—	—	—	—	—	80	18.81	1.20	—	—	—	80	1 504.71	18.81
V		—	—	—	**714**	**14.87**	**0.80**	**861**	**24.07**	**1.13**	**10 605**	**4.93**	**0.40**	**12 180**	**83 600.11**	**6.86**
I-V		**292**	**15.21**	**1.20**	**1 304**	**13.84**	**0.81**	**3 465**	**17.14**	**1.10**	**22 575**	**4.19**	**0.35**	**27 636**	**176 610.55**	**6.39**

b.

I. Upptagna och nedlagda

	I spår vid årets början			Upptagna				
				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavstånden		Summa
	Oimpregnerade	Impregnerade	Summa	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	
	Antal							
Huvudspår:								
I distriktet	982 541	1 060 335	2 042 876	86 863	41 025	425	927	129 240
II »	776 505	1 293 064	2 069 569	53 274	51 443	38 945	2 006	145 668
III »	445 151	913 358	1 358 509	36 459	49 772	102	165	86 498
IV »	3 247 414	156 651	3 404 065	223 500	3 523	1 283	—	228 306
V »	2 783 480	59	2 783 539	177 966	—	1 369	—	179 335
Summa	**8 235 091**	**3 423 467**	**11 658 558**	**578 062**	**145 763**	**42 124**	**3 098**	**769 047**
Sidospår:								
I distriktet	574 907	388 369	963 276	44 204	9 932	6 552	1 631	62 319
II »	306 468	322 673	629 141	17 263	7 402	4 113	150	28 928
III »	204 137	409 861	613 998	15 210	17 079	5 689	1 444	39 422
IV »	696 328	3 404	699 732	30 942	—	8 151	—	39 093
V »	540 502	380	540 882	21 532	—	8 815	—	30 347
Summa	**2 322 342**	**1 124 687**	**3 447 029**	**129 151**	**34 413**	**33 320**	**3 225**	**200 109**
Summa i huvud- och sidospår	**10 557 433**	**4 548 154**	**15 105 587**	**707 213**	**180 176**	**75 444**	**6 323**	**969 156**

[1] I nytt spår å linjen Vintrosa—Lännabruk hava nedlagts 969 st. oimpregnerade sliprar. och 2 006 st. impregnerade sliprar vid raserande av linjen Brintbodarne—Malung. Nedlagda å hava upptagits 1 283 st. oimpregnerade sliprar. — [4] 623 st. oimpregnerade sliprar hava översliprar upptagna samt vid Öje grusgrop 1 723 st. sliprar. I nytt spår Vansbro—Malung äro sliprar. — [6] Vid spårminskning hava upptagits 4 289 st. oimpregnerade sliprar samt för slipers-oimpregnerade sliprar. — [7] Häri ingå 105 431 st. oimpregnerade och 28 938 st. impregnerade slip-

Anm. Alla i spårväxlar befintliga sliprar äro räknade som två stycken.

Sliprar.

sliprar under året.

Nedlagda							I spår vid årets slut		
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa			
Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade		Oimpregnerade	Impregnerade	Summa
Antal									
98 813	29 075	2 194	894	969	—	131 945	997 382	1 048 199	[1] 2 045 581
77 008	27 709	5 309	396	72 019	—	182 441	838 622	1 267 720	[2] 2 106 342
33 844	52 387	4 051	9 336	—	223	99 841	446 485	925 367	1 371 852
225 753	1 270	10	—	—	—	227 033	3 248 394	154 398	[3] 3 402 792
177 957	259	133	—	—	—	178 349	2 782 858	318	[4] 2 783 176
613 375	**110 700**	**11 697**	**10 626**	**72 988**	**223**	**819 609**	**8 313 741**	**3 396 002**	**11 709 743**
31 915	22 221	2 325	36	5 086	2 027	63 610	563 477	401 090	964 567
16 010	8 655	156	24	10 685	161	35 691	311 943	323 961	[5] 635 904
12 859	19 290	444	459	1 068	2 555	36 675	197 609	413 642	611 251
30 942	—	—	4 129	—	—	35 071	688 177	7 533	[6] 695 710
21 503	29	122	—	1 571	—	23 225	532 728	409	[4] 533 137
113 229	**50 195**	**3 047**	**4 648**	**18 410**	**4 743**	**194 272**	**2 293 934**	**1 146 635**	[7] **3 440 569**
726 604	**160 895**	**14 744**	**15 274**	**91 398**	**4 966**	**1 013 881**	[1] **10 607 675**	**4 542 637**	**15 150 312**

— [2] Upptagna äro 2 139 st. oimpregnerade sliprar vid slipersreglering, 36 760 st. oimpregnerade den nya linjen Vansbro—Malung äro 72 019 st. oimpregnerade sliprar. — [3] Vid spårminskning förts från sido- till huvudspår. — [5] Å raserade linjen Brintbodarne—Malung äro 1 482 st. 3 483 st. oimpregnerade sliprar nedlagda samt vid Eldsforsens grusgrop 4 940 st. oimpregnerade reglering upptagits 3 865 st. oimpregnerade sliprar. Vid spårförlängning hava nedlagts 1 830 st. rar, liggande i spår till grustag eller andra icke permanenta spår.

2. Impregnering av sliprar och annat virke år 1934.

Med statens järnvägars impregneringsverk hava under år 1934 impregnerats sammanlagt 29 720.21 kbm virke, varav för statens järnvägars räkning 23 097 st. sliprar, omräknade till 2.7 m längder och motsvarande 2 309.70 kbm, samt 430.66 kbm annat virke eller tillsammans 2 740.36 kbm. Återstoden av den totala mängden impregnerat virke, 26 979.85 kbm, utgöres av stolpar, bräder m. m., som impregnerats för telegrafverket (21 796.21 kbm), för statens vattenfallsverk (5 099.26 kbm) och för statens arbetslöshetskommission (84.38 kbm).

Att så ringa kvantitet sliprar impregnerats för statens järnvägar under året beror därpå, att årets upphandling blott omfattat sliprar med 125 mm kärna och däröver, vilka sliprar med hänsyn till relationen mellan inköpspriserna och impregneringskostnaderna ej impregnerats.

Som impregneringsmedel har för statens järnvägars och telegrafverkets räkning använts uteslutande kreosotolja, under det att en del av partiet för vattenfallsverket impregnerats med blandning av estnisk skifferolja och kreosotolja.

Impregnering har under året utförts:

med impregneringsverk nr 1

i Vansbro tiden $^{30}/_{5}$—$^{14}/_{6}$,
» Katrineholm » $^{2}/_{7}$—$^{17}/_{9}$.

med impregneringsverk nr 2

i Älmhult tiden $^{14}/_{4}$—$^{7}/_{6}$,
» Nässjö » $^{14}/_{6}$—$^{25}/_{7}$,
» Krylbo » $^{3}/_{8}$—$^{4}/_{9}$,
» Åsbro » $^{17}/_{9}$—$^{27}/_{10}$.

Impregneringen har bedrivits med enkla skift vid Vansbro och Katrineholm samt med dubbla skift vid övriga platser.

Omfattningen av och kostnaderna för statens järnvägars egen impregnering framgår av efterföljande tablå.

Impregneringen verkställd vid		Sliprar beräknade som 2.7 m				Annat virke				Summa kostnad
			Använd mängd kreosotolja per sliper	Kostnad			Använd mängd kreosotolja per kbm	Kostnad		
distr.	station	Antal		Summa	per sliper	Kbm		Summa	per kbm	
			kg	kr	kr		kg	kr	kr	kr
I	Krylbo	56	7.10	70.73	1.26	3.85	129.90	64.17	16.66	134.90
»	Katrineholm .	10 364	6.47	13 375.41	1.29	148.91	100.36	2 766.28	18.58	16 141.69
II	Vansbro	2 469	5.71	3 159.17	1.28	6.00	100.00	116.54	19.42	3 275.71
III	Älmhult	4 755	6.72	5 495.27	1.16	61.23	88.19	749.66	12.24	6 244.93
»	Nässjö	5 453	6.77	7 937.08	1.45	210.67	103.76	4 489.21	21.30	12 426.29
	Summa	**23 097**	—	**30 037.66**	—	**430.66**	—	**8 185.86**	—	**38 223.52**
	Medeltal	—	6.51	—	1.30	—	100.55	—	19.01	—

För statens järnvägars egen impregnering har förbrukats 193 845 kg kreosotolja, som å impregneringsplatsen betingat ett medelpris av kr 10.87 per 100 kg.

Ovan nämnd virkesimpregnering för telegrafverket, statens vattenfallsverk och statens arbetslöshetskommission har omfattat:

i Älmhult	6 861.09	kbm	stolpar för telegrafverket,
» Nässjö	4 751.31	»	» » »
» »	717.98	»	» » »
» »	84.38	»	annat virke för arbetslöshetskommissionen,
» Krylbo	2 917.36	»	stolpar för telegrafverket,
» »	1 088.37	»	annat virke för telegrafverket,
» Vansbro	456.00	»	stolpar » »
» Katrineholm	5 004.10	»	» » »
» Åsbro	5 099.26	»	annat virke för vattenfallsverket.
Summa	26 979.85	kbm.	

3. Sliprars livslängd.

Av den mångfald faktorer, som utöva inverkan på banunderhållets ekonomi, är sliprarnas varaktighet (livslängd) en av de allra viktigaste.

I fråga om *impregnerade* sliprar har en på fortlöpande anteckningar baserad statistik häröver sedan länge förts. Av nedanstående tabell framgår sålunda huru lång tid de impregnerade sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1917—1934.

År	Upptagna ur							
	huvudspår				sidospår			
	impregnerade med							
	kreosotolja		kresolkalcium		kreosotolja		kresolkalcium	
	Antal upptagna st.	Livslängd i medeltal år	Antal upptagna st.	Livslängd i medeltal år	Antal upptagna st.	Livslängd i medeltal år	Antal upptagna st.	Livslängd i medeltal år
1917	14 947	12.48	881	6.16	2 213	11.57	9	7.00
1918	15 842	13.15	428	6.84	3 772	12.23	—	—
1919	25 290	13.55	2 689	7.93	8 307	10.45	457	7.31
1920	42 324	14.10	8 060	8.09	11 887	13.58	3 061	8.84
1921	31 859	14.10	12 654	8.90	7 187	14.13	4 537	9.16
1922	44 304	14.88	17 213	9.33	10 358	14.05	4 958	9.35
1923	57 644	15.40	34 755	10.20	17 683	15.02	12 791	10.06
1924	67 291	16.29	29 167	11.16	19 833	15.27	12 292	10.88
1925	70 965	16.29	31 700	11.79	19 177	15.48	15 443	11.78
1926	76 339	17.70	37 139	13.02	21 236	17.46	12 165	13.54
1927	73 327	18.44	46 783	13.65	20 179	17.83	12 218	13.77
1928	83 504	19.44	48 801	14.18	25 745	18.90	9 623	14.76
1929	85 625	20.29	46 314	15.51	36 075	18.44	11 069	15.31
1930	90 940	21.19	47 859	16.24	30 778	20.15	9 947	15.32
1931	100 409	22.37	52 142	17.22	27 292	20.72	9 219	17.06
1932	97 636	23.11	45 380	17.64	21 150	21.88	9 810	18.42
1933	79 225	23.89	31 611	18.44	17 099	22.79	8 439	18.02
1934	94 915	24.89	39 368	19.18	21 806	24.49	10 576	17.65
Medeltal för under åren 1917—1934 upptagna sliprar	—	19.21	—	14.49	—	17.93	—	14.07

Anm. I antalet upptagna sliprar ingå omkring 20 procent, vilkas livslängd är obekant. Dessa sliprar äro givetvis icke medräknade vid uträknandet av medellivslängden.

Den för varje år uträknade livslängden visar, som synes, oavbruten stegring, vilket tyder på, att medellivslängden hos impregnerade sliprar ännu ej uppnåtts.

Vad *oimpregnerade* sliprar beträffar hava, om man bortser från en i banavdelningens berättelse för år 1901 publicerad redogörelse för då verkställd undersökning, avseende I—III distrikten, motsvarande statistiska uppgifter helt saknats. Då det emellertid är av stort intresse att erhålla en på längre tids erfarenhet grundad kännedom härom, har försök gjorts att ur förefintliga uppgifter över utbytesfrekvensen å en del äldre bandelar söka utläsa medellivslängden hos de oimpregnerade sliprarna.

Resultatet av undersökningen framgår av nedanstående tabell.

Bandelar	Bruttoton-km. Medelt. per huvudspårs-km åren 1929—33	Oimpregnerade sliprar			
		Antal sliprar i spår i medeltal per år	Utbytta sliprar i medeltal per år		Medellivslängd i år
			Antal st.	% av antal. sliprar i spår	
I huvudspår:					
Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby	1 588 733	264 524	24 107	9.1	11.0
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C	3 383 928	100 285	9 704	9.7	10.3
Laxå—Charlottenberg	1 069 359	106 809	13 235	12.4	8.1
Falköping C—Nässjö	1 139 671	21 500	3 495	16.3	6.2
Göteborg C—Halmstad C	1 760 722	22 285	2 407	10.8	9.3
Mjölby—Hässleholm	2 911 660	175 758	15 563	8.9	11.3
Bräcke—Storlien	612 567	338 932	19 383	5.7	17.5
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall C	1 366 150	355 209	23 988	6.8	14.8
Långsele—Vännäs och Mellansel—Örnsköldsvik C	921 140	385 365	27 914	7.2	13.8
Luleå—Gällivare	3 395 271	312 381	23 137	7.4	13.5
Boden C—Karungi—Övertorneå	177 378	281 196	20 761	7.4	13.5
Medeltal				**7.8**	**12.9**
I sidospår:					
Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby		96 571	7 113	7.4	13.6
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C		73 075	5 690	7.8	12.8
Laxå—Charlottenberg		84 060	6 791	8.1	12.4
Falköping C—Nässjö		20 023	1 950	9.7	10.3
Göteborg C—Halmstad C		14 503	1 469	10.1	9.9
Mjölby—Hässleholm		75 348	6 715	8.9	11.2
Bräcke—Storlien		62 966	2 618	4.2	24.1
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall C		106 962	4 852	4.5	22.0
Långsele—Vännäs och Mellansel—Örnsköldsvik C		46 185	3 058	6.6	15.1
Luleå—Gällivare		112 304	6 674	5.9	16.8
Boden C—Karungi—Övertorneå		49 031	2 750	5.6	17.8
Medeltal				**6.7**	**14.9**

Undersökningen omfattar vissa representativa bandelar, som under de senaste 20-tal åren icke undergått några avsevärda förändringar. Anmärkas bör dock, att hänsyn härvid ej tagits till under denna tid företagna slipersförtätningar. Dessa inverka därför något på resultatsiffrorna, men denna inverkan kommer givetvis att helt bortelimineras vid statistikens planerade fortsättning över en längre period. De undersökta bandelarna hava valts jämväl ur synpunkten att få fram den inverkan på sliprarnas livslängd, som olika klimatiska förhållanden och trafikens storlek utöva.

Det erhållna genomsnittsvärdet å oimpregnerade huvudspårssliprars livslängd — cirka 13 år — kan möjligen komma att vid de avsedda fortsatta undersökningarna något ändras, bl. a. till följd av ovan berörda slipersförtätningarnas inverkan, men visar undersökningen redan nu tydligt, hurusom sliprarnas livslängd å de starkast trafikerade södra linjerna är avsevärt lägre än å de svagare trafikerade norrländska linjerna. Förutom den olikstora trafikens inverkan torde härvid i hög grad spela in den bättre kvaliteten å det norrländska virket, och detta trots det att den mekaniska förstöringen av sliprarna torde vara störst i Norrland på grund av kilningsarbetena och därav föranledda omspikningar.

4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1934.

