

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR
1936

Utkom från trycket den 27 augusti 1937

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägmuseum
Digitaliserad 2015



TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet
Björnska g. 1, Stockholm 1937
743898

BÄNNAVDENNINGENS VERKSAMHET ÅR 1936

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1936

Utkom från trycket den 27 augusti 1937

Centraltryckeriet
Esselte ab, Stockholm 1937
743698

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

Aupb

FÖR
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR
1936

Utkom från trycket den 27 augusti 1937

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1937
743098

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

<i>A. Bannätets indelning.</i>	Sid.
1. Bansektionsindelning.....	3
2. Bansektionernas spårlängder, personalantal, kostnader m. m.....	4
3. Banmästaravdelningar och banvaktssträckor.....	8
4. Sträckindelning för telefonreparatörer	27
5. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhållsområden m. m.....	30
<i>B. Banarbetarnas löneförhållanden.....</i>	<i>34</i>
<i>C. Drift och underhåll.</i>	
1. Kostnader för drift och underhåll per sektion och konto.....	40
2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) per spårkm å olika bandelar och konton.....	44
3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten.....	50
4. Uppgifter rörande banunderhållet:	
a. Spårisolering:	
1. Under året utförd spårisolering	55
2. Den ekonomiska innebörden av utförda spårisoleringar..	56
b. Sliprar:	
1. Upptagna och nedlagda sliprar.....	58
2. Impregnering av virke.....	60
3. Sliprars livslängd.....	61
4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper.....	63
c. Räler:	
1. Räler av olika tillverkare.....	64
2. Räler av olika modeller.....	65
3. De olika rälsmodellernas förekomst å skilda delar av S. J.	66
4. Rälsbrott.....	67
d. Spårundersökningar med Hallade's apparat.....	72
e. Ballast.....	75
f. Planteringar.....	78
g. Hägnad.....	80
h. Anläggningar för elektrisk tågdrift.....	81
i. Elektriska belysningsanläggningar.....	84
j. Telegraf- och telefonanläggningar.....	85
k. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:	
1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan.....	87
2. Växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas omfattning....	88
3. Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan.....	89
4. Växel- o. signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar...	90
<i>D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.</i>	
1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar m. m.....	92
2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.....	95
3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten	98
<i>E. Redogörelse för verksamheten vid banavdelningens hjälpanläggningar....</i>	<i>105</i>
<i>F. Redogörelse för försök.....</i>	<i>109</i>

A. Bannätets indelning.

1. Bansektionsindelning.

Bansektioner.

Huvudstation för:

I Distriktet. Stockholm C.

1. 05.

2. Norrköping C.

3. Örebro C.

4. Stockholm C.

II Distriktet. Göteborg C.

5. 05.

6. Kristinehamn

7. Falköping C.

8. Göteborg C.

9. Malmö C.

III Distriktet. Malmö C.

10. 05.

11. Hålsjö

12. Hålsingborg F.

IV Distriktet. Östersund C.

13. 05.

14. Sundsvall C.

15. Storlien

16. Orsa

17. Sollefteå

V Distriktet. Luleå.

18. 05.

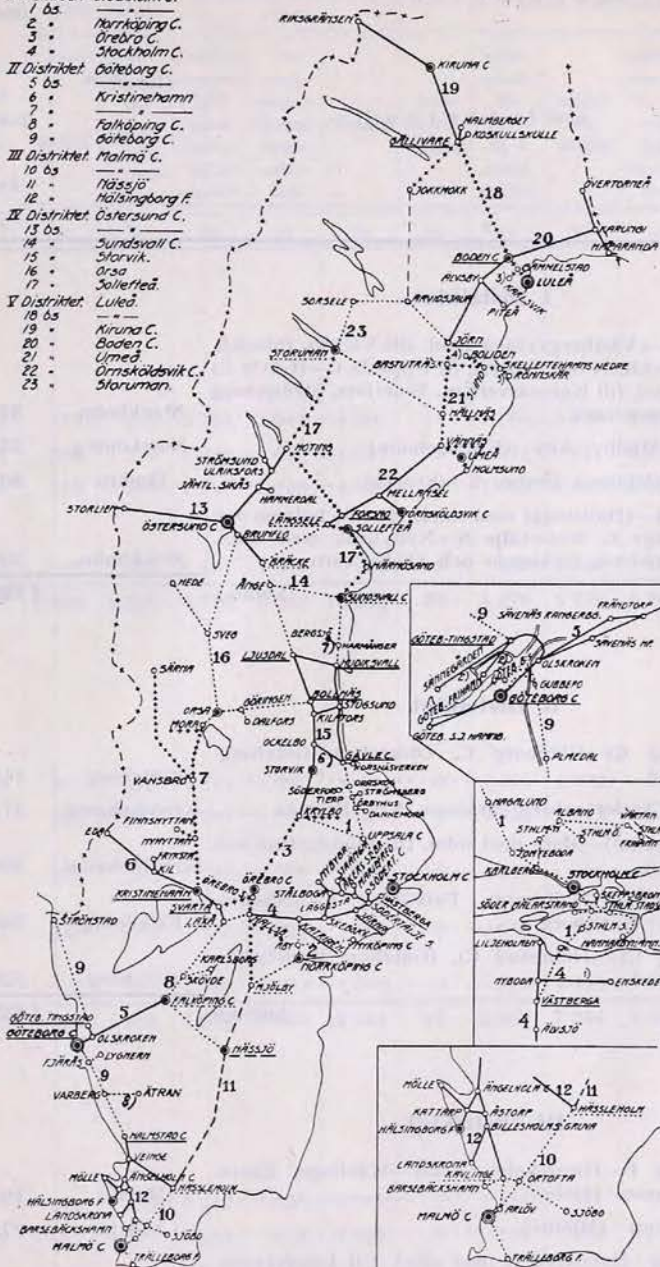
19. Kiruna C.