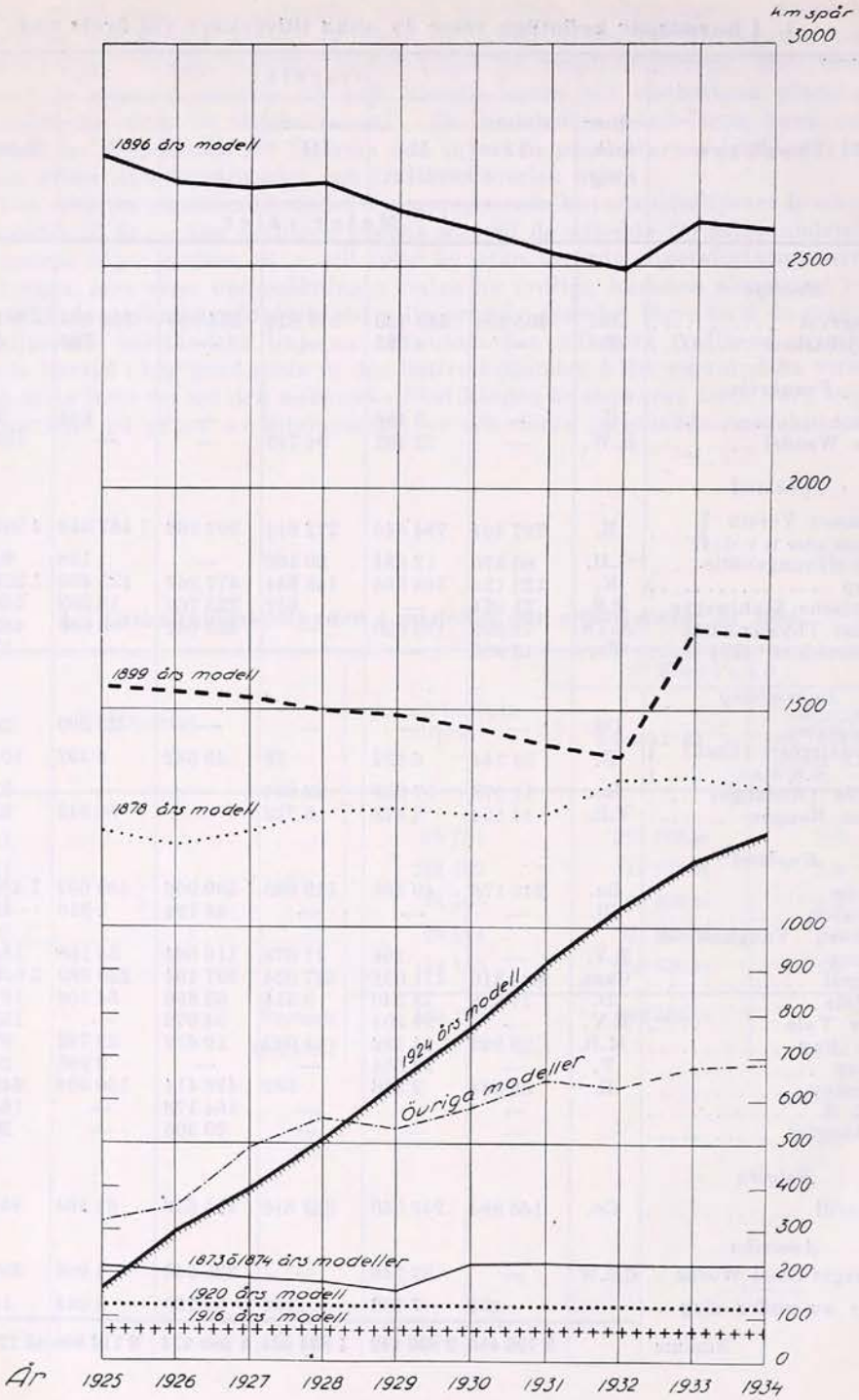
Distrikt	Antal inköpta sliprar	Kostnad	
		Summa kr	i medeltal per inköpt sliper kr
I	95 761	203 708.00	2.13
II	222 469	444 331.39	2.00
III	24 565	56 496.68	2.30
IV	28 174	51 338.75	1.82
V	124 180	206 630.93	1.66
Summa	**495 149**	**962 505.75**	—
Medeltal	—	—	1.94

c. Räler.

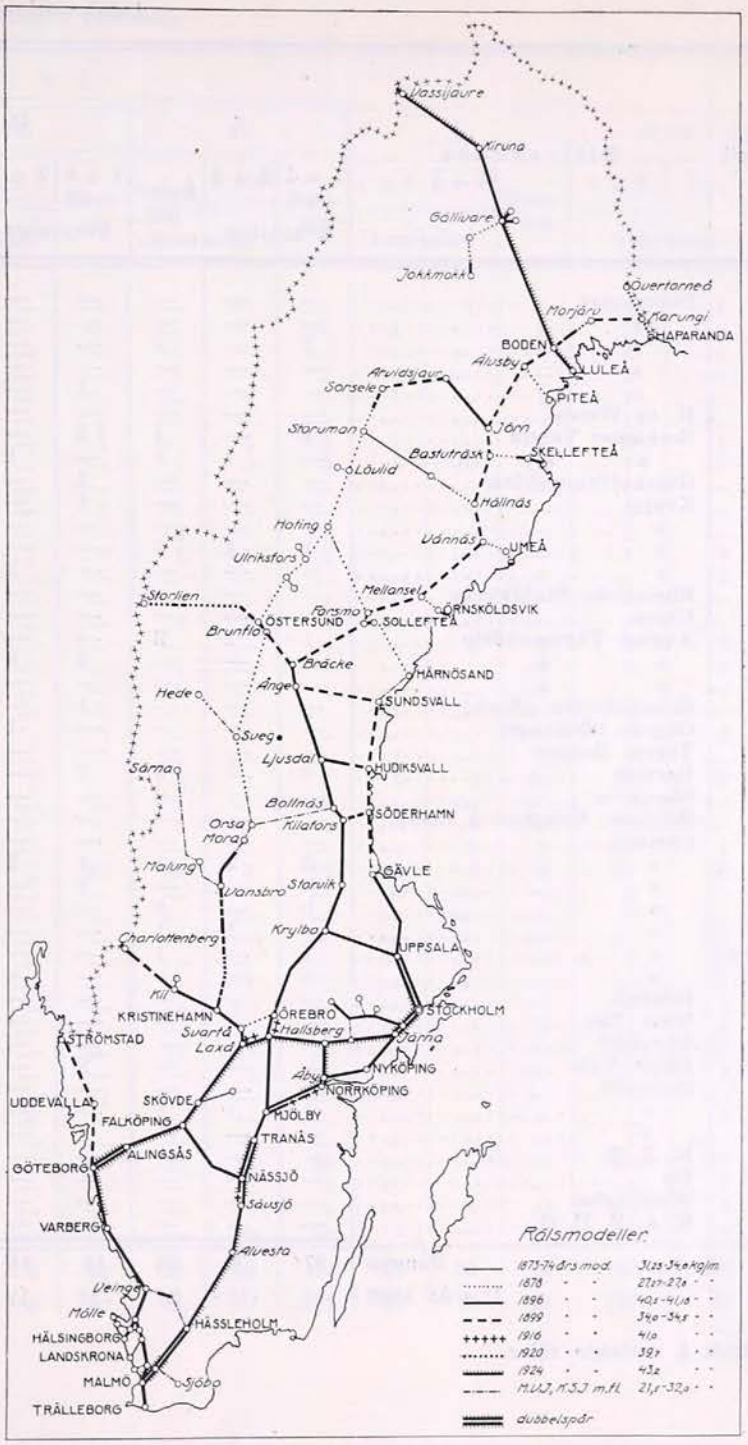
1. I huvudspår befintliga räler av olika tillverkare vid årets slut.

Tillverkare	Beteckning	Distrikt I	Distrikt II	Distrikt III	Distrikt IV	Distrikt V	Summa	I % av hela antalet
		Meter räler						
Sverige								
Domnarvet	Dm.	405 854	460 730	377 816	254 936	852 634	2 351 970	14.91
Smedjebacken	S.	—	4 082	—	—	584	4 666	0.03
Frankrike								
Creuzot	C.	—	2 486	—	—	248	2 734	0.02
H. de Wendel	H.W.	—	32 482	96 798	—	—	129 280	0.82
Tyskland								
Bochumer Verein (Bochum eller B. V. G.)	B.	737 464	784 340	272 814	993 368	1 467 342	4 255 328	26.98
Gutehoffnungshütte	G.H.	60 370	13 684	20 160	—	198	94 412	0.60
Krupp	K.	133 124	363 566	148 844	477 266	135 438	1 258 238	7.98
Rheinische Stahlwerke	R.S.	21 574	—	552	225 760	18 202	266 088	1.69
August Thyssenhütte	A.Th.	72 592	195 030	—	129 662	66 688	463 972	2.94
Thyssenhütte (28)	Th.	17 958	—	—	—	—	17 958	0.11
Luxemburg								
Düdelingen	Dü.	—	—	—	—	29 200	29 200	0.18
Gelsenkirchen (Esch) (G.B.W.A.)	G.	38 744	6 622	28	49 582	6 392	101 368	0.64
Ougrée (Rodange)	Ro.	11 378	57 058	22 894	—	—	91 330	0.58
Terres Rouges	T.R.	14 154	3 478	8 722	—	56 842	83 196	0.53
England								
Barrow	Ba.	240 176	49 468	119 688	539 906	489 602	1 438 840	9.12
Blænavon	Bl.	—	—	—	46 184	1 916	48 100	0.31
Bolckow, Vaughan & Comp.	B.V.	—	106	11 078	116 664	56 166	184 014	1.17
Cammel	Cam.	804 316	421 038	487 024	597 104	220 662	2 530 144	16.04
Dowlais	D.	17 756	28 340	3 514	63 850	84 506	197 966	1.26
Ebbw Vale	E.V.	—	99 204	—	54 072	—	153 276	0.97
Moss Bay	M.B.	23 298	14 182	11 022	19 612	29 732	97 846	0.62
Pantey	P.	—	17 654	—	—	2 998	20 652	0.13
Rhymney	R.	30 334	2 318	582	486 414	130 008	649 656	4.12
N. E. S.		—	—	—	164 178	—	164 178	1.04
Workington		—	—	—	20 306	—	20 306	0.13
Belgien								
Cockerill	Co.	166 894	249 340	252 816	115 510	61 164	845 724	5.36
Amerika								
Carnegie Steel Works	C.S.W.	—	23 746	—	225 940	1 998	251 684	1.60
Räler av andra slag		494	7 488	182	9 160	2 288	19 612	0.12
Summa		**2 796 480**	**2 836 442**	**1 834 534**	**4 589 474**	**3 714 808**	**15 771 738**	**100.00**

2. Räler av olika rälsmodeller.



3. De olika rälsmodellernas förekomst å olika delar av statens järnvägar.



4. Räls-

Antal rälsbrott under

Rälsmodell	Tillverkare	I 1. o. 4 kvartalen	I 2. o. 3 kvartalen	I Summa	II 1. o. 4 kvartalen	II 2. o. 3 kvartalen	II Summa
							D i-
1874	Domnarvet	—	—	—	—	—	—
1878	»	—	—	—	—	—	—
1896	»	3	—	3	—	—	—
1899	»	—	—	—	—	—	—
1924	»	—	—	—	1	—	1
»	H. de Wendel	—	—	—	—	—	—
1896	Bochumer Verein	4	—	4	2	—	2
1899	» »	—	1	1	—	1	1
1916	Gutehoffnungshütte	—	—	—	1	—	1
1873	Krupp	—	—	—	2	—	2
1878	»	—	—	—	—	—	—
1896	»	1	1	2	—	—	—
1899	»	—	—	—	—	2	2
»	Rheinische Stahlwerke	—	—	—	—	—	—
1878	Union	—	—	—	—	—	—
1924	August Thyssenhütte	1	1	2	—	—	—
M. V. J.	» »	—	—	—	2	8	10
O. K. B.	» »	—	—	—	—	—	—
1899	Gelsenkirchen (Esch)	—	—	—	1	—	1
1924	Ougrée (Rodange)	—	—	—	—	1	1
»	Terres Rouges	—	—	—	—	—	—
1896	Barrow	6	—	6	1	—	1
1878	Blænavon	—	—	—	—	—	—
»	Bolckow, Vaughan & Comp.	—	—	—	—	—	—
»	Cammel	—	—	—	—	—	—
1896	»	2	3	5	1	2	3
1899	»	—	—	—	2	—	2
N. S. J.	»	8	—	8	—	—	—
U. G. J.	»	—	1	1	—	—	—
Så-banan	»	1	—	1	—	—	—
O. Hd. J.	»	—	—	—	—	—	—
1878	Dowlais	—	—	—	—	—	—
1896	Moss Bay	—	—	—	—	—	—
1878	Rhymney	—	—	—	—	—	—
M. V. J.	Ebbw Vale	—	—	—	2	—	2
1896	Cockerill	—	—	—	—	—	—
1924	»	1	1	2	—	—	—
M. V. J.	»	—	—	—	1	—	1
1878	N. E. S.	—	—	—	—	—	—
N. K. J.	Tic	—	—	—	—	—	—
1878	Workington	—	—	—	—	—	—
»	B. A. S. E. G.	—	—	—	—	—	—
	Summa	**27**	**8**	**35**	**16**	**14**	**30**
	D:o år 1933	19	10	29	23	11	34

[1] Brott å svetsade räler.

brott.

året (inklusive fotbrott).

s t r i k t											
III			IV			V			Samtliga		
1. o. 4	2. o. 3	Summa	1. o. 4	2. o. 3	Summa	1. o. 4	2. o. 3	Summa	1. o. 4	2. o. 3	Summa
kvartalen			kvartalen			kvartalen			kvartalen		
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1
—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	2
1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
1	—	1	—	1	1	1	—	1	8	1	9
—	—	—	1	3	4	6	10	16	7	15	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
1	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	3
—	—	—	2	—	2	—	—	—	2	—	2
2	1	3	1	[1]1	2	—	—	—	4	3	7
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	3	3
—	—	—	3	—	3	—	—	—	3	—	3
—	—	—	3	—	3	—	—	—	3	—	3
—	—	—	—	—	—	—	6	6	1	7	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8	10
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	2
—	—	—	—	—	—	2	—	2	2	—	2
—	1	1	6	1	7	5	7	12	18	9	27
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1
29	1	30	12	5	17	1	1	2	45	12	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1
—	—	—	—	1	1	1	1	2	1	2	3
—	—	—	13	25	38	—	—	—	13	25	38
—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	1	3
1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	21	17	38	—	—	—	21	17	38
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1
35	**4**	**39**	**66**	**58**	**124**	**19**	**29**	**48**	**163**	**113**	**276**
10	6	16	85	30	115	20	28	48	157	85	242

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rälsbrott år 81—90	91—00	01—10	11—20	21—30	31	32	33	34	Summa rälsbrott
Sverige												
Domnarvet	Sur Bessemer	80	4	40	45	99	64	9	19	12	2	294
	Bas. Martin 1908	08	—	—	—	34	22	3	2	2	1	64
	» » 1912—13	12	—	—	—	7	—	1	2	1	1	12
	» Bessemer 1912	12	—	—	—	1	1	—	—	1	—	3
	» Elektrostål	27	—	—	—	—	2	2	3	1	—	8
	» » (Perl. manganstål)	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Motala	Sur Bessemer	73	12	8	—	—	—	—	—	—	—	20
Smedjebacken	Järn	74	51	44	8	7	2	—	—	—	—	112
Frankrike												
Creuzot	Sur Bessemer	82	1	3	—	2	2	—	—	—	—	8
H. de Wendel	Bas. »	26	—	—	—	—	12	16	—	—	—	28
Tyskland												
Bochumer Verein	Sur Bessemer	84	—	1	5	475	289	72	11	24	22	899
	» Martin	13	—	—	—	37	53	7	2	10	4	113
Krupp	» Bessemer	80	269	142	62	65	91	7	8	8	7	659
	Bas. »	16	—	—	—	33	134	12	8	11	6	204
	» Martin	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gutehoffnungshütte	» Bessemer	18	—	—	—	—	1	2	1	1	1	6
Rheinische Stahlwerke	Sur »	86	3	7	3	1	2	1	—	—	—	17
	Bas. Martin	26	—	—	—	—	1	—	—	3	3	7
Union	» Bessemer	84	13	15	18	3	7	—	1	—	3	60
August Thyssenhütte	» »	24	—	—	—	—	166	17	19	16	18	236
Luxemburg												
Gelsenkirchen (Esch)	Bas. Bessemer	16	—	—	—	1	1	1	2	—	1	6
Düdelingen	» »	20	—	—	—	—	—	1	—	2	—	3
Ougrée (Rodange)	» »	25	—	—	—	—	8	3	2	—	2	15
Terres Rouges (Esch Belval)	» »	27	—	—	—	—	19	1	2	1	2	25
England												
Barrow	Sur Bessemer	92	—	22	76	261	356	22	10	10	13	770
Blænavon (Wales)	» »	77	7	20	11	30	12	1	2	1	1	85
Bolckow, Vaughan & Comp.	» »	83	11	64	13	22	35	—	2	1	1	149
Cammel	» »	93	—	59	224	533	809	60	30	29	64	1 808
Dowlais	» »	77	21	21	6	15	10	—	1	2	1	77
Moss Bay	» »	98	—	6	41	51	54	2	3	2	3	162
Pantey (Wales)	» »	77	5	3	1	1	—	—	—	—	—	10
Rhymney	» »	79	24	69	76	210	166	28	23	28	38	662
Belgien												
Cockerill	Sur Bessemer	98	—	3	6	22	37	4	3	5	1	81
	Bas. »	25	—	—	—	—	2	—	2	1	2	7
Amerika												
Carnegie Steel Works	—	20	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Räler av andra slag ell. okänd tillverk.	—	—	1	9	5	26	30	1	1	—	2	75
Räler å en del av S. J. övertagna enskilda järnvägar.												
Ebbw Vale (Wales)	Sur Bessemer	—	—	—	—	—	133	—	—	1	3	138
N. E. S. Co. Mbro	» »	—	—	—	—	—	—	1	13	29	38	80
Workington	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	Summa	—	422	536	600	1936	2524	274	172	202	242	6 908

[1] Exklusive till O. K. B. levererade räler. [2] Exklusive till U. G. J. och N. S. J. leve-

(exklusive fotbrott och svetsade räler).