20. Boden C.

21. Umeå

22. Örnsholmsvik C.

23. Storuman



- 1) Enskilda tillhöriga Nyboda-Enskede, trafikeras och underhålls av S.j.
- 2) ————— Göteborg-Tingsstad-Sannegården, Göteborg-Tingsstad-Göteborg-Frihamn, trafikeras och underhålls av S.j.
- 3) ————— Gammelstad-Karlskylshyttan, trafikeras och underhålls av S.j.
- 4) ————— Skidå-Bollnäs, trafikeras och underhålls av S.j.
- 5) ————— Skelleftehamnsneder-Rönnskär, trafik. o. underhålls av S.j.
- 6) ————— Gäddede-Ockelbo jv., trafikeras o. underhålls av S.j.
- 7) Bandelen Harmånger-Bergsjö, spårvidd 0,891 m
- 8) Svenska Statens tillh. Varberg-Åltran jv., trafikeras o. underhålls av S.j.

2. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Banlängd i medeltal under året	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel- spår 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—Fryksta....	Kristinehamn	212.3	—
7	(Kristinehamn)—Mora med sidol. till Finnshyttan och Särna.....	Kristinehamn	399.9	—
8	Falköping C—(Hallsberg), Falköping C—(Nässjö), Skövde—Karlsborg.....	Falköping	300.8	22.0
9	(Göteborg C)—(Halmstad C), (Göteborg-Tingstad)—Strömstad.....	Göteborg	326.7	—
Summa			1 355.6	67.0
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

antal, kostnader m. m. år 1936.

Spårlängd vid årets slut		Antal an- ställd perso- nal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektri- fierade spår km	Totalt	Härav för drift och under- håll	Drift o. under- håll samt hyres- verk- samhet	Ny- bygg- nads- o. föränd- rings- arbe- ten	Totalt	bm- avdel- ningar	spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	meter bro- längd	eldstä- der i S. J. och Åpk bostä- der	före- nings- sta- tioner	anslüt- ande en- skilda järn- vägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
672.1	360.1	776	490	2 720	3 541	6 261	11	1 768	2 650	1 862	9	10
438.3	429.2	290	258	1 192	435	1 627	8	671	831	1 197	4	6
526.6	461.6	453	284	1 357	3 168	4 525	8	1 012	1 168	1 249	11	13
493.3	471.5	516	367	1 521	1 308	2 829	9	819	1 098	1 195	3	3
2 130.3	1 722.4	2 035	1 399	6 790	8 452	15 242	36	4 270	5 747	5 503	27	32
307.2	235.9	357	242	1 117	1 322	2 439	6	1 024	1 602	782	3	6
315.2	—	324	151	797	1 127	1 924	6	549	1 412	970	6	7
474.7	—	258	193	720	778	1 498	8	379	854	642	3	3
433.1	373.3	348	255	979	784	1 763	8	630	998	1 166	7	8
398.6	185.7	522	248	1 097	3 873	4 970	9	375	2 418	925	6	6
1 928.8	794.9	1 809	1 089	4 710	7 884	12 594	37	2 957	7 284	4 485	25	30
475.6	395.3	447	385	1 612	1 430	3 042	7	1 275	731	888	7	13
479.2	476.9	1 387	307	1 136	858	1 994	9	790	568	1 107	6	10
401.2	283.7	434	284	1 135	1 243	2 378	9	715	1 285	873	3	3
1 356.0	1 155.9	1 268	976	3 883	3 531	7 414	25	2 780	2 584	2 868	16	26

2. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Banlängd i medeltal under året	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel- spår 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) med sidol. till Hede, (Bollnäs)—Orsa med sidol. till 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		7 446.0	454.6

¹ Här ej inräknade 153 man, underställda arbetschefen vid elektrifieringsarbetena, Nässjö.