Antal levererade räler	Antal rälsbrott per 10 000 levererade räler		Räler i huvudspår vid 1934 års utgång m	Antal rälsbrott 1934 per 100 000 m räler i huvudspår	Kem. analys vid tillverkningen (medeltal)			
	totalt	per år i bruk			Kol %	Kisel %	Fosfor %	Mangan %
170 200	17.27	0.320	531 208	0.376	0.33	0.05	0.070	0.58
23 678	27.03	1.040	206 360	0.485	0.50	0.11	0.042	0.50
6 298	19.05	0.866	99 274	—	0.50	0.25	0.038	0.78
331	90.63	4.120		—	0.45	0.11	0.062	0.73
110 112	0.73	0.104	1 348 258	—	0.60	0.20	0.030	0.97
12 411	0.81	0.270	166 870	0.599	0.55	0.20	0.030	1.60
8 830	24.92	0.409	—	—	—	—	—	—
27 070	41.37	0.689	4 666	—	—	—	—	—
2 250	35.56	0.684	2 734	—	—	—	—	—
10 877	25.74	3.218	129 280	—	0.44	0.08	0.060	0.97
240 684	37.35	7.450	4 255 328	0.611	0.42	0.30	0.065	0.75
224 795	5.03	0.239			0.55	0.33	0.015	0.65
161 692	40.76	0.755	1 258 238	1.033	0.28	0.19	0.090	0.69
76 901[1]	26.53	1.474			0.47	0.18	0.060	0.92
1 922[1]	—	—			0.55	0.13	0.030	0.90
5 875	10.21	0.638	94 412	0.106	0.46	0.03	0.057	0.75
9 879	17.21	0.359	266 088	1.127	0.31	0.12	0.088	0.68
2 110[1]	33.18	4.147			0.50	0.25	0.070	0.68
4 730	126.85	2.533	—	—	0.32	0.10	0.076	0.48
33 503[1]	70.44	7.040	481 930	3.735	0.50	0.15	0.065	0.95
17 584	3.41	0.189	101 368	0.986	0.42	0.18	0.065	0.90
5 036	5.96	0.426	29 200	—	0.40	0.06	0.070	0.80
6 176	24.28	2.667	91 330	2.192	0.51	0.12	0.055	0.95
7 949	31.45	4.493	83 196	2.403	0.50	0.12	0.055	0.95
170 593[2]	45.13	1.075	1 438 840	0.904	0.43—0.48	0.07—0.09	0.066	0.90
12 070	70.42	1.304	48 100	2.079	0.40	0.07	0.084	0.99
52 500	28.39	0.557	184 014	0.543	0.36	0.08	0.070	—
277 483[2]	65.15	1.589	2 530 144	2.506	0.43—0.50	0.09	0.062	0.90—1.00
58 086	13.25	0.233	197 966	0.505	0.41	0.04	0.049	1.02
14 150	114.49	3.180	97 846	3.066	0.46	0.06	0.062	0.89
20 000	5.00	0.088	20 652	—	—	—	—	—
127 600	51.88	0.943	649 656	5.849	0.42	0.09	0.069	0.69
52 597	15.40	0.428	845 724	0.355	0.40—0.44	0.09	0.070	0.77
9 422	7.43	0.826			0.51	0.12	0.058	0.95
25 579	1.17	0.083	251 684	—	0.58	0.15	0.027	0.74
—	—	—	19 612	—	—	—	—	—
71 651	19.26	—	153 276	1.958	—	—	—	—
—	—	—	164 178	23.145	—	—	—	—
			20 306	4.925	—	—	—	—
2 062 624	**33.49**	—	**15 771 738**	**1.534**	—	—	—	—

rerade räler.

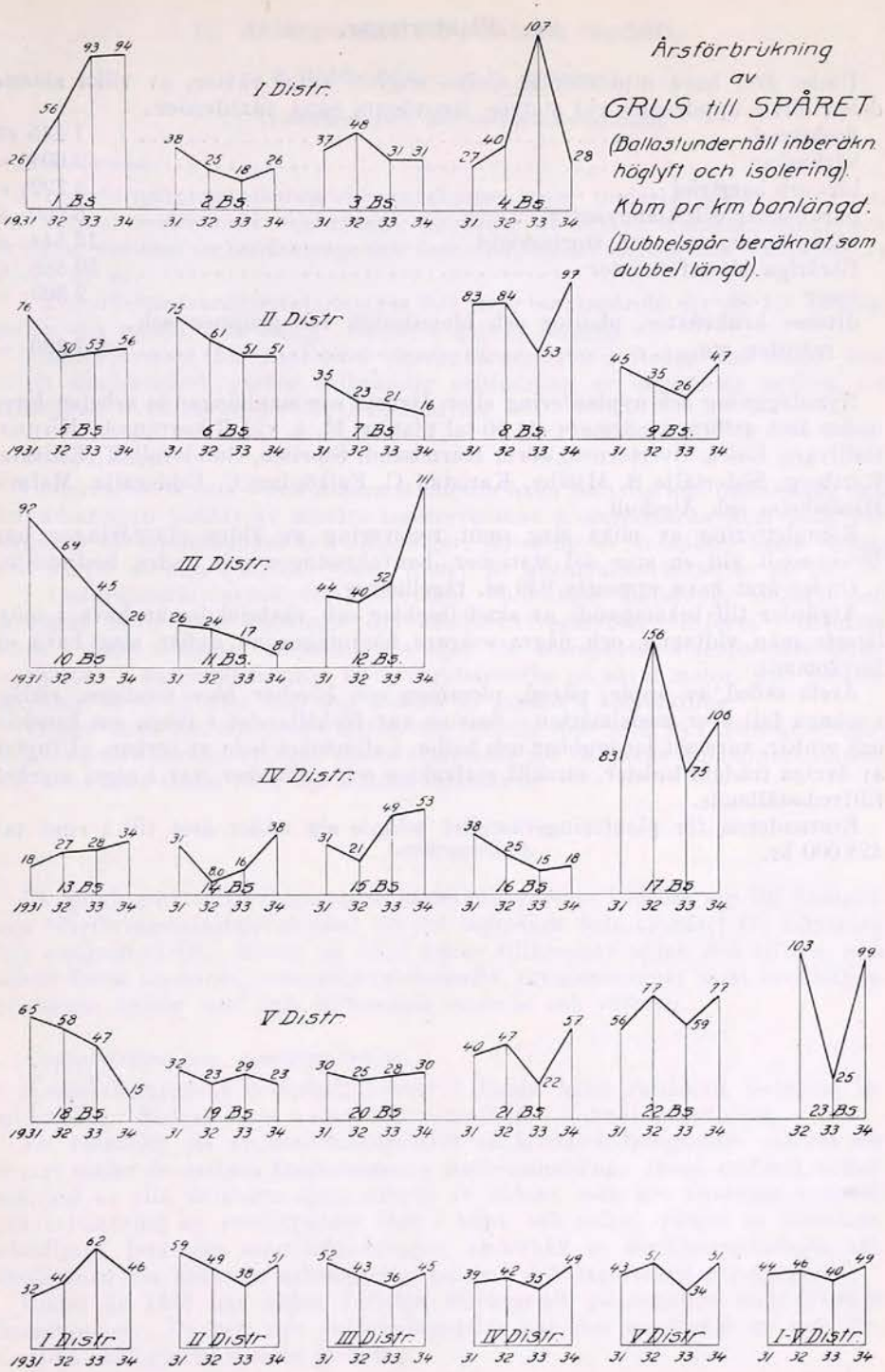
Antalet rälsbrott har under år 1934 uppgått till 242 st. totalbrott och 33 st. fotbrott mot 202 st. totalbrott och 40 st. fotbrott under år 1933. Ökningen i antalet totalbrott, 40 st., faller huvudsakligen på äldre, 30—45 år gamla räler från Cammel och Rhymney, för vilka antalet totalbrott stigit från resp. 29 st. till 64 st. och från 28 st. till 38 st., d. v. s. med resp. 35 och 10 st., samt på räler å f. d. Härnösand—Sollefteå järnväg, som uppvisa en ökning från 29 till 38 st.

Det största relativa antalet rälsbrott kommer på räler med märket N. E. S. Co. Mbro, på sistnämnda sträcka med 23 145 st. totalbrott på 100 000 m räler i huvudspår, mot 1 534 st. för statsbanenätet i sin helhet.

d. Ballast.

Enligt en redogörelse över ballastförbrukningen under perioden 1906—1930, införd i statens järnvägars minnesskrift av år 1931, kunde förbrukningen under nämnda period uppskattas till mellan 40 och 50 kbm per km banlängd och år (för dubbelspår beräknades dubbel banlängd). För de skilda delperioderna 1906—1910, 1911—1916 och 1920—1930 ställde sig siffrorna resp.: drygt 50, drygt 40 och knappt 50 kbm per km och år. Såsom angavs i redogörelsen kunde emellertid de tillgängliga uppgifterna anses varken fullständiga eller fullt tillförlitliga, varför de anförda siffrorna finge betraktas såsom endast approximativa. För att få till stånd säkrare uppgifter i detta avseende hava nya formulär för årsrapporten beträffande förbrukning av grus m. m. tillämpats från och med år 1931. Ur rapporterna sedan denna tid hava följande, i nedanstående grafiska framställning återgivna siffror för vart och ett av åren 1931—1934 hämtats.

För de skilda bansektionerna liksom även för de olika åren variera som synes kvantiteterna högst avsevärt. Den högsta årsförbrukningen liksom även den högsta sammanlagda förbrukningen under dessa fyra år uppvisar 17 bansektionen (Sollefteå). Denna höga förbrukning — 110 kbm per km och år — sammanhänger med de omfattande kompletteringsarbeten, som erfordrats å Härnösandsbanan. Olikheterna i förbrukningen bli väsentligt mindre, om distrikten tagas till utgångspunkt för jämförelsen (se nedersta diagrammen). Den lägsta resp. högsta årsförbrukningen distriktsvis har varit 32 och 62 kbm per km och år. Under de fyra åren har medelförbrukningen å de olika distrikten varit 45, 49, 44, 41 och 45 kbm per km och år för resp. I, II, III, IV och V distriktet. Ser man till hela statsbanenätet, varierar årsförbrukningen mellan 40 och 49 kbm per km och år, alltså en synnerligen jämn förbrukning.



e. Planteringar.

Under året hava utplanterats nedan angivet antal växter, av vilka största delen blivit uppdragna vid statens järnvägars egna växtdepåer:

fruktträd	1 245 st.
bärbuskar	2 604 »
löv- och barrträd	3 792 »
parkbuskar och klängväxter	6 060 »
häckplantor, snö- och stormskydd	13 544 »
fleråriga blomsterväxter	59 888 »
rosor	2 303 »
diverse krukväxter, plantor och blomsterlök för grupper och rabatter etc.	437 280 »

Nyanläggning och nyplantering eller därmed sammanhängande arbeten hava under året utförts å närmare ett 50-tal platser, bl. a. vid Riksgränsen, Kiruna, Gällivare, Luleå, Övertorneå, Jörn, Härnösand, Storlien, Sundsvall V, Knivsta, Karlberg, Södertälje S, Mjölby, Karlstad C, Falköping C, Uddevalla, Malmö, Hässleholm och Älmhult.

Komplettering av olika slag samt renovering av äldre planteringar har förekommit vid en stor del stationer, banvaktsstugor och andra bostadshus.

Under året hava uppsatts 936 st. fågelholkar.

Åtgärder till bekämpande av skadeinsekter och växtsjukdomar hava i möjligaste mån vidtagits, och några svårare härjningar av dylikt slag hava ej förekommit.

Årets skörd av äpple, päron, plommon och körsbär blev tämligen riklig, i många fall över medelmåttan. Samma var förhållandet i fråga om krusbär och vinbär, varemot jordgubbar och hallon i allmänhet ledo av torkan. Utbytet av övriga trädgårdsalster, särskilt rotfrukter och grönsaker, var i regel mycket tillfredsställande.

Kostnaderna för planteringsväsendet belöpte sig under året till i runt tal 428 000 kr.

f. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

I. Underhålls- m. fl. arbeten.

1. Transformator- och omformarstationer.

Malmbanan.

I transformatorstationerna vid malmbanan hava underhållsarbetena omfattat normal revision av oljebrytare, provning av olja i transformatorer och brytare, revision av omformare och batterier, undersökning och justering av reläer m. m.

I Polcirkelns transformatorstation har nytt maximalrelä för 80 kV insatts, sedan det gamla fullständigt förstörts genom åskslag.

Transformatorn för stationära tåguppvärmningen i Boden har under året blivit sönderbränd, varför fullständig omlindning av densamma utförts vid Allmänna Svenska Elektriska AB, Ludvika.

Övriga linjer.

Underhållsarbetena i omformarstationerna hava haft normal omfattning och huvudsakligen bestått av mindre lagerrevisioner å omformarna, svarvning och slipning av strömsamlare och släpringar, putsning av kontakter samt rening och utbyte av olja i strömbrytare, tillsyn av ackumulatorbatterier m. m.

I omformarstationerna vid Södertälje, Sköldinge, Hallsberg, Moholm och Alingsås hava vissa ändrings- och kompletteringsarbeten utförts. Sålunda hava i dessa stationer anslutningsdetaljer för transportabel omformare blivit uppsatta. I samband härmed hava regulatorerna på såväl motor- som generatorsidan blivit utbytta mot nya sådana av ASEA:s tillverkning.

Vidare hava huvudtransformatorerna försetts dels med nya genomföringar, dels med nya korkpackningar såsom ersättning för de gamla gummipackningarna, vilka med tiden visat sig mindre driftsäkra.

2. Ledningsnätet.

På ledningsnätet förekommande underhållsarbeten hänföra sig till kontakt- och överföringsledningarna samt till det lågspända ledningsnätet för belysning och småmotordrift. Såsom en följd härav tillkommer sedan den tillsyn, som måste ägnas dressiner, ackumulatorlokomotiv, revisionsvagnar samt beredskapsposternas depåer med dem tillhörande materiel och verktyg.

Kontaktledningen, samtliga linjer.

Kontaktledningens underhåll kräver i första hand rationellt bedrivna inspektioner. Sådana hava under året verkställts i normal omfattning.

En väsentlig del av underhållsarbetet på kontaktledningsnätet utföres för övrigt under de årligen återkommande storrevisionerna. Dessa omfatta undersökning av alla isolatorer samt utbyte av sådana, som äro felaktiga, kontroll och injustering av profiltrådens läge i höjd- och sidled, tillsyn av klämmor, avskiljare, jord- och skenförbindningar, underhåll av skyddsanordningar etc. Revisionen har krävt en arbetsprestation av 2 à 3 dagsverken per spårkm.

Under år 1934 har sådan revision förekommit på samtliga elektrifierade bansektioner. På helt nya anläggningsdelar har den emellertid av helt förklarliga skäl gjorts mindre grundlig.

Vid sidan av revisionen har i tämligen stor utsträckning bedrivits underhållsarbeten, omfattande ommålning av äldre järnkonstruktioner, nymålning i den utsträckning sådan erfordrats efter elektrifieringsarbetet samt riktning av tjälskjutna stolpar.

Profiltrådens slitning har under år 1934 liksom tidigare varit föremål för ingående studium.

Överföringsledningarna i Norrland.

Av till ledningsnätet hänförliga underhållsarbeten påkalla överföringsledningarna från Porjus till malmbanans transformatorstationer i första hand uppmärksamhet.

Varje år provas samtliga till överföringsledningarna hörande hängisolatorer med s. k. mätstång och utbytas alla påträffade felaktiga isolatorelement. Under år 1934 omfattade utbytet sammanlagt 594 isolatorer, vartill böra läggas ytterligare 287 st., som blivit utbytta i samband med en fortgående förnyelse av isolatorer i spänn- och vinkelmaster å 19 bansektionen.

Ommålning av överföringsledningens master har under året ägt rum å linjerna Murjek—Nattavara (200 st.) och Vassijaure—Kopparåsen (54 st.). Å 18 bansektionen hava fyra, å 19 bansektionen två master måst riktas. Snöbelastning har å sistnämnda sektion dessutom medfört skadegörelse på och reparation av vissa master.

De för transport huvudsakligen av belysningsenergi anordnade, på kontaktledningsstolpar förlagda 10 kV överföringsledningarna hava erhållit tillsyn samtidigt med kontaktledningen.

Lågspänningsledningarna.

Från och med år 1934 har till ledningspersonalens åligganden på samtliga elektrifierade bandelar, med undantag för Stockholm och Göteborg, blivit hänfört underhållet av det lågspända ledningsnätet för småmotordrift och belysning. Samma anordning har sedan många år tillbaka med fördel tillämpats på malmbanan.