Ang. specifikation å antalet anställd och använd personal, se Drifftjänststatistik för år 1936.
Ang. personalantalets fördelning på olika månader av året, se Månadsstatistik för tjänstebruk.

antal, kostnader m. m. år 1936 (forts.).

Spårlängd vid årets slut		Antal an- ställd perso- nal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
				Drift o. under- håll samt hyres- verk- samhet	Ny- bygg- nads- o. föränd- rings- arbe- ten	Totalt	bm- avdel- ningar	spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	meter bro- längd	eldstä- der i S. J. och Äpk bostä- der	före- nings- sta- tioner	anslu- tande en- skilda järn- vägar
Totalt km	Härav elektri- fierade spår km	Totalt	Härav för drift och under- håll	10	11	12	13	14	15	16	17	18
496.3	—	255	246	1 063	182	1 245	9	386	2 066	858	1	1
588.1	141.5	412	319	1 351	1 289	2 640	11	594	1 420	1 254	2	2
628.6	318.0	480	379	1 529	649	2 178	12	837	2 367	1 612	4	4
556.8	—	193	187	777	67	844	9	304	1 150	591	—	—
503.5	—	305	282	1 267	301	1 568	9	288	1 938	410	—	—
2 773.3	459.5	1 645	1 413	5 987	2 488	8 475	50	2 409	8 941	4 725	7	7
392.7	284.6	371	320	1 536	684	2 220	9	438	762	897	—	—
317.9	310.3	308	274	1 503	582	2 085	10	337	785	1 534	—	—
493.0	—	257	230	1 147	519	1 666	9	410	1 957	724	—	—
311.4	—	239	189	833	584	1 417	7	248	1 098	605	—	—
276.6	—	186	164	663	213	876	6	152	1 490	430	—	—
436.6	—	168	140	557	196	753	9	155	1 254	354	—	—
2 228.2	594.9	1 529	1 317	6 239	2 778	9 017	50	1 740	7 346	4 544	—	—
10 416.6	4 727.6	8 286	6 194	27 609	25 133	52 742	198	14 156	31 902	22 125	75	95

3. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
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	bhm
4	104	Liljeholmen—Västberga— Uttran.....	Huddinge.....	19.2	² 2.2	22.4	12.9	»	öbm	bhm
	105	(Uttran)—Järna och Söder- tälje S—Södertälje C.....	Södertälje S...	21.7	3.3	23.4	3.5	»	öbm	bhm
2	130	(Järna)—(Tystberga).....	Vagnhärad....	—	36.9	6.0	—	»	fbm	bfm
	131	Tystberga—(Jönåker).....	Nyköping C...	—	35.1	12.7	0.3	»	fbm	bfm
	132	Jönåker—(Åby).....	Ålberga.....	—	35.8	6.6	—	»	fbm	bfm
	111	(Katrineholm)—(Graversfors).	Strängsjö.....	—	35.8	5.5	9.1	»	fbm	bfm
	133	Graversfors—Åby—Eksund...	Norrköping C...	16.4	4.1	38.5	22.6	»	öbm	bhm
	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	16.2	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—(Grims- torp).....	Nässjö.....	33.4	2.5	40.3	1.2	»	öbm	bhm
	315	Grimstorp—(Stockaryd).....	Sävsjö.....	18.3	10.0	6.9	0.3	»	fbm	bfm
	314	Stockaryd—(Lidnäs).....	Lamhult.....	—	28.0	5.9	1.2	»	fbm	bfm
	313	Lidnäs—(Blädinge).....	Alvesta.....	—	26.2	17.2	0.1	»	fbm	bfm
	312	Blädinge—Diö.....	Vislanda.....	—	30.9	9.7	—	»	fbm	bfm
	311	(Diö)—(Osby).....	Älmhult.....	—	30.9	15.0	1.4	»	fbm	bfm
	310	Osby—(Hässleholm).....	Hästveda.....	—	28.4	7.5	0.1	»	fbm	bfm
10	309	Hässleholm—Tjörnarp.....	Hässleholm....	22.0	1.5	23.1	0.5	»	öbm	bfm
	307	(Tjörnarp)—Eslöv.....	Eslöv.....	29.4	—	21.4	4.3	»	öbm	bfm
	306	(Eslöv)—(Arlöv).....	Lund C.....	27.7	—	19.3	1.9	»	öbm	bhm
	301	Arlöv—Malmö C—Lundaväg.	Malmö C.....	5.5	3.2	84.6	—	»	öbm	bhm
	337	(Lundavägen)—Trälleborg F...	Trälleborg F...	—	28.8	17.2	0.3	»	fbm	bfm
	302	Kävlinge—(Arlöv) och.....	Kävlinge.....	—	19.1	14.0	3.8	»	fbm	bfm
		Barsebäckshamn—Kävlinge ³		—	16.2	4.0	—	varan. vard. varje Soh		
4	106	(Järna)—Björnlunda.....	Gnesta.....	—	26.9	8.2	—	dagl.	fbm	bfm
	107	(Björnlunda)—Skebokvarn— Malmköping ⁵	Sparreholm....	—	37.2	7.6	0.3	⁵ »	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	4.2	—	»	fbm	bfm

vakssträckor vid årets slut.