Underhållsarbetet på ifrågavarande ledningsnät, som huvudsakligen består uti kontroll av ledningarnas isolationstillstånd, utbyten av bristfälliga ledningar och apparater samt omläggning och komplettering av elektriska installationer i husbyggnader och på bangårdar, då dessa repareras eller förändras, har givetvis gjort sig mest gällande på de anläggningar, som icke förnyats eller reviderats i samband med senare års elektrifieringar.

Ändringar och nybyggnader.

Nybyggnads- och förändringsarbeten gällande ledningsnätet har under året förekommit i stor omfattning. Sålunda utökades kraftöverföringsanläggningen till att, utöver tidigare elektrifierade bandelar, omfatta linjerna Örebro—Krylbo, Lomma—Ängelholm, Stockholm—Uppsala och Uppsala—Krylbo. Vid årets slut omfattade det elektrifierade statsbanenätet sammanlagt 2 142 bankm och 3 726 spårkm.

Underhållskostnader.

Underhållskostnaderna för olika anläggningsdelar äro, på grund av den stora åldersskillnaden dem emellan, icke direkt jämförbara. På bansektioner, där fortvarighetstillstånd tillnärmelsevis torde hava inträtt, varierade kostnaderna under år 1934 mellan kr 274 och kr 626, räknat per km elektri-

fierat spår. Den stora differensen illustrerar den inverkan, som utövas av klimatiska, konstruktiva och trafiktekniska förhållanden, ävensom av sporadiska arbeten, vilka inom ett så litet område som en bansektion lätt vålla stora förskjutningar i kostnaderna år från år.

II. Personal- och tjänstgöringsförhållanden.

För malmbanan har år 1934 icke inneburit några anmärkningsvärda förändringar i personalavseende. På övriga elektrifierade linjer har däremot under året verkställts inrangering bland ledningspersonalen av den personalstyrka, som tidigare mera självständigt ombesörjt tillsyn och underhåll av lågspänningsnätet för belysning och småmotordrift. Verkningarna av denna omgruppering, som medför en tidskrävande sammansmältningsprocess, kunna ännu icke skönjas. Erfarenheterna från malmbanan, där tidigare vidtagits samma åtgärd, göra det emellertid troligt, att resultatet skall bliva gynnsamt.

Under året hava tjänstgöringsförhållandena inom matningsområdena blivit reglerade i sådan riktning, att skärpt åtskillnad mellan olika bansektioner skall kunna upprätthållas.

Efter undersökning av tjänstgöringsnämnden hava under året tillkommit bestämmelser beträffande passningstjänsten i omformarstationerna. I allmänhet skall passningen anses utgöra sådant arbete av lindrig art, för vilket föreskrives 234 arbetstimmar per 30 dagar. I omformarstationer, utgörande mera oroliga driftscentra, kompenseras dock den utsträckta tjänstgöringstiden i viss mån av särskilt beviljade förmåner beträffande fridagar.

Personalutbildning har bedrivits bland annat i syfte att skola belysningsreparatörer för tjänst i omformarstationer och på kontaktledningsnätet samt vice versa för skolning av ledningspersonal i installationsarbete. En del av ledningspersonalen har deltagit i en första, för sådan personal försöksvis anordnad yrkesbetonad korrespondenskurs.

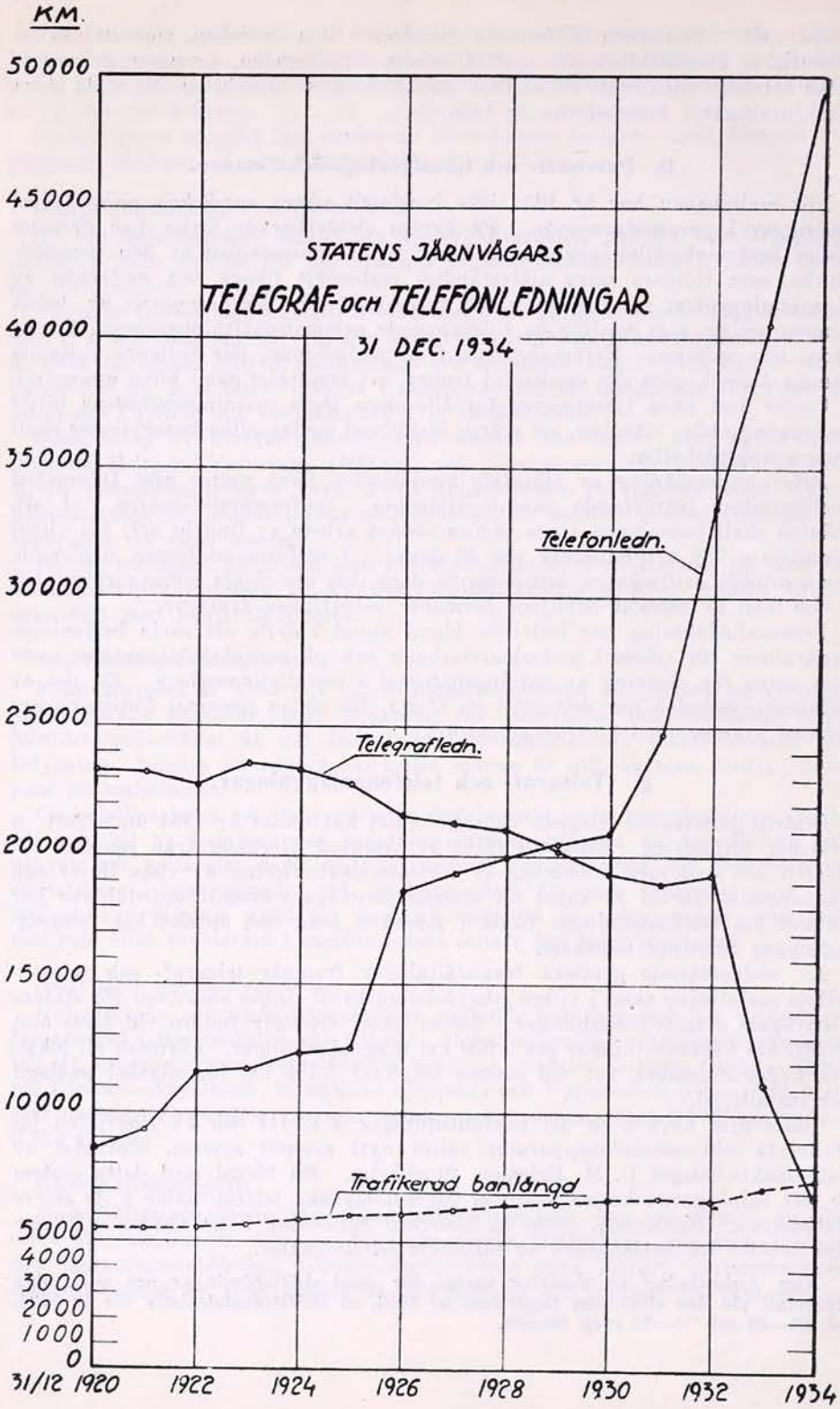
g. Telegraf- och telefonanläggningar.

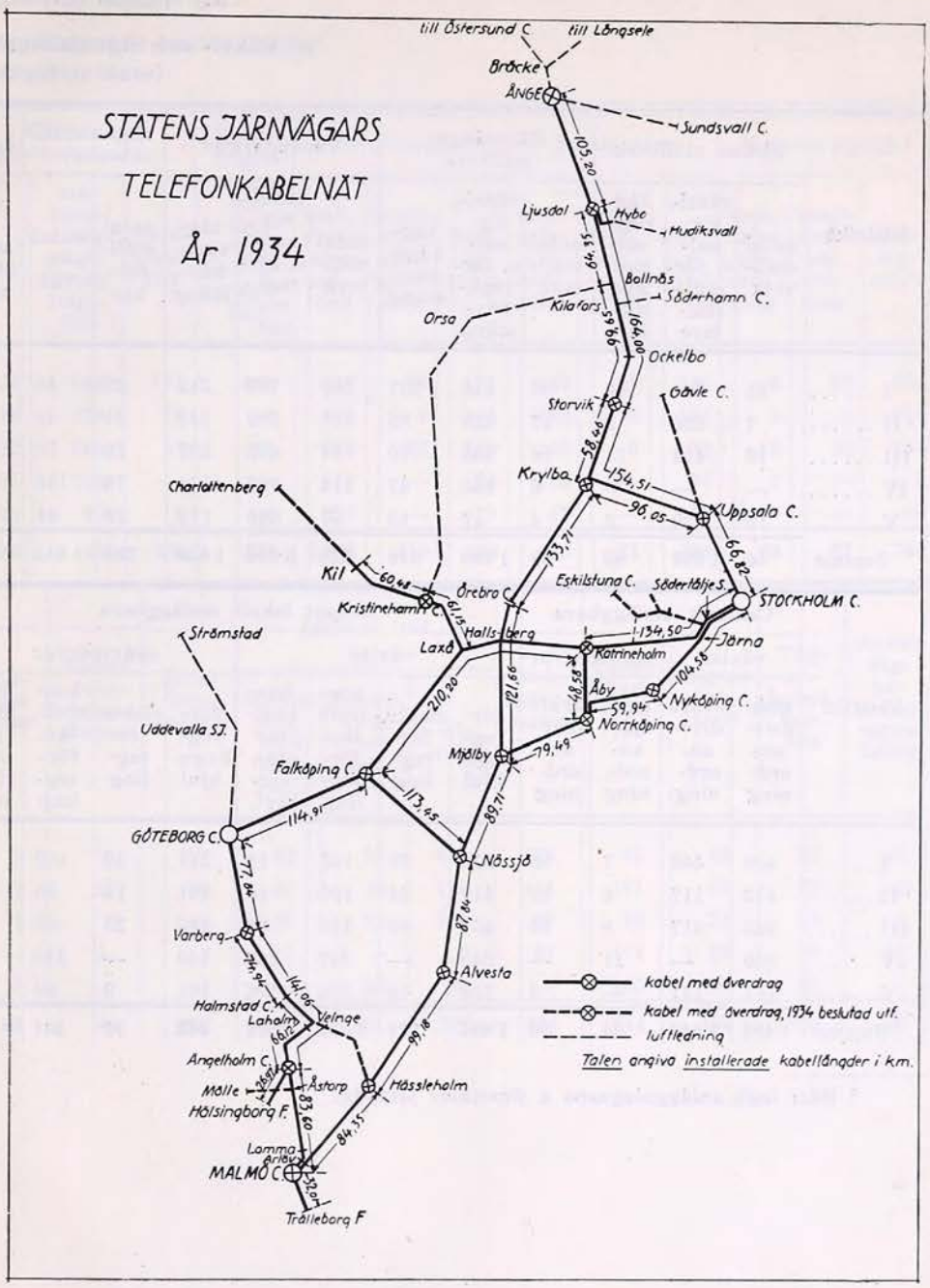
Statens järnvägars telegraf- och telefonnät har under år 1934 undergått en betydlig förändring. Dels till följd av beslutad övergång från telegraf till telefon och dels med anledning av fortsatt elektrifiering av vissa linjer och anordnandet därvid av kabel för statens järnvägars svagströmsledningar har antalet km telefonledningar ökats i avsevärd grad och antalet km telegrafledningar betydligt minskats.

Av nedanstående grafiska framställningar framgår telegraf- och telefonnätets omfattning samt i vilken utsträckning kabel finnes anordnad för statens järnvägars svagströmsledningar. Såsom härav framgår funnos vid årets slut 49 000 km telefonledningar och 7 000 km telegrafledningar. Förutom all lokal- och avgreningskabel, var vid samma tidpunkt 2 456 km huvudkabel nedlagd och installerad.

Under året hava å en del telefonledningar å I, III och IV distrikten installerats sektionstelefonapparater enligt nytt svenskt system, utarbetat av Telefonaktiebolaget L. M. Ericsson, Stockholm. En fördel med detta system är, att ledningarna kunna anslutas till automatiska telefonväxlar å de större stationerna. Härigenom ernås en avsevärd minskning i det annars erforderliga arbetet för betjänandet av manuella telefonväxlar.

Ang. förbrukning av elektrisk energi för samt driftstörningar och personliga olycksfall vid den elektriska tågdriften år 1934, se Drifttjänststatistik för år 1934, sid. 68—69 och 74—75 resp. 98—99.





h. Växel- och signal-

1. Växel- och signalsäkerhets-
(exkl. anläggningar

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävstångs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-bockar		Sig-nal-vev. å sema-for-mast
	antal ställ-verk	växel-, sig-nal- o. för-regl.-ställare	tåg-vägs- och med-giv. ställare	antal ställ-verk	växel-, sig-nal- o. för-regl.-häv-stäng.	tåg-vägs-häv-stäng.	antal ställ-verk	växel-, sig-nal- o. för-regl.-ve-var	tåg-vägs-häv-stäng.	antal ställ-boc-kar	antal ve-var	
I	23	704	30	33	544	137	109	798	312	37	58	31
[1] II	7	186	2	17	329	85	131	989	382	31	49	20
III	10	414	51	18	265	70	97	672	232	29	56	9
IV	—	—	—	8	163	47	114	787	561	78	138	140
V	16	239	2	4	47	10	67	368	171	28	44	94
Summa	**56**	**1 543**	**85**	**80**	**1 348**	**349**	**518**	**3 614**	**1 658**	**203**	**345**	**294**

Distrikt	Centralt omläggbara				Endast lokalt omläggbara							
	växlar		spårspärrar		växlar				spårspärrar			
	mek. driv-an-ord-ning	kraft-driv-an-ord-ning	mek. driv-an-ord-ning	kraft-driv-an-ord-ning	för-reg-lings-hjul	elektr. för-reg-ling	kon-troll-lås-för-reg-ling	kon-troll-lås utan för-regl.	för-reg-lings-hjul	elektr. för-reg-ling	kon-troll-lås-för-reg-ling	kon-troll-lås utan för-regl.
I	406	468	7	38	520	75	182	12	247	30	102	13
[1] II	413	117	8	13	417	24	196	68	261	13	86	59
III	248	317	8	38	454	63	113	39	185	25	65	13
IV	300	—	11	—	345	—	347	208	169	—	210	180
V	117	141	—	4	159	10	195	195	101	9	98	171
Summa	**1 484**	**1 043**	**34**	**93**	**1 895**	**172**	**1 033**	**522**	**963**	**77**	**561**	**436**

[1] Häri ingå anläggningarna å Svartälvs järnväg.

säkerhetsanläggningar.

anläggningarnas beståndsdelar.
för vägövergångar).

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tågvägs-utlösnings-fält	Huvudsignaler			Försignaler			Manöversignaler		
antal skåp	stations- o. tågvägs-förreglings-fält	linje-block-fält		mek. driv-an-ord-ning	kraft-driv-an-ord-ning	ljus-sig-naler	mek. driv-an-ord-ning	kraft-driv-an-ord-ning	ljus-sig-naler	mek. driv-an-ord-ning	kraft-driv-an-ord-ning	ljus-sig-naler
124	545	171	101	440	78	177	147	11	153	8	22	284
76	329	76	16	420	9	118	183	4	115	5	5	116
32	246	17	92	322	32	120	150	6	82	10	10	234
31	203	—	—	529	—	24	139	—	96	2	—	5
20	95	1	4	273	—	79	47	—	116	—	—	69
283	**1 418**	**265**	**213**	**1 984**	**119**	**518**	**666**	**21**	**562**	**25**	**37**	**708**

Rörliga broar	Elektr. ving-kopp-lingar	Räls-kon-takter	Isolerad räl			Mek. spärr-skenor	Elektr. växel-spär-rar	Signal-kon-troll	Tåg-an-komst-tele-fon	Annan tåg-an-komst-signa-lering
			inkopp-ling med räls-kont.	inkopp-ling med fot-kont.	vil-ström					
8	62	171	82	28	472	128	85	46	63	22
9	21	61	23	13	170	134	161	25	29	9
1	5	45	26	37	206	99	89	24	19	2
—	—	3	1	—	2	33	174	29	50	16
1	—	2	—	26	54	—	105	10	24	1
19	**88**	**282**	**132**	**104**	**904**	**394**	**614**	**134**	**185**	**50**

2. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan vid årets slut.

Anordningar vid korsningar mellan huvudspår och allmänna samt allmänt befarna vägar.

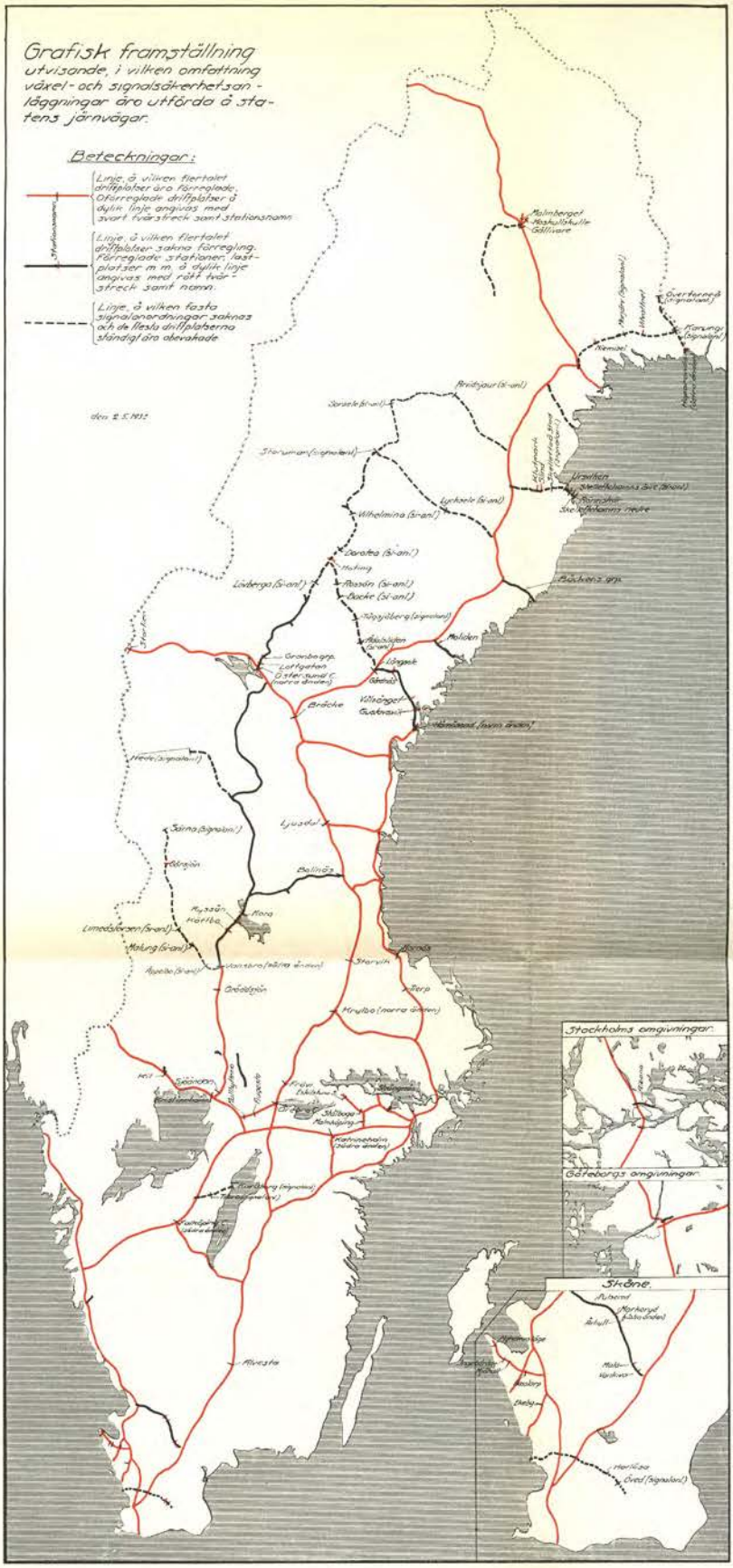
Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å distrikt I	II	III	IV	V	hela S. J.
Bevakade grindar	7	26	12	94	19	158
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal	127	143	132	135	61	598
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt	20	23	19	40	7	109
Automatiska anläggningar med endast ringklockor	49	[1] 48	[2] 12	[2] 23	9	141
Automatiska anläggningar med endast ljussignaler	—	—	—	21	—	21
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	58	74	57	30	28	247
Endast kryssmärken	6	10	9	38	33	96
Summa	**267**	**324**	**241**	**381**	**157**	**1 370**

[1] Härav 2 icke automatiska.
[2] » 1 » automatisk.

Anordningar vid korsningar mellan huvudspår och vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å distrikt I	II	III	IV	V	hela S. J.
Bevakade grindar	—	—	1	3	—	4
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal	4	12	26	2	—	44
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt	—	1	—	—	—	1
Automatiska anläggningar med endast ringklockor	3	8	3	[1] 2	—	16
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	1	—	1	—	—	2
Endast kryssmärken	150	101	104	102	57	514
Summa	**158**	**122**	**135**	**109**	**57**	**581**

[1] Härav 1 icke automatisk.



Grafisk framställning

utvisande, i vilken omfattning växel- och signalsäkerhetsanläggningar äro utförda å statens järnvägar.

Beteckningar:

Linje, å vilken flertalet driftplatser äro förreglade. Oförreglade driftplatser å dylik linje angivas med svart tvärstreck samt stationsnamn.

Linje, å vilken flertalet driftplatser sakna förregling. Förreglade stationer, lastplatser m. m. å dylik linje angivas med rött tvärstreck samt namn.

Linje, å vilken fasta signalanordningar saknas och de flesta driftplatserna ständigt äro obevakade.

den 2.5.1932

Anordningar vid korsningar mellan hamn-, industri-, grusgrops- eller andra därmed jämförliga spår och allmänna samt allmänt befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å distrikt I	II	III	IV	V	hela S. J.
Bevakade grindar	1	3	—	9	—	13
Fällbommar	22	3	1	5	4	35
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	3	—	—	—	—	3
Endast kryssmärken	106	26	2	25	21	180
Summa	**132**	**32**	**3**	**39**	**25**	**231**

4. Olyckshändelser under året vid å huvudspår belägna vägkorsningar i plan.

Antal befintliga korsningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal sammanstötningar mellan tåg och motorfordon	hästskjutsar	cyklande	fotgängare	Antal förolyckade personer skadade	dödade	Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning av[1] motorfordon	hästskjutsar	cyklande	Summa olyckshändelser	Varav vid dagsljus	i mörker
	Allmänna och allmänt befarna vägar:												
865	Bevakade grindar eller bommar	6	—	—	3	5	6	172	9	1	191	128	63
141	Automatiska anläggningar med endast ringklockor	3	—	—	—	2	2	—	—	—	3	3	—
268	Automatiska anläggningar med ljussignaler	6	1	—	1	5	—	3	—	—	11	11	—
96	Kryssmärken	2	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	1
	Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna:												
49	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Automatiska anläggningar med endast ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Automatiska anläggningar med ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
514	Kryssmärken	9	1	—	1	5	3	1	—	—	12	9	3
[2])	Oskyddade korsningar	15	6	2	3	11	10	1	—	—	27	20	7
	Summa	**41**	**8**	**2**	**8**	**29**	**21**	**177**	**9**	**1**	**246**	**172**	**74**

[1] Påkörningar i förening med sammanstötning med tåg ej medräknade.
[2] Uppgift å antalet korsningar saknas.

D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.

1. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader år 1934.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för med årets utgång avslutade arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för vid årets utgång icke avslutade arbeten	Bokförda kostnader från resp. arbetens början t. o. m. år 1934
	Tusen kronor			
Spår och bangårdar med husbyggnader (utom huvudverkstäder):				
Rälsutbyten i längre följd:				
Utbyte av räler	1 624	961	602	1 563
Justering av rälsskarvar	132	119	—	119
Olskroken, ny godstågsförbindelse	1 200	—	822	921
Sävenäs, spårförändringar å rangerbangården		—	36	36
Malmö C, förändring av spårsystemet	480	15	—	466
Nässjö, förändring av rangerbangården	40	—	—	—
Uppsala C, förändring av stationshuset	125	—	125	125
Falköping C, uppförande av nytt stationshus	215	—	186	190
Nässjö, ändring och tillbyggnad av stationshuset	218	—	128	128
Kristinehamn, ombyggnad av lokstationen (reglering)	13	13	—	13
Malmö C, ombyggnad av lokstationen	650	—	135	649
Riksgränsen, om- och tillbyggnad av turiststationen	40	—	38	40
Ombyggnad av bostadslägenheter för beredande av tvårumslägenheter	88	85	3	88
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	2 429	1 116	565	2 067
Summa	**7 254**	**2 309**	**2 640**	**6 405**
Broar, viadukter, vägbroar och vägportar	**521**	**275**	**76**	**422**
Bangårdsmaskinerier:				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	**289**	**101**	**39**	**223**
Elektriska belysningsanläggningar:				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	**36**	**3**	**12**	**25**
Telegraf- och telefonanläggningar samt kabelarbeten:				
Omändring av telegrafledningar till telefonledningar m. m.	329	4	79	256
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	58	4	32	38
Summa	**387**	**8**	**111**	**294**

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för med årets utgång avslutade arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för vid årets utgång icke avslutade arbeten	Bokförda kostnader från resp. arbetens början t. o. m. år 1934
	Tusen kronor			
Signal- och säkerhetsanläggningar:				
Södertälje S—Järna, utbyte av linjeblockering	80	78	—	81
Stockholm C, ombyggnad av säkerhetsanläggningen	980	—	[1] 2	978
Hagalund, ombyggnad av säkerhetsanläggningen	200	—	67	262
Hagalund, utbyte av spårväxlar i samband med anordnande av säkerhetsanläggning	55	—	37	37
Arlöv, ombyggnad av växel- och signalsäkerhetsanläggningar	130	—	128	151
Arlöv—Lund C, utbyte av linjeblockering	62	—	41	45
Övriga arbeten	648	256	195	552
Summa	**2 155**	**334**	**466**	**2 106**
Anläggningar för elektrisk tågdrift:				
Porjus, ändring av generatorer i kraftverket	460	—	20	460
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	83	28	3	75
Summa	**543**	**28**	**23**	**535**
Ångfärjelägen och landningsbryggor	**23**	**6**	**4**	**10**
Anläggningar vid huvudverkstäder:				
Örebro, modernisering av huvudverkstaden	300	—	108	150
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	144	44	67	111
Summa	**444**	**44**	**175**	**261**
Summa summarum	**11 652**	**3 108**	**3 546**	**10 281**

[1] Inkomstsaldo.

Ang. förnyelsefondens ställning vid slutet av år 1934 m. m., se Drifttjänststatistik för år 1934, sid. 58—63.

2. Kostnader för nya byggnader och anläggningar, elektrifieringsarbeten, markförvärv samt arbeten för motverkande av arbetslöshet år 1934.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader under år 1934: för med årets utgång avslutade arbeten	Bokförda kostnader under år 1934: för vid årets utgång icke avslutade arbeten	Bokförda kostnader från resp. arbetens början t. o. m. år 1934
	Tusen kronor			
Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar:				
Nässjö, ombyggnad och utvidgning av rangerbangården	200	—	8	8
Arlöv, anordnande av gångtunnel	40	40	—	40
Diverse förbättringar vid kol- och vattenstationer	20	—	—	—
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar:				
Östansjö—Vretstorp, utläggning av dubbelspår	480	—	240	240
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	67	—	2	59
Husbyggnader	80	[1] 10	—	80
Bostadslån till personalen	210	—	[1] 51	177
Skenfria vägkorsningar m. m.:				
Vägbroar (30 st.)	417	115	14	144
Vägportar (24 st.)	301	73	11	84
Vägomläggningar	108	12	22	51
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden:				
Inläggning av räler	325	170	80	250
Inläggning av underläggsplattor och rälsvandringshinder	1 062	819	150	969
Telefonledningar och kabelarbeten (12 arbeten)	233	44	23	163
Elektriska belysningsanläggningar (11 arbeten)	131	6	15	52
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:				
Södertälje S—Åkers styckebruk, signal- och säkerhetsanläggning	112	—	53	106
Södertälje—Älvsjö, automatisk linjeblockering	180	11	—	222
Vännäs, växel- och signalsäkerhetsanläggning	61	—	72	72
Malmö rangerbangård, säkerhetsanläggning å ankomstgruppen	50	—	40	40
Frövi, växel- och signalsäkerhetsanläggning	80	—	27	27
Övriga arbeten (30 st.)	382	52	91	172

[1] Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för med årets utgång avslutade arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för vid årets utgång icke avslutade arbeten	Bokförda kostnader från resp. arbetens början t. o. m. år 1934
	Tusen kronor			
Kompletteringsarbeten å inköpta enskilda järnvägar:				
Härnösandsbanan (5 arbeten)	393	13	17	429
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (140 arbeten)	949	346	215	728
Anläggningar vid huvudverkstäder:				
Örebro, tillbyggnad av huvudverkstaden	511	—	457	522
Summa	**6 392**	**1 691**	**1 486**	**4 635**
Elektrifieringsarbeten.				
Järna—Nyköping—Malmö m. fl. linjer:				
Ändringar av befintliga anläggningar	51 600	—	[1] 248	12 192
Nya anläggningar		—	793	26 480
Övriga anordningar		—	1 339	6 560
Stockholm—Krylbo—Ånge o. Krylbo—Örebro:				
Ändringar av befintliga anläggningar	32 400	—	3 251	8 579
Nya anläggningar		—	5 662	10 569
Övriga anordningar		—	4 744	5 043
Västkustbanan:				
Ändringar av befintliga anläggningar	22 150	—	4 597	6 350
Nya anläggningar		—	2 255	3 870
Övriga anordningar		—	102	1 809
Laxå—Charlottenberg:				
Ändringar av befintliga anläggningar	15 000	—	999	999
Nya anläggningar		—	1 060	1 060
Övriga anordningar		—	1 602	1 602
Södertälje S—Eskilstuna:				
Ändringar av befintliga anläggningar		—	172	172
Nya anläggningar		—	254	254
Övriga anordningar		—	2	2
Uppsala—Gävle:				
Ändringar av befintliga anläggningar		—	260	260
Nya anläggningar		—	450	450
Övriga anordningar		—	3	3
Summa	**121 150**	—	**27 297**	**86 254**

[1] Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för med årets utgång avslutade arbeten	Bokförda kostnader under år 1934 för vid årets utgång icke avslutade arbeten	Bokförda kostnader från resp. arbetens början t. o. m. år 1934
	Tusen kronor			
Markförvärv.				
Gävle, tillbyggnad av f. d. O. K. B. lokstall..	50	48	—	49
Gävle, ändring av spårsystemet och anordnande av kolupplagsplats m. m.	29	34	[1] 4	30
Gävle, anordnande av manskapslokaler m. m.	15	—	42	42
Inköp av mark	225	36	34	139
Försäljning av mark	[1] 1 117	[1] 320	[1] 96	[1] 809
Summa	[1] **798**	[1] **202**	[1] **24**	[1] **549**
Arbeten för motverkande av arbetslöshet.				
Vägbroar (39 st.)	3 974	50	1 267	2 344
Vägportar (29 st.)	3 027	325	967	1 782
Sollefteå—Härnösand, utvidgning av tunnlarna vid Oringen	140	43	46	89
Västkustbanan, linjeomläggning söder om Varberg	255	—	13	13
Genevad—Veinge, linjeomläggning	88	—	30	30
Övriga arbeten	160	9	23	32
Summa	**7 644**	[2] **427**	**2 346**	[2] **4 290**
Härav:				
beredskapsarbeten	1 796	[2] 65	99	[2] 1 668
allmänna arbeten	5 848	[2] 362	2 247	[2] 2 622
Summa summarum	**134 388**	**1 916**	**31 105**	**94 630**

[1] Inkomstsaldo.
[2] Beloppet reducerat med 62 tkr på grund av enligt sty. skr. 16/2 1935 gjord omföring.

3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten.

Gångtunnel för persontrafik i Arlöv.

Sedan järnvägsstyrelsen beslutat, att den gamla gångbron av trä över bangården vid Arlöv skulle ersättas med en gångtunnel av armerad betong och den 16 maj 1934 härtill beviljat nödiga medel, påbörjades tunnelarbetet i medio av juni månad nämnda år.

Som *bilder 1 och 2* utvisa, sträcker sig tunneln under fem spår. Längden är 19.26 m förutom de överbyggda trappnedgångarna, vardera med en längd av 7 m. Tunnelns invändiga bredd är 2.0 m och höjd c:a 2.20 m.

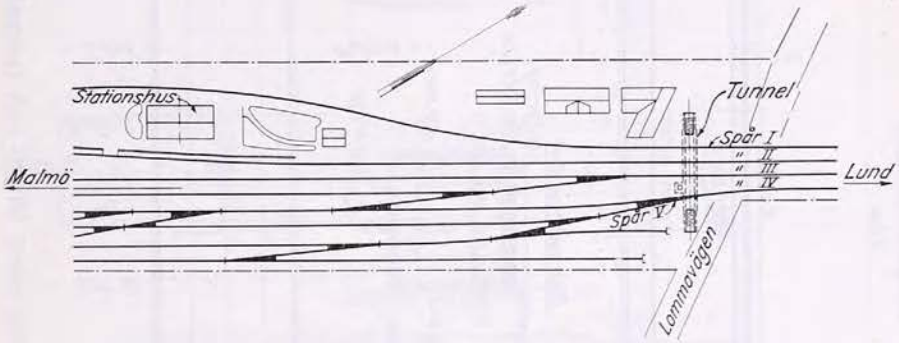


Bild 1. *Arlöv. Situationsplan.*

Några byggnadstekniska svårigheter för tunnelarbetets utförande förefunnos ej. Grundförhållandena voro goda; bottenlagret bestod av seg och relativt fast moränlera. Besvärande var däremot den täta järnvägstrafiken på de tre huvudspåren mot Malmö, Lund och Ängelholm med c:a 190 ordinarie dagliga tåg och den intensiva kör- och gångtrafiken på den strax invid tunneln liggande Lommavägen.