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna				Anmärkningar		
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			väggskorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal			kvinlig 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)	
8	2.4	—	1	3	6.4	—	—	8	—	—	—	—	—	² Linjen Västberga—Liljeholmen ej indelad i sträckbevakning.	
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	0.5	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	—	—	—	—	—		
8	2.8	—	1	3	7.5	—	1	7	—	—	—	—	—		
11	2.7	—	1	4	7.4	—	1	10	—	—	—	—	—		
10	2.8	—	1	4	6.9	—	1	9	—	—	—	—	—		
4	2.8	2.4	1	2	5.5	4.8	—	4	—	—	—	—	—		
7	—	4.1	1	3	—	9.7	1	6	3	—	—	1	5		
5	—	3.8	1	2	—	9.6	1	4	1	—	—	—	2		
2	—	8.1	⁴ 1	1	—	16.2	—	2	3	—	—	—	3	³ C-linje. ⁴ Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.	
7	—	3.8	1	3	—	8.9	—	7	—	—	—	—	—	⁵ Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9.2 km, räknas till C-linjer och inspekteras varan, vardag och varje sön- och helgdag.	
10	—	3.7	1	4	—	9.3	—	10	—	—	—	—	—		
9	—	3.5	1	3	—	10.6	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	3.7	1	3	—	9.8	—	8	—	—	—	—	—		
10	—	3.5	1	4	—	8.8	—	10	—	—	—	—	—		

3. Banmästaravdelningar och ban-

Banmästaravdelningarna										
Ban- sek- tion										
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig			
nr				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	214	(Hallsberg) ¹ —Laxå—(Berg- mossen).....	Laxå.....	² 24.5	6.0	13.4	—	dagl.	fbm	bfm
	213	Bergmossen—Slätte.....	Gårdsjö.....	—	32.0	10.4	—	»	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	—	68.0	4.2	»	öbm	bm
9	229	(Göteborg C)—(Kungsbacka) och (Olskroken)—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	4.5	—	»	fbm	bfm
	232	(Tvååker)—Heberg.....	Falkenberg....	—	24.4	8.6	—	»	fbm	bfm
	233	(Heberg)—(Halmstad C).....	Harplinge.....	—	32.3	7.7	—	»	fbm	bfm
12	330	(Halmstad C) ⁵ —Veinge—La- holm.....	Veinge.....	—	25.6	20.9	1.9	»	fbm	bfm
	329	(Laholm)—Vejbyslätt.....	Båstad.....	—	32.5	9.1	0.4	»	fbm	bfm
	328	(Vejbyslätt)—(Åstorp).....	Ängelholm C...	—	22.6	16.1	4.0	»	öbm	bm
	304	(Åstorp)—Billesholms gr. — (Landskrona) ⁶	Billesholms gr..	—	34.8	8.0	9.0	⁶ »	fbm	bfm
	303	(Billesholms gruva)—(Käv- linge).....	Svalöv.....	—	33.4	11.4	0.8	»	fbm	bfm
3	118	Örebro C—Örebro S—(Halls- berg).....	Örebro C.....	24.2	⁷ 1.7	33.4	5.0	»	öbm	bm
1	101	(Stockholm C)—Ulriksdal.....	Tomtebodaboda....	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

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna						Anmärkningar
antal	medel-längd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medel-längd huvudspår		ban-för-män	ban-vak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			våg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	3.4	3.7	1	3	9.9	11.1	—	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	—	—	—	—	—		
9	—	4.3	1	3	—	12.9	—	9	—	—	—	—	—	² Härav sträckan Hallsberg—Östansjö, 2 865 m, trafikerad som enkelspår.	
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 Sträckan (Falköping C)—Sandhem, 26.8 km, räknas till B-linjer.	
3	2.7	—	4	1	8.1	—	—	3	—	—	—	—	—		
7	—	4.0	1	3	—	9.3	—	7	1	—	—	—	3	⁴ Å sträckan Partille —Frändtorp 2 besiktningar.	
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	—	—	—	—	—	⁵ Viss del av spårsystemet vid Halmstad C tillhör dock S. J. och bm.-avd. nr 330.	
7	—	3.5	1	3	—	8.1	—	7	1	—	—	2	—		
9	—	3.6	1	4	—	8.1	—	9	1	—	—	2	—		
6	—	3.8	1	3	—	7.5	—	6	—	—	—	—	—		
7	—	5.0	1	3	—	11.6	—	7	1	—	—	—	1	⁶ Sträckan (Billesholms gr.) —Landskrona räknas till C-linjer och inspekteras varannan dag.	
9	—	3.7	1	4	—	8.4	—	9	—	—	—	—	—		
7	3.7	—	1	3	8.6	—	—	7	—	—	—	—	—	⁷ Härav 1.3 km B-linje, Örebro C mot Frövi samt 0.4 km C-linje, Örebro S mot Svartå.	
6	1.0	—	1	2	3.0	—	—	6	—	—	—	—	—		
9	2.7	—	1	3	8.2	—	—	9	—	—	—	—	—		
11	2.9	—	1	4	8.1	—	—	11	—	—	—	—	—		
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	—	—	—	—	—		

Banmästaravdelningarna										
Ban- sek- tion	omfattning		huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
	nr	(Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)		dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig			
nr	nr									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	Fors.....	—	33.0	17.3	2.6	dagl.	fbm	bfm
	403	(Dalgränsen)—Åshammar....	Storvik.....	—	32.6	16.7	0.1	»	öbm	bfm
	404	(Åshammar)—(Hedsjön).....	Ockelbo.....	—	37.8	12.0	0.1	»	fbm	bfm
	405	Hedsjön—Kilafors.....	Kilafors.....	—	36.2	14.2	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—(Lång- backa) ¹	Ljusdal.....	—	33.9	14.6	3.0	»	fbm	bfm
18	551	Svartön—Notviken.....	Svartön.....	—	5.3	54.1	3.1	»	öbm	bm
	552	(Notviken)—(Boden C).....	Gammelstad...	—	29.0	5.5	6.8	»	fbm	bfm
	553	(Boden C)—Gransjö.....	Boden C.....	—	33.8	3.7	—	»	fbm	bfm
	555	(Gransjö)—(Näsberg).....	Lakaträsk.....	—	35.2	5.1	—	»	fbm	bfm
	556	Näsberg—Polcirkeln.....	Murjek.....	—	33.5	5.3	—	»	fbm	bfm
	557	(Polcirkeln)—(Nuortikon)....	Nattavara.....	—	33.0	5.2	—	»	fbm	bfm
	558	Nuortikon—(Gällivare).....	Ripats.....	—	30.9	3.5	—	»	fbm	bfm
19	562	(Gällivare)—Risbäck.....	Risbäck.....	—	34.9	2.4	—	»	bm	bfm
	563	(Risbäck)—(Lappberg).....	Fjällåsen.....	—	31.9	1.3	—	»	bm	bfm
	564	Lappberg—(Kiruna C).....	Kalixfors.....	—	31.9	2.2	0.7	»	bm	bv
	565	Kiruna C—(Krokvik).....	Kiruna C.....	—	4.8	18.7	9.5	»	öbm	bm
	566	Krokvik—Rensjön.....	Rautas.....	—	28.3	3.4	—	»	fbm	bfm
	567	(Rensjön)—(Stenbacken)....	Bergfors.....	—	28.3	2.3	—	»	fbm	bfm
	568	Stenbacken—(Abisko).....	Stenbacken....	—	31.9	3.0	—	»	fbm	bfm
	569	Abisko—(Kopparåsen).....	Abisko.....	—	18.7	6.4	—	»	fbm	bfm
	570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	Kopparåsen....	—	18.5	2.3	—	»	fbm	bfm
	B-linjer.²									
5	200	(Olskroken)—Göteborg-Ting- stad—Sannegården, Göte- borgs frihamn och Göteborg S. J. hamnbana.....	Göteborg C....	—	2.4	39.8	41.0	dagl.	fbm	bfm
1	140	(Uppsala C)—(Örbyhus).....	Uppsala C.....	—	42.7	7.0	2.4	»	fbm	bv
	141	Örbyhus—Orrskog samt.....	Tierp.....	—	26.9	14.7	2.0	»	fbm	bfm
		(Örbyhus)—Dannemora, } ³ (Orrskog)—Söderfors o. }		—	³ 18.3	5.1	3.7	varan- vardag o. Soh en g. i veckan	—	—
	142	(Tierp)—Strömsberg ⁴	Gävle C.....	—	⁴ 9.8	2.6	1.5	dagl.	fbm	bfm