Spåren IV och V borttogos vid arbetsplatsen under byggnadstiden. För huvudspåren I, II och III inlades provisoriska broar, *bilder 3 och 4*. Varje sådan bro bestod av 4 st. 14 m långa, sinsemellan stagade dip-balkar 55, vilande på 2.25 m höga sliperspallningar. Vid inläggningen av de provisoriska broarna höjdes spåren c:a 55 cm, varigenom det blivande tunneltaket kunde utföras utan hinder.

Övergången från gamla till nya höjdläget för spåren förmedlades genom pallningar i stigning c:a 20 ‰. Samtidigt med höjningen av spåren måste körbanan i Lommavägen höjas medelst utläggning på sliperspallningar av provisorisk körbana med uppfarter av 3″ plank. Arbetena med de provisoriska broarna och den provisoriska körbanan måste med hänsyn till den täta trafiken verkställas nattetid, varvid för varje natt högst 5 ½ timmar fingo disponeras.

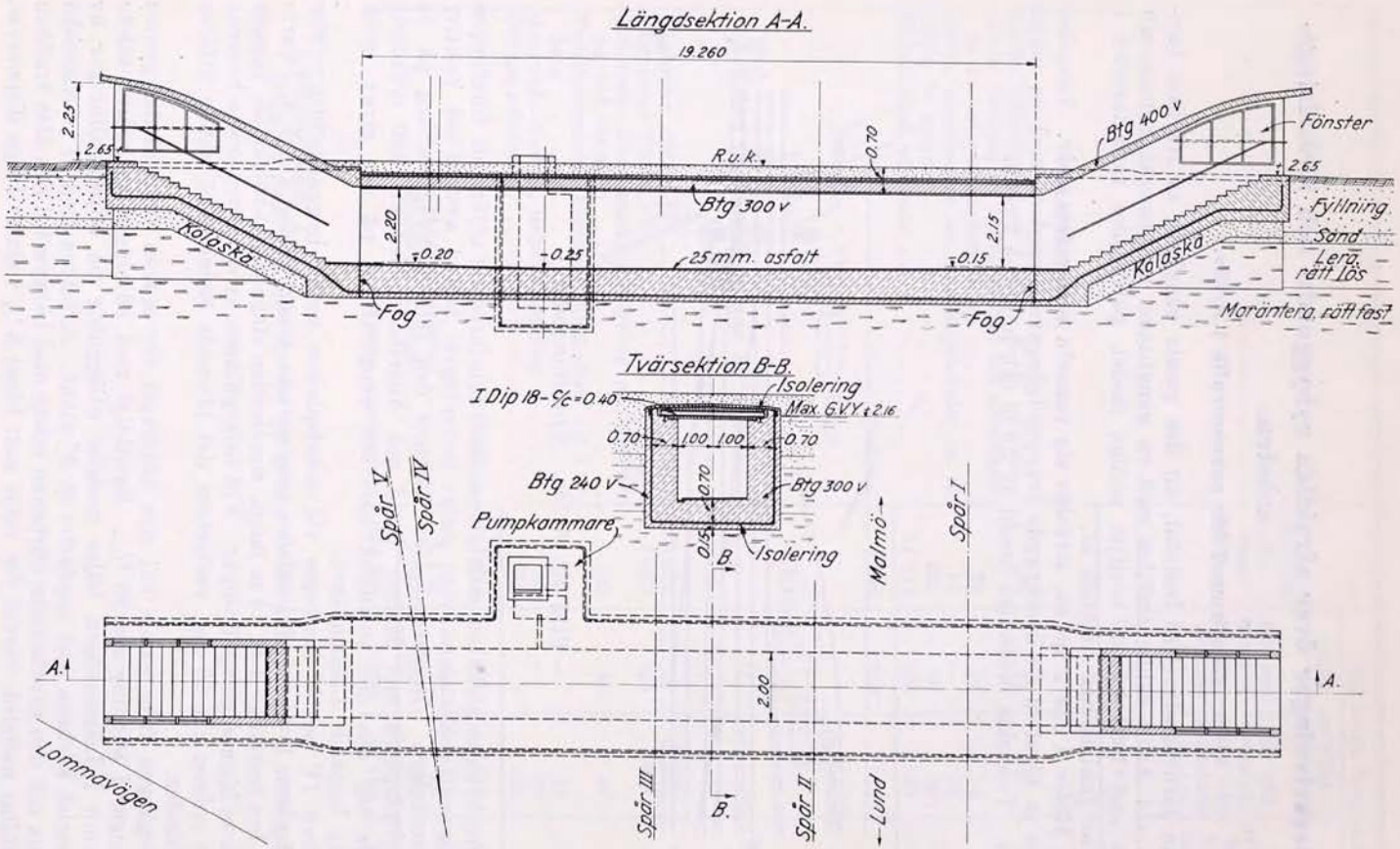


Bild 2. *Arlöv. Plan samt längd- och tvärsektioner.*

Sedan de provisoriska broarna färdigställts, vidtog schaktningsarbetet. För att medelst pump kunna länshålla tunnelpartiet, såväl under byggnadstiden som framdeles, nedslogs samtidigt med schaktningen runt hela tunneln och trappnedgångarna en 4″ tätspånt med överkanten liggande c:a 10 cm lägre än det färdiga tunneltakets överkant. Spåntens djup var 5.4 m och dess avstånd till tunnelväggen 0.75 m.

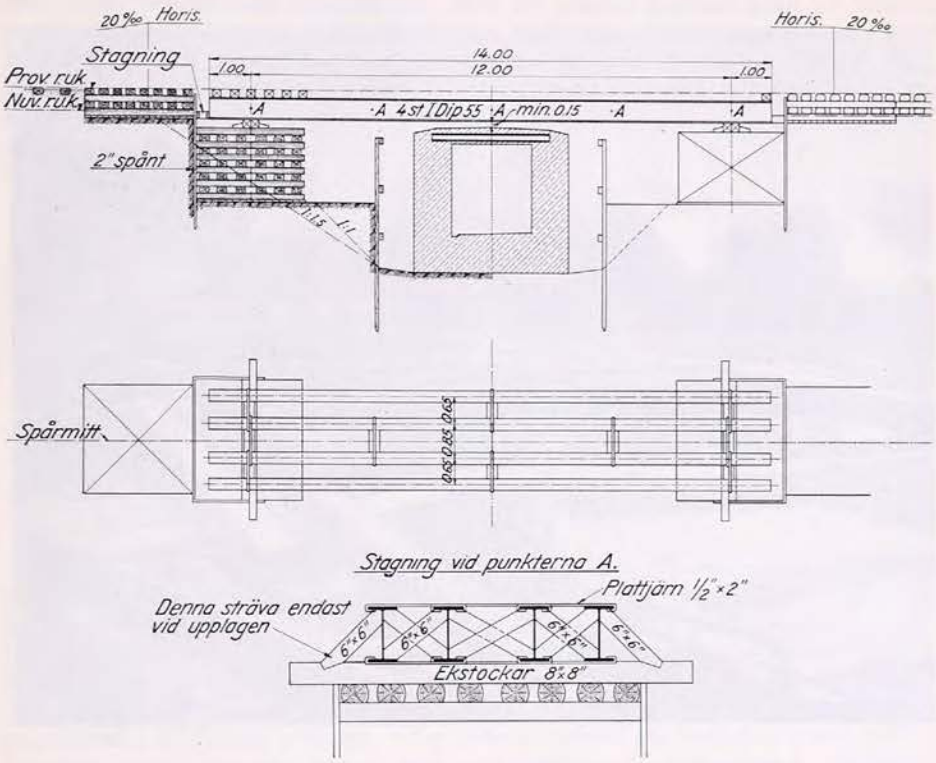


Bild 3. *Arlöv. Provisorisk bro.*

Under de provisoriska brobalkarna måste användas kortare spåntplankor, vilka sedan skarvades. För erhållande av nöjaktig täthet i skarvarna insattes därstädes i plankornas mitt en 100 mm hög och 2 mm tjock kopparplåt. Den c:a 700 kbm stora jordmassan från tunnelarbetet lastades direkt på bilar, vilka kördes ända ned i schaktet, enär kostnaderna för massans upplastning på järnvägsvagn samt borttransportering medelst tåg hade ställt sig betydligt högre.

Sedan marken under tunneln avplanats med ett tunt lager makadam, göts den 150 mm tjocka skyddsbetongen vid tunnelbotten. På detta betongskikt utlades isoleringen, varefter gjutningen av bottenplattan och väggar vidtog. Sedan väggarnas gjutformar borttagits och betongen hårdnat, veks den överskjutande bottenisoleringen upp utefter väggarna, skarvades omsorgsfullt,

överlappades och drogs upp efter hela tunnelväggen. Därefter inlades takbalkarna dip 18 med ett inbördes avstånd av 400 mm på i väggarna inlagda räler som upplag, varefter balkarna kringgötos med betong och takisoleringen anbragtes. Väggar och takplatta försågos sedan med skyddsbetong, 150 respektive 35 mm tjock, den senare med järntrådsnät.

På liknande sätt utfördes gjutningen och isoleringen av trappnedgångarna.

Bild 4. *Arlöv. Tunneln färdiggjuten. De höjda spåren uppburna av provisoriska broar.*

Till all betong användes silikatcement i avsikt att erhålla möjligaste vattentäthet. Blandningen var 240 v för skyddsbetongen, 400 v för trappöverbyggnaderna och 300 v för tunneln i övrigt.

Tunneln under spåren sammangöts med pumpkammaren, under det att trappnedgångarna götos var för sig. Mellan tunneln och trapporna anordnades dilatationsfogar. För isoleringen av tunneln och trappnedgångarna användes neponset, bestående av 3 lag compound omväxlande med 2 lag filt.

Såsom av *bild 5* framgår ligga tunnelnedgångarnas trappsteg i lutning 10 ‰ utåt med stegens hörn avrundade. Planstegen ytbehandlades medelst cementbruk tillsatt med kiselkarbid. Denna behandling tillgick på följande sätt. Grovgjutningen täcktes med en c:a 20 mm tjock finsats, bestående av 1 del cement och 2 delar sand. Innan denna finsats torkat och börjat binda, på-

ströddes ett 1 mm tjockt lager torrt cement, som bearbetades väl, tills cementet genomfuktats av finsatsen. Med murslev bearbetades därefter cementet, så att en slät tjockflytande beläggning uppstod. Sedan utströddes medelst ett såll kiselkarbiden, kornstorlek 1—3 mm, och arbetades in i cementytan medelst mursleven, som lätt drogs över i en riktning, tills kornen inriktats horisontellt. Efter c:a 3 timmar, då cementytan bundit så pass, att kornen kvarhöllos, gneds ytan med »bollar» av tidningspapper, varvid kornen befriades från cementhud och glansen framträdde. För att största möjliga grad av hårdhet skulle erhållas, hölls den behandlade ytan täckt med fuktig sågspån under c:a fem dygn. Till behandlingen åtgick c:a 1.5 kg cement och c:a 700 gr kiselkarbid per kvm. Kostnaden för ytbehandlingen uppgick till c:a 10 kr per m trappsteg.

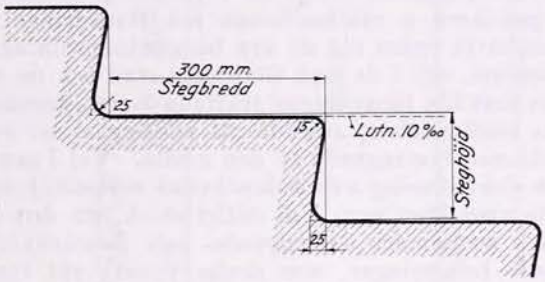


Bild 5. *Arlöv. Tunnelnedgångarnas trappsteg.*

Den 27 augusti var tunneltaket färdigt, och den 27 september belastades tunneln med tågtrafiken, till en början med nedsatt tåghastighet, vilken så småningom ökades för att i medio av oktober uppgå till den normala. Under hela byggnadstiden framfördes tågen med en högsta hastighet av 10 km/tim över byggnadsplatsen. Den 4 oktober uppläts tunneln för gångtrafik.

Inläggningen och borttagningen av de provisoriska broarna och av den provisoriska körbanan i vägen, vilka arbeten måste ske nattetid, hava utförts i statens järnvägars egen regi, övriga tunnelarbeten på entreprenad. Entreprenör har varit aktiebolaget Armerad Betong, Malmö.

Kostnaderna för tunnelarbetet i dess helhet, inklusive automatisk pumpanläggning, elektrisk belysning, målning m. m., hava uppgått till kr 67 319.32.

Viadukt för godstågsförbindelsen mellan västkustbanan och Sävenäs rangerbangård i Göteborg.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 5 maj 1933 anmodades järnvägsstyrelsen att i samband med den av 1933 års riksdag beslutade elektrifieringen av västkustbanan låta utföra en ny godstågsförbindelse mellan västkustbanan och Sävenäs rangerbangård vid Göteborg.

För närvarande framföras västkustbanans godståg över den s. k. gamla västkustbaneviadukten till den numera som godsbangård apterade Bergslagsstationen. Nämnda viadukt, som uppförts år 1887 och redan från början erhöll en tämligen svag konstruktion, har under årens lopp varit föremål för förstärkningsåtgärder, och vid den under åren 1927—1930 genomförda omgestaltningen av bangårdsanordningarna i Göteborg bibehölls den såsom ingångslinje för godstågen å västkustbanan och Boråsbanan. Detta arrangemang angavs emellertid redan vid de nya bangårdsanordningarnas planerande såsom ett provisorium, och i de med Göteborgs stad och de av de nya anordningarna berörda enskilda järnvägarna träffade överenskommelserna ha därför också innefattats bestämmelser, avsedda att möjliggöra en ny godstågsförbindelses anordnande med borttagande av den gamla. Vid i samband med utredningen angående elektrifiering av västkustbanan verkställd undersökning visade sig den gamla viadukten vara i så dåligt skick, att den icke utan genomgripande, relativt kostsamma ombyggnads- och förstärkningsarbeten kunde uppbära de ökade belastningar, som skulle uppstå vid framförande av de elektriska lokomotiven samt av å viadukten erforderliga kontaktledningar med tillhörande stolpar.

Under angivna förhållanden ansågs det riktigt att samtidigt med elektrifiering av västkustbanan gå in för anordnandet av den redan förut planerade nya godstågsförbindelsen mellan västkustbanan och Sävenäs rangerbangård, med nedläggande av den nuvarande förbindelsen med Bergslagsstationen. Genom den nya spårförbindelsen föranledd överflyttning till Sävenäs rangerbangård av växlingsarbetet för västkustbanans och Boråsbanans godståg beräknas också kunna ernås en driftkostnadsbesparing av i runt tal 45 000 kr per år, varjämte även underhållskostnaderna komma att bliva avsevärt lägre för den i spårförbindelsen ingående nya viadukten, till huvudsaklig del utförd av helvalsade järnbalkar med pelarstöd av betong, än för den nuvarande, vilken i sin helhet är utförd som nitad järnkonstruktion.

Det nya förbindelsespåret har en längd av cirka 1 200 m och framföres på en 635 m lång viadukt bl. a. över Olskrokstorget och västra änden av Olskrokens bangård samt anslutes i östra änden av denna bangård till de befintliga förbindelsespåren mellan Olskroken och Sävenäs rangerbangård. Kostnaderna för anläggningen, inberäknat tvenne av den ändrade inledningen erforderliga nya ranger- och uppställningsspår å Sävenäs rangerbangård, hava beräknats till 1 700 000 kr. Dessa kostnader ha ansetts i sin helhet böra bestridas med medel ur statens järnvägars förnyelsefond, då de ju hänföra sig till en ersättningsanläggning, som i varje fall skulle hava utförts inom en icke alltför avlägsen framtid.