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkelspår km			dubbel-spår km	enkelspår km			väggskor-nin-gar	andra	banvak-ter	annan man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
7	—	4.7	1	3	—	11.0	—	7	—	—	—	—	—	¹ Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20.6 km, räknas till B-linjer.	
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	—	—	—	7		
7	—	0.7	1	3	—	1.8	—	7	1	—	—	—	2		
8	—	3.6	1	4	—	7.2	1	7	1	—	—	—	2		
8	—	4.2	1	4	—	8.4	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	4.4	1	4	—	8.8	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	4.2	1	4	—	8.4	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	4.1	1	4	—	8.2	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	3.9	1	4	—	7.8	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	3.9	1	3	—	11.6	1	8	—	—	—	—	—	² Hårtill sträckorna (Falköping C)—Sandhem (se under A-linjer, bm.-avd. nr 207), (Ljusdal)—Långbacka (se under A-linjer, bm.-avd. nr 409) o. Anundsjö—Mellansel (se under C-linjer, bm.-avd. nr 503).	
8	—	4.0	1	4	—	8.0	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	4.0	1	4	—	8.0	—	8	—	—	—	—	—		
2	—	2.4	1	1	—	4.8	—	2	—	—	—	—	—		
8	—	3.5	1	4	—	7.1	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	3.5	1	4	—	7.1	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	3.5	1	3	—	10.6	1	8	—	—	—	—	—		
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	—		
8	—	5.3	1	3	—	14.2	—	8	4	—	—	—	4	³ Sträckorna (Örbyhus)—Dannemora och (Örrskog)—Söderfors räknas till C-linjer och inspekt. varannan dag, växelvis av banmästaren och resp. banvakt.	
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		

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk)....	Hamrångefjär- den.....	—	47.5	8.1	—	varje vard.	fbm	bv
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) o. (Söderhamn V)—Norråla...	Söderhamn V..	—	42.6	4.0	2.1	*	fbm	bv
	423	(Norråla)—(Hudiksvall).....	Lindefallet.....	—	49.3	7.3	2.7	*	fbm	bv
14	418	(Hudiksvall)—Harmånger o... Harmånger—Bergsjö¹.....	Hudiksvall....	—	24.2	3.9	4.1	varan. vard. varan. vard. v. Soh	bm	bv
	417	(Harmånger)—Njurunda.....	Njurunda.....	—	48.5	4.8	—	varan. vard.	bm	bv
17	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)...	Selånger.....	—	41.6	5.6	—	varan. vard. v. Soh	bm	bv
	425	Hussjöby—(Veda).....	Härnösand....	—	49.4	8.9	—	*	fbm	bfm
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö.....	Ljusdal.....	—	49.6	9.2	0.1	varje	fbm	bfm
	413	(Ramsjö)—Alby.....	Östavall.....	—	44.8	11.9	0.3	vard.	fbm	bfm
	414	(Alby)—Ånge—Fränsta.....	Ånge.....	—	38.8	23.4	—	*	öbm	bfm
	419	(Ånge)—Bräcke—(Grötingen).	Bräcke.....	—	44.1	8.4	—	*	fbm	bfm
	420	Grötingen—Kälarne.....	Nyhem.....	—	43.0	7.4	—	var- annan vard.	fbm	bfm
	421	(Kälarne)—Bispgården.....	Bispgården....	—	38.8	5.3	—		fbm	bfm
	422	(Bispgården)—Långsele.....	Långsele.....	—	37.5	12.4	0.4		fbm	bfm
15	406	(Kilafors)—Söderhamn C— Stugsund.....	Söderhamn V..	—	35.6	25.9	10.5	dagl.	fbm	bfm
	410	Långbacka—Hudiksvall.....	Hudiksvall....	—	40.7	18.4	3.9	*	fbm	bfm
14	415	(Fränsta)—Hällsjö.....	Torpshammar..	—	43.6	6.8	0.1	var- annan vard.	fbm	bfm
	416	(Hällsjö)—Sundsvall C—(Nju- runda).....	Sundsvall C...	—	38.0	24.4	1.9		öbm	bfm
13	426	(Bräcke)—Pilgrimstad.....	Bräcke.....	—	37.9	7.7	0.6	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Ös- tersund V.....	Östersund C...	—	38.5	24.2	0.2	*	öbm	bm
	428	(Östersund V)—(Trångsviken).	Krokom.....	—	44.2	4.6	0.3	*	fbm	bfm
	429	Trångsviken—(Undersåker)...	Mörsil.....	—	45.0	9.5	5.6	*	fbm	bfm
	430	Undersåker—(Änn).....	Duved.....	—	45.0	4.1	—	*	fbm	bfm
	431	Änn—gränsen mot Norge....	Storlien.....	—	28.8	6.1	—	*	fbm	bfm
22	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå).	Selsjön.....	—	43.0	4.5	—	*	fbm	bfm
	502	Aspeå—Anundsjö.....	Anundsjö.....	—	39.7	4.3	—	*	fbm	bfm

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför män	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			vågkorsningar	andra			banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal				
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	—	5.3	1	5	—	9.5	—	9	4	—	—	—	4	¹ Sträckan (Harmånger)—Bergsjö, spårvidd 0.891 m, räknas till C-linjer. 	

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna										
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare	
				dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig				
				km	km	km	km				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
22	504	(Mellansel)—Långviksmon....	Gottne.....	—	36.3	3.9	—	varan. vard. varje Sch	fbm	bfm	
	505	(Långviksmon)—Nyåker.....	Nyåker.....	—	45.2	4.8	—		fbm	bfm	
	506	(Nyåker)—(Vännäs).....	Hörnsjö.....	—	38.1	2.7	—		fbm	bfm	
21	512	Vännäs—(Vindeln).....	Vännäs.....	—	35.4	7.6	—	»	fbm	bfm	
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk)	Hällnäs.....	—	39.7	6.5	—	»	fbm	bfm	
	514	Ekträsk—(Bastuträsk).....	Åsträsk.....	—	37.0	2.9	—	»	fbm	bfm	
	517	Bastuträsk—(Jörn).....	Bastuträsk....	—	33.8	8.1	—	»	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—Deger- selet ²	Boden C.....	—	38.8	26.8	2.6	»	öbm	bm	
3	129	Krylbo—Västanfors.....	Krylbo.....	—	37.2	32.6	1.3	»	fbm	bfm	
	127	(Västanfors)—(Spannarboda)..	Krampen.....	—	54.1	8.7	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	60.6	1.5	4 »	öbm	bm	
	120	Rönneshytta—(Björka).....	Mariedam....	—	41.4	8.4	3.8	»	fbm	bfm	
	121	Björka—(Mjölby).....	Motala V.....	—	35.0	12.7	2.1	»	fbm	bfm	
8	208	(Sandhem)—(Jönköping C)...	Mullsjö.....	—	42.3	6.4	—	dagl. »	fbm	bfm	
	209	Jönköping C—(Nässjö).....	Jönköping C...	—	41.8	16.3	5.2		fbm	bfm	
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp...	Degerfors.....	—	37.5	13.9	10.5	»	fbm	bfm	
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn— (Väse).....	Kristinehamn..	—	39.6	28.7	2.3	»	öbm	bfm	
	219	Väse—Skåre.....	Karlstad Ö....	—	31.2	24.1	4.5	»	öbm	bfm	
	220	(Skåre)—(Brunsberg) o. Kil— Fryksta.....	Kil.....	—	40.8	17.5	0.8	»	fbm	bfm	
	221	Brunsberg—Ottebol.....	Arvika.....	—	32.1	10.2	3.4	»	fbm	bfm	
	222	(Ottebol)—gräns. mot Norge...	Charlottenberg.	—	31.1	8.5	0.2	»	fbm	bfm	
9	225	(Göteborg-Tingstad)—(Sten- ungsund).....	Kungälv's Yt- terby.....	—	41.6	5.4	—	4 vard. i vcc. o. var- je 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	(Ängelholm C)—Hälsingborg F	Hälsingborg F.	—	26.8	20.9	9.3	dagl.	öbm	bm	

Baksträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas		Antal banvaktssträckor, som förestås av			Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			väggkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
8	—	4.5	1	4	—	9.0	1	7	—	—	—	—	—	Häri ingå 0.6 km huvudspår å sträckan Hällnäs—Glada-berg.	
12	—	3.8	1	6	—	7.5	1	11	—	—	—	—	—		
8	—	4.8	1	4	—	9.5	1	7	—	—	—	—	—		
7	—	5.0	1	4	—	8.8	1	6	1	—	—	1	1		
8	—	4.9	1	4	—	9.9	1	7	1	—	—	—	2		
7	—	5.2	1	4	—	9.2	1	6	—	—	—	—	—		
7	—	4.8	1	4	—	8.4	1	6	—	—	—	—	—		
8	—	5.3	1	4	—	10.7	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	5.2	1	4	—	11.8	1	8	1	—	—	1	1		
8	—	5.5	1	4	—	11.0	1	7	—	—	—	—	—		
6	—	6.5	1	3	—	13.0	—	6	2	—	—	1	3	Sträckan (Boden C)—Degerselet, 26.0 km, räknas till C-linjer.	
9	—	4.1	1	3	—	12.4	—	9	—	—	—	—	—	1.3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm-avd. nr 118.	
13	—	4.2	1	5	—	10.8	—	13	—	—	—	—	—		
11	—	3.7	1	5	—	8.2	—	11	—	—	—	—	—		
7	—	3.6	—	3	—	8.4	—	7	—	—	—	—	—	Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag.	
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	—	—	—	—	—		
9	—	4.6	1	3	—	13.9	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	4.7	1	3	—	12.5	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	4.4	1	3	—	13.2	—	9	—	—	—	—	—		
7	—	4.5	1	3	—	10.4	—	7	—	—	—	—	—		
8	—	5.1	1	3	—	13.6	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4.6	1	3	—	10.7	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4.4	1	3	—	10.4	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	4.6	1	4	—	10.4	—	9	2	1	2	1	2		
9	—	4.5	1	4	—	10.0	—	9	5	—	—	1	5		
9	—	4.7	1	4	—	10.5	—	9	4	—	1	2	1		
11	—	4.7	1	5	—	10.3	—	11	2	—	—	—	2		
7	—	3.9	1	3	—	9.0	—	7	1	—	—	—	2		

¹ Häri ingå 0.6 km huvudspår
å sträckan Hällnäs—Glada-
berg.