I slutet av juni 1933 förelågo arbetsbeskrivning och huvudritningar, utarbetade genom järnvägsstyrelsens bantekniska byrås försorg, färdiga för infordrande av entreprenadanbud å utförandet av underbyggnaden till viadukten. Till entreprenör för underbyggnaden antogs därefter Byggnadsaktiebolaget

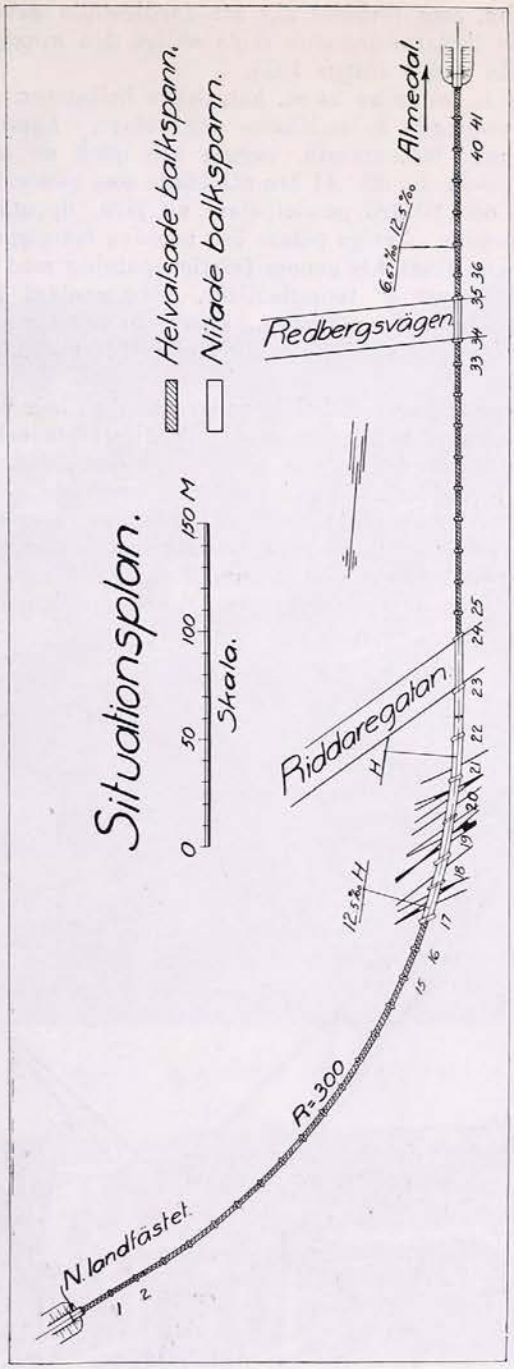


Bild 1. *Situationsplan över västkustbaneviadukten.*

Contractor, Stockholm, som förband sig att färdigställa arbetena under år 1934. Viadukten och tillfartsbankarna skola enligt den uppgjorda arbetsplanen vara färdigställda under hösten 1935.

Viadukten, se *bild 1*, består av 34 st. helvalsade balkspann och 8 st. nitade plåtbalkspann fritt upplagda å landfästen och pelare. Landfästena äro utbildade kistformigt med bottenplatta, väggar och däck av armerad betong. Pelarna n:r 1—16, 25—33 och 36—41 äro utbildade som rambockar av armerad betong. Pelarna 18 och 20 äro pendelpelare av järn, uppställda på grundplattor av armerad betong. Övriga pelare äro massiva betongpelare. Grunden utgöres av lös lera, som förstärkts genom friktionspålning med träpålar, minst 22 m långa och med minst 5″ toppdiameter. Sammanlagt 2 200 st. dylika pålar nedslogos för pelare och landfästen. Dessutom nedslogos 1 100 st. minst 20 m långa träpålar som grundförstärkning under tillfartsbankarna bakom de båda landfästena.

Viaduktens uppförande har fortskridit programenligt, och vid utgången av år 1934 voro dels samtliga betongfundament färdigställda och dels samtliga helvalsade balkspann samt det nitade plåtbalkspannet över Redbergsvägen, vilka tillverkats av huvudverkstaden i Örebro, levererade och upplagda på betongfundamenten. Återstående nitade plåtbalkspann komma att levereras och uppsättas av Aktiebolaget Landsverk, Landskrona, under tiden 1 mars—1 oktober 1935. *Bilderna 2 och 3* visa de under byggnad varande delarna av viadukten dels norrut och dels söderut från Olskrokens bangård.

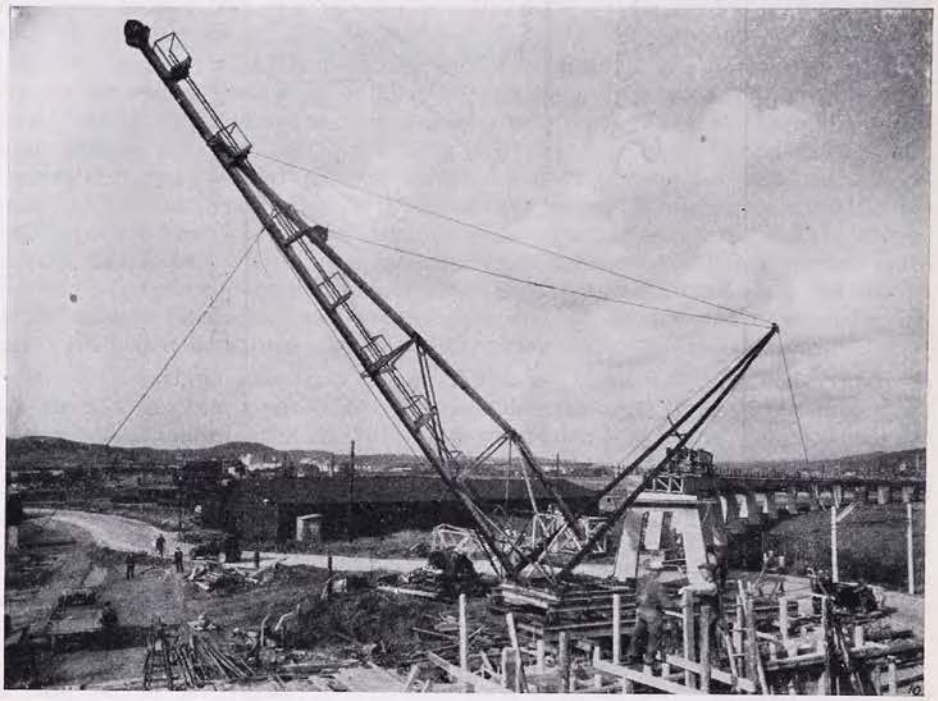


Bild 2. *Viadukten norrut från Olskrokens bangård.*

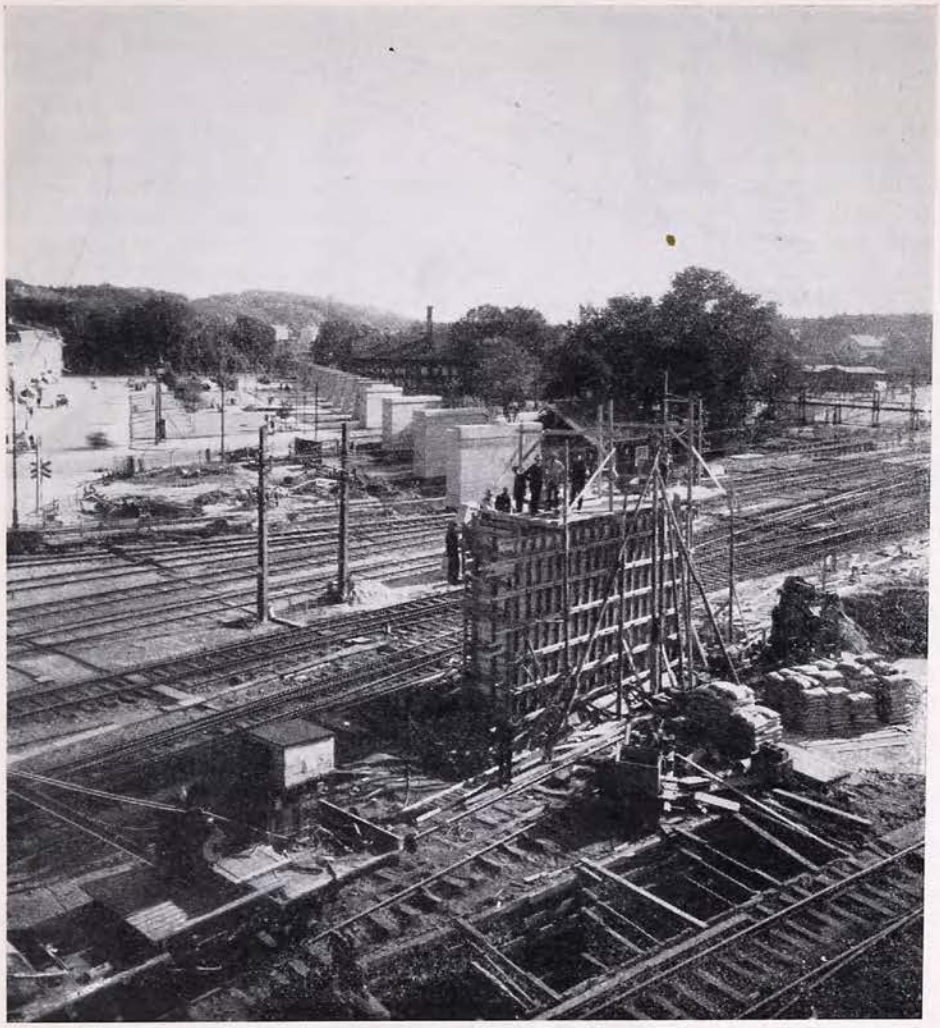


Bild 3. *Viadukten söderut från Olskrokens bangård.*

Före nedslagningen av träpålarna för viaduktfundamenten mellan de elektrifierade bangårdsspåren i Olskroken måste de elektriska luftledningarna avspännas i för ändamålet uppsatta stolpar och provisorisk upphängning av kontaktledningarna över vissa spår vidtagas, såsom framgår av *bild 4*. De provisoriskt upphängda kontaktledningarna voro fastsatta å undersidan av en svetsad fackverksbalk av lätta stålrör, som vid behov kunde nedfiras och undanföras av två man. Den å bilden synliga 24 m höga pålkranen, som användes för nedslagning av samtliga pålar för viadukten, nytillverkades med sådana dimensioner i basen, att den var till minsta möjliga hinder för järnvägstrafiken på bangården.

Viaduktfundamenten, som äro beräknade för 20 tons lokaxeltryck, utfördes

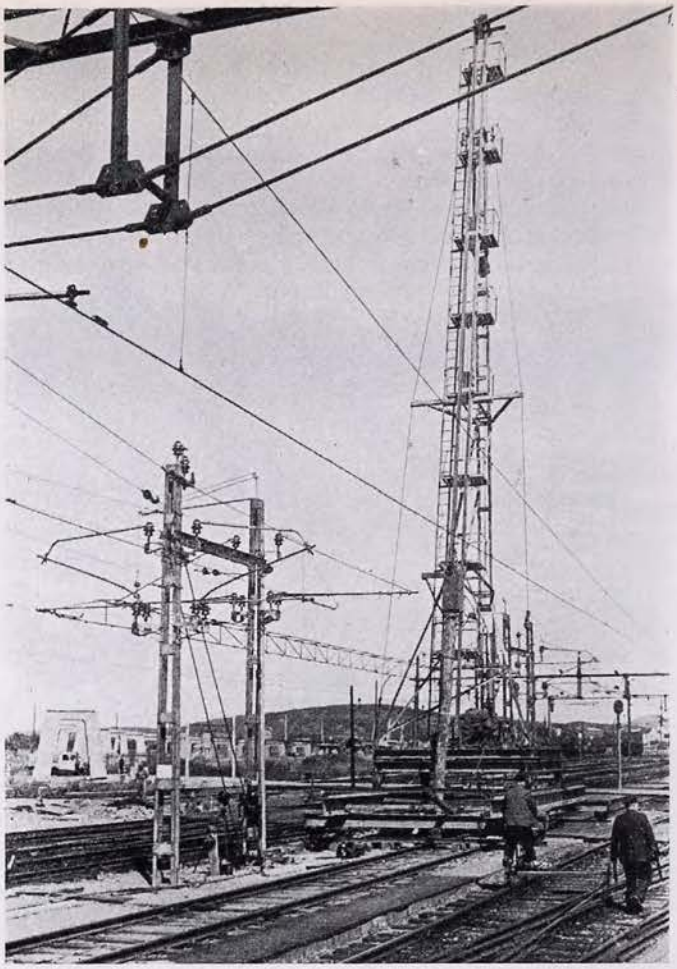


Bild 4. *Västkustbaneviadukten, provisorisk upphängning av kontaktledningar.*

i betong av A-cement, grus och grov natursingel. Betongens sammansättning bestämdes å materialprovningsanstalt, varvid eftersträvades att erhålla en möjligast tät betong av föreskriven hållfasthet.

Viaduktens järnöverbyggnad är beräknad för 18 tons lokaxeltryck. De mindre spannen, 14.5 m långa, bestå av 4 st. helvalsade, bredflänsiga balkar och väga c:a 20 ton. Dessa spann avsändes fullt färdiga från verkstaden och omlastades från järnvägsvagn till tvenne trallor vid viaduktens landfästen, varefter de utdrogos och nedlades å respektive fundament. Arbetet utfördes av ett lag om 8 man, som till sitt förfogande hade tvenne fasta bockar med 10 tons lyftblock vid landfästet och två flyttbara bockar samt långsliprar för arbetsspårets uppbärande vid spannens utdragning å brostöden. För 14.5 m:s spannens transport från södra landfästet över Redbergsvägen överbyggdes denna med en ställningsbro av 15 m långa dip-balkar.

Det nitade plåtbalkspannet över Redbergsvägen med c:a 22.5 m spännvidd nedlades, sedan samtliga 14.5 spann utforslats. Därvid användes förenämnda provisoriska bro av dip-balkar som fast ställningsbro vid brobalkarnas nedläggning och hopnitning.

Aktiebolaget Landsverk kommer att montera övriga plåtbalkspann — över Riddaregatan och Olskrokens bangård — på liknande sätt. Monteringsarbetet kräver mycken omtanke, dels på grund av det begränsade utrymmet mellan de elektrifierade bangårdsspåren och dels på grund av den livliga tågtrafiken.

Kostnaden för viaduktens underbyggnad utgjorde 493 000 kr, och kostnaden för tillverkning och uppläggning, exklusive slutmålning, av de vid huvudverkstaden i Örebro tillverkade brospannen av helvalsade balkar och det nitade plåtbalkspannet över Redbergsvägen, beräknas uppgå till 180 000 kr. Kostnaden för de av Aktiebolaget Landsverk levererade plåtspannen mellan pelarna 17 och 24 uppgår till 169 000 kr, inberäknat montering och ställningar, men exklusive slutmålning.

Övriga med viaduktbyggandet sammanhängande arbeten, såsom utfyllning för tillfartsbankar, spårarbeten och slutmålning av viadukten, ledningar, hägnad och gatukorsning å Olskrokens bangård, utföras av statens järnvägar i egen regi.

Kostnaderna för viadukten med tillfartsbankar uppgå till cirka 1 300 000 kr.

E. Redogörelse för verksamheten m. m. vid banavdelningens hjälpanläggningar.

Cementvarutillverkningen vid statens järnvägar.

Statens järnvägars behov av cementvaror, som fram till år 1912 tillgodoseddes genom inköp från enskilda tillverkare, hade under åren dessförinnan oavbrutet stegrats. Verkställd utredning gav vid handen, att det skulle bliva fördelaktigt för statens järnvägar att själva tillverka de erforderliga cementvarorna. I anledning därav påbörjades år 1911 anläggandet av ett cementgjuteri vid Motala verkstad, varifrån cementvaror redan påföljande år kunde levereras.

Såsom beräknades har tillverkningskostnaden där rätt avsevärt understigit inköpspriset hos privata tillverkare. Prisskillnaden har varit särskilt framträdande beträffande vissa specialartiklar, såsom lastkaj- och plattformskanter m. m., vilka ej tillverkas och saluföras såsom standard- eller lagervaror i allmänna marknaden.

Den med åren ytterligare ökade förbrukningen nödvändiggjorde, att cementgjuteriet vid Motala verkstad måste utvidgas undan för undan i avsevärd omfattning, och sedan några år tillbaka har hela den förutvarande lokstallsanläggningen med tillhörande verkstadslokal tagits i anspråk för cementgjuteriets räkning. Belysande för denna utveckling är även en jämförelse mellan tillverkningsvärdena för åren 1913 och 1934, vilka stegrats från 16 686 kr till 116 746 kr. Åren 1930 och 1931 var tillverkningens värde uppe i 160 743 resp. 148 516 kr.

På grund av de med leverans från Motala verkstad till de mera avlägsna bansektionerna förbundna höga transportkostnaderna uppstod tanken, att man med fördel borde kunna tillverka åtminstone vissa cementvaror även på andra platser vid statens järnvägar, gällande detta företrädesvis sådant gods, vars tillverkning ej krävde mera omfattande maskinell utrustning. Sålunda upptogs cementvarutillverkning i mindre skala i Hässleholm år 1919 samt i Boden år 1923. Sistnämnda tillverkning har sedermera flyttats till Älvsby, och tillverkningen i Hässleholm har under år 1933 upphört.

Intill år 1934 framställdes vid cementgjuteriet vid Motala verkstad så gott som alla de cementvaror, vilka allmänt komma i fråga vid statens järnvägar, uppgående till ett hundratal olika slags delar. I Hässleholm tillverkades på sin tid huvudsakligen delar till signalledningstrummor och i Boden, liksom numera i Älvsby, dessutom lastkaj- och personplattformskanter.

För undvikande av konkurrens med privata företagare bestämde emellertid styrelsen under första halvåret 1934, att tillverkningen vid statens järnvägars cementgjuterier av sådana cementvaror, som fabriksmässigt framställas i allmänna marknaden, successivt skall upphöra.

Omfattningen av tillverkningen och försäljningen under år 1934 framgår av nedanstående sammanställning.

Tillverkningsplats	Avloppsrör		Brunnsrör, kulvertar m. m.	Plattforms- och lastkajkanter		Signalledningstrummor			Betongdäck	Diverse varor	Värdet av under år 1934 försålda varor
	raka rör	formrör		kanter	övr. delar	däck	sidostycken	övr. delar			
	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	kr
Motala verkstad	21 095	312	1 111	6 046	81	8 757	4 260	7 546	1 272	668	108 300
Älvsby ...	—	—	—	463	138	5 257	2 874	4 819	—	—	21 315

Tillverkningen av delar till signalledningstrummor, lastkaj- och personplattformskanter m. m. sker efter ritningar, som styrelsen låtit utarbeta. Rör och rördelar av olika diameter hava tillverkats i överensstämmelse med i allmänna marknaden gängse dimensioner.

Vid cementgjuteriet i Motala verkstad har arbetet under år 1934 pågått hela året med avbrott endast under sön- och helgdagar. Medelarbetsstyrkan har varit 23 man per dag. Vid Älvsby har cementvarutillverkningen pågått under tiden maj—oktober med en arbetsstyrka av i medeltal 4 man per arbetsdag.

Rälsjusteringsanläggningen i Hallsberg.

År 1924 infördes vid statsbanorna en ny rälstyp — 1924 års modell — med en vikt av 43.2 kg/m. Avsikten härmed var att få en rälstyp, som skulle kunna fylla de alltmer ökade kraven på en god spåröverbyggnad för statsbanornas huvudlinjer.

Vid inläggning i spår av dessa nya 1924 års räler upptogos motsvarande kvantiteter begagnade 1896 års räler, som det gällde att efter justering använda för rälsutbyten å linjer försedda med räler av lättare typer. I detta syfte anordnades under åren 1924—1925 rälsjusteringsanläggningar i Örebro och å Svartön vid Luleå.

Vid justeringen minskades rälslängden från 10 till 9.2 m, vilket innebar en försämring, särskilt i betraktande av den allmänna tendensen till ökning av rälslängderna, vilket resulterat i att statens järnvägars nya räler av 1924 års modell erhållit 15 m normallängd. Det låg då nära till hands att söka genom hopsvetsning av räler åstadkomma större rälslängder. I slutet av år 1931 beslöt styrelsen därför, att rälsjusteringsanläggningen i Örebro skulle flyttas till på grund av elektrifieringen ledigblivna lokomotivstallar i Hallsberg samt därvid kompletteras med maskiner för svetsning av räler enligt den s. k. stumsvetsningsmetoden.

Arbetet med den nya anläggningen bedrevs så, att svetsningsmaskinen kunde avprovas den 27 april 1932. Efter en del provsvetsningar med gott resultat igångsattes tillverkning av långa svetsade räler den 23 maj samma år.

Bild 1 visar dels en situationsplan över hela anläggningen med spåranord-

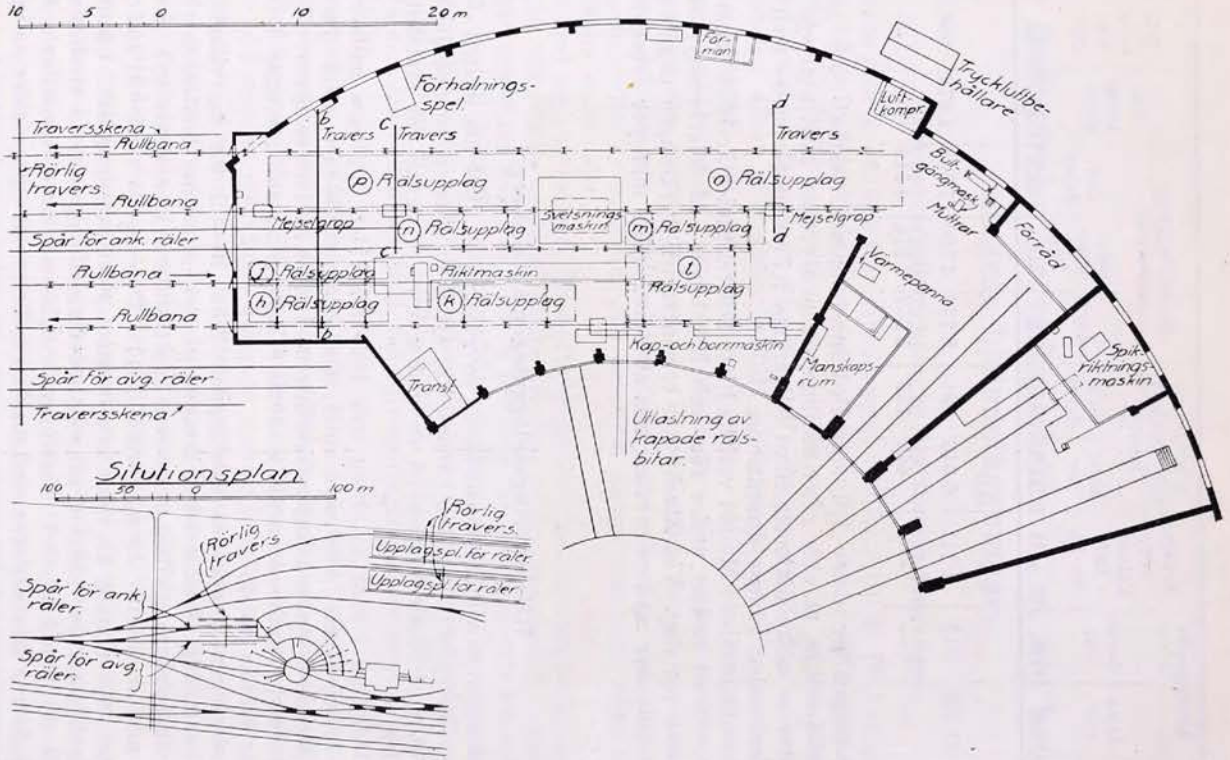


Bild 1. *Hallsberg. Plan över rälsjusteringsanläggningen.*

ningar och upplagsplatser för räler, dels en plan över den del av lokomotivstallet, i vilket rälsjusteringsanläggningen är inrymd.

Arbetet med justering av räler tillgår i korthet på följande sätt. Å »spår för ankommande räler» införas vagnar med räler, som skola justeras, i lokomotivstallet. Rälerna lossas med hjälp av den fasta traversen *b—b* samt uppläggas å rälsupplagsbockarna *j* och *h*. I samband med lossningen granskas och sorteras rälerna. De föras sedan till riktmaskinen. Efter verkställd riktning, vilket arbete går ut på att dels räta rälerna, dels giva rälsändarna en svag överhöjning, uppläggas de å rälsupplag *k*. Härifrån föras de till kap- och

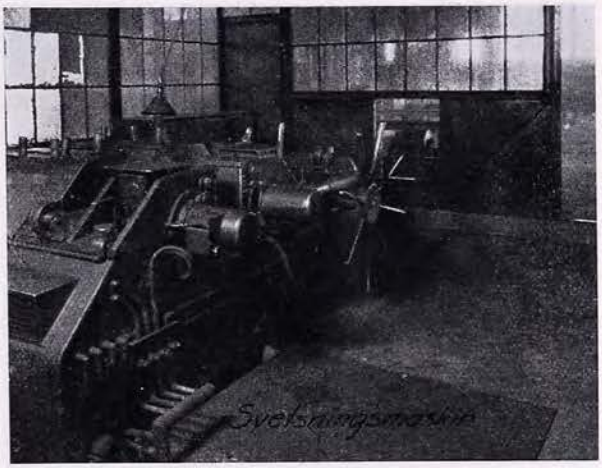


Bild 2. *Interiör från svetsningsskjulet.*

borrmaskinerna, där de skadade rälsändarna bortkapas genom kallsågning och nya hål i rälslivet för rälsskarvbultarna uppborras. Skola rälerna ej svetsas, föras de nu å rullbana direkt ut för upplastning å järnvägsvagn.

Räler, som skola svetsas, uppläggas i första hand å rälsupplagsbock *l*, varifrån de transporteras till rälsupplagsbockarna *n* och *m*.

Mellan de båda sistnämnda rälsupplagen är svetsningsmaskinen placerad. Den är helt inbyggd i ett plåtskjul med hänsyn till den starka gnistbildning, som uppstår vid svetsningsprocessen, *bild 2*.

I svetsningsmaskinen, *bild 3*, som är levererad av AEG, tillgår nu hopsvetsning av räler på följande sätt. Varje rälsända fastklämmes mellan två kopparbackar med ett tryck av c:a 18 ton och placeras så, att de stöta stumt mot varandra. Noggrann insättning i maskinen, så att de båda rälerna tillsammans komma att bilda en rak räl och så, att de båda rälernas farkanter komma att exakt passa mot varandra, är av största betydelse. För svetsningen använder man sig av en elektrisk ström med mycket låg spänning, uppgående nominellt till 5.5 à 9 volt, vilket värde dock avsevärt minskas under pågående svetsning. Strömstyrkan är i stället hög, maximalt c:a 27 000 ampère. Under pågående svetsning varierar effekten mellan 47—60 kW. Energiförbrukningen per svets uppgår till c:a 4 à 4.5 kWh.

Den elektriska strömmen släppes på under en tid av c:a 3 minuter, varunder rälsändarna med hjälp av en med ratt försedd anordning föras något fram och åter mot varandra. Härunder uppvärmas rälsändarna så kraftigt, att de erhålla en temperatur av c:a 1 400°—1 500°, varvid järnet börjar smälta. Sedan denna procedur avslutats, föras de båda rälsändarna mot varandra, varunder det smälta järnet sprutar ut åt alla håll och ger upphov till ett praktfullt fyrverkeri. Svetsningsförfarandet avslutas med att de båda rälerna i svetsen pressas ihop med ett tryck av c:a 14 ton. Genom dessa procedurer förkortas vardera rälen 15 mm.

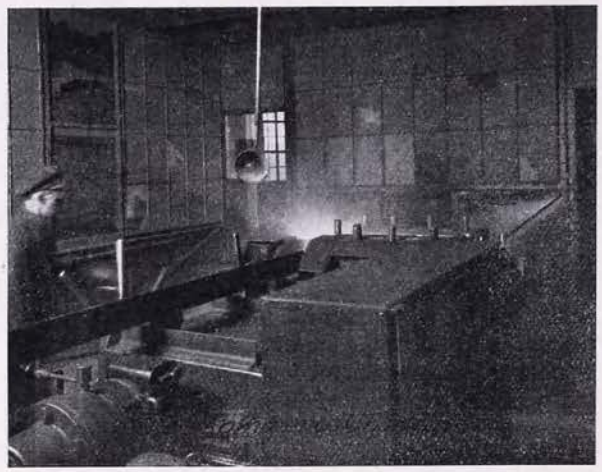


Bild 3. *Svetsningsmaskin.*

Under hopsvetsningen har runt svetsen bildats ett »skägg» av smält järn. Omedelbart efter hopsvetsningen borttages det huvudsakliga härav medelst en tryckluftmejselhammare. Sedan så skett nedbäddas svetsen i torr sand (rälsupplag *o* och *p*) i och för långsam avsvalning, vilket är av stor betydelse för svetsens hållbarhet. Till sist återstår endast att slipa svetsstället runt rälshuvudet, så att fullt oklanderliga farkanter erhållas. Detta verkställes medelst en i en särskild ställning inmonterad tryckluftslipmaskin. För nedläggning och upptagning av de svetsade rälerna finnas två fasta traverser *c—c* och *d—d*. Den svetsade rälen lyftes med hjälp av en särskild balk, som griper tag i rälen på så sätt, att minsta möjliga påkänning erhålles i själva svetsen, vilket är av särskild betydelse, så länge denna är varm och mjuk. De färdiga rälerna transporteras sedan ut medelst rullbanan och lastas å järnvägsvagnar med hjälp av den utvändiga traversen.

För rälsjusteringsanläggningens drift erfordras en personal av 1 förman och 9 man. Av dessa senare sköta 2 man alla lastningar och lossningar, 2 man riktmaskinen, 2 man kap- och borrmaskinerna, 2 man svetsningsmaskinen samt 1 man slipningen av rälssvetsarna. Under sommarmånaderna har arbetet i regel bedrivits i två skift, i övrigt i ett skift.

Antalet svetsade räler, som framställts under vart och ett av åren 1932—1934, samt antalet rälsbrott å svetsade räler framgår av följande tabell.

År	Antalet svetsade räler	Antalet rälsbrott i spår
1932	5 238 st.	7 st.
1933	9 171 »	5 »
1934	7 329 »	3 »

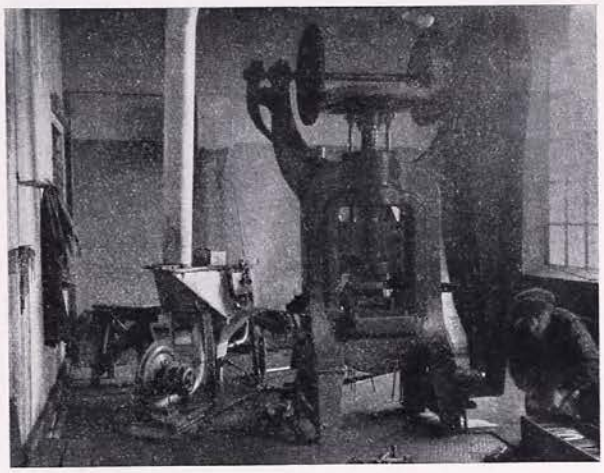


Bild 4. *Anläggning för riktning och omsmidning av begagnad rälsspik.*

Under samma år hava svetsade räler utlagts i spår i följande omfattning:

År 1932:	Södertälje S—Åkers styckebruk	35	km	spår
	Krylbo—Storvik	9	»	»
År 1933:	Gävunda—Kättbo	10	»	»
	Krylbo—Storvik	31	»	»
	Åkers styckebruk—Eskilstuna	40	»	»
År 1934:	Södertälje S—Nykvarn	3.3	»	»
	Kättbo—Ryssån	7.2	»	»
	Lundavägen—Jordholmen	14	»	»
	Grevie—Båstad	3	»	»
	Ånge—Bräcke	27	»	»
	Tillsammans	179.5	»	»

Kostnaderna för riktning, kapning och svetsning av räler inklusive transport av rälerna till Hallsberg samt lossning, lastning och transport i Hallsberg hava under år 1933 uppgått till 17.50 kr per ton svetsade räler. Per svetsad

räl av 18.4 m längd blir motsvarande kostnad 13.00 kr. Häri ingå kostnaderna för enbart svetsningen med 3.50 kr per svetsad räl (18.4 m längd).

I rälsjusteringsanläggningen i Hallsberg finnes därjämte inrymd en anläggning för riktning och omsmidning av begagnad rälsspik, *bild 4*. Spiken glödgas före omsmidningen i en oljeeldad ugn.

Även för tillvaratagande och iståndsättande av begagnad rälsskarvbult med muttrar hava anskaffats gängmaskiner, vilka uppmonterats inom anläggningen, *bild 1*.

1931: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 angående tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning.
2. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 mars 1931 med förslag till vissa ändringar i taxan för transporter å statens järnvägar.
3. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 april 1931 med utlåtande och förslag beträffande exporttariffer.
4. Utlåtande angående utvidgning av järnvägsrådets arbetsuppgifter m. m. av järnvägsstyrelsen den 1 maj 1931 och av kommerskollegium den 8 december 1930.
5. Teknisk-ekonomisk redogörelse för dubbelspårsanläggningen Alingsås—Göteborg.
6. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Sveg—Hede.

1932: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Forsmo—Hoting.
2. Bidrag till frågan om sträckgränsens bestämmande.

1933: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 21 februari 1933 med förslag till ny persontaxa för statens järnvägar.
2. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 7.
3. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 23 september 1933 med förslag till vissa ändringar i godstaxan för statens järnvägar.

1934: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 28 februari 1934 med hemställan att Kungl. Maj:t utfärdar stadga om vagnsamtrafik mellan statens och enskilda normalspåriga järnvägar jämte övergångsbestämmelser.
2. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 juni 1934 angående av luftfartsleden Stockholm—Malmö förorsakad inkomstminskning för statens järnvägar.
3. P. M. den 11 juli 1934 rörande förhållandet mellan luftfart och järnvägar.
4. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 oktober 1934 över väg- och brosakkunnigas betänkande.

1935: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 19 januari 1935 över utredning rörande reguljär luftfart m. m.
2. Järnvägsstyrelsens påminnelser den 28 mars 1935 i anledning av Svenska järnvägsföreningens svar å järnvägsstyrelsens hemställan den 28 februari 1934, att Kungl. Maj:t ville utfärda stadga om vagnsamtrafik mellan statens och enskilda normalspåriga järnvägar.
3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 2 juli 1935 över 1932 års trafikutrednings betänkande och förslag.

A/B Gustaf Lindströms Boktryckeri, Stockholm 1935