² Sträckan (Boden C)—Deger-
selet, 26.0 km, räknas till
C-linjer.

³ 1.3 km från Örebro C mot
Frövi tillhör bm-avd. nr 118.

⁴ Sträck. Hallsberg—gränsen
mot II distr., 5.1 km, räknas
till A-linjer och inspekteras
varje dag.

Banmästaravdelningarna

Ban-
sek-
tion

nr

nr

omfattning

(Parentes omkring ortsnamn
angiver, att orten *icke* till-
hör avdelningen ifråga)

huvudort

huvudspårs-
längd

dub-
bel-
spår

km

en-
kel-
spår

km

sidospårs-
längd

S. J.
till-
hörig

km

ensk.
till-
hörig

km

in-
spek-
tio-
ner
utför-
as

före-
stän-
dare

före-
stän-
da-
rens
ställ-
före-
trä-
dare

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 Stycke- bruk—Strängnäs o. Läggesta —Mariefred.	Nykvarn.	—	57.1	9.5	3.5	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	138	(Åkers Styckebruk)—Nyby- bruk o. Stålboga—(Malmkö- ping).	Eskilstuna S. ...	—	2 63.7	15.2	5.1	»	fbm	bfm
3	123	(Örebro S) ² —(Svartå).	Fjugesta.	—	48.5	8.0	0.5	»	fbm	bfm
8	215	(Skövde)—Karlsborg.	Tibro.	—	43.5	11.1	—	varan. vard. o. var tredje Soh	bm	bv
7	237	(Kristinehamn)—Gammal- kroppa.	Nässundet.	—	47.3	12.3	6.8	varan. vard. o. Soh	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—Brintbo- darne.	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. varje Soh	bm	bv
	245	Megrinn—Högstrand.	Lima.	—	57.6	5.0	—	»	bm	bv
	246	(Högstrand)—Särna.	Öjvallberget. ...	—	55.3	8.2	—	»	bm	bv
10	308	(Kävlinge)—(Sjöbo)	Harlösa.	—	44.7	13.7	0.1	»	bm	bv
12	326	(Åstorp)—Mölle.	Höganäs.	—	36.3	18.3	6.5	varan. dag	bm	bfm
	331	(Veinge)—Markaryd.	Markaryd.	—	35.0	5.5	—	»	fbm	bfm
	332	(Markaryd)—(Hässelholm). ...	Vittsjö.	—	35.4	5.0	0.1	»	fbm	bfm
16	444	(Mora)—Storstupet och Orsa— Skattungbyn.	Orsa.	—	51.8	7.4	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg. ...	Lillhamra.	—	59.8	5.3	—	»	bm	bv
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytter- bergsbyn).	Sveg.	—	52.0	8.9	—	»	bm	bv
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn.	Ytterhogdal. ...	—	59.8	5.6	—	»	bm	bv
	433	(Sörtjärn)—Svenstavik.	Svenstavik.	—	51.0	5.5	—	»	bm	bv

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför män	banvakter	antal platser		antal använd personal			
	dubbel-spår km	enkelspår km			vägkorsninnar	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 (Skebo-kvarn)—Malmköping (se under A-linjer, bm.-avd. nr 107), (Billesholms gr.)—Landskrona (se under A-linjer, bm.-avd. 304), Barsebäckshamn—(Kävlinge) (se under A-linj., bm.-avd. 302), (Örbyhus)—Danne-mora, (Tierp)—Strömsberg samt (Orrskog)—Söderfors (se under B-linjer, bm.-avd. nr 141), (Harmånger)—Bergsjö (se under B-linjer, bm.-avd. nr 418) och (Boden C)—De-gersellet (se under B-linjer, bm.-avd. nr 525). ² Eskilstuna—Nybybruk, 8.0 km, ej indelad i sträckbevakning. ³ 0.4 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.-avd. nr 118. ⁴ Sträckorna besiktigas varannan vardag o. två Soh av tre.
12	—	4.8	1	4	—	14.3	—	12	2	—	—	—	3	
12	—	4.6	1	4	—	13.9	—	12	1	—	—	—	1	
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	—	—	—	—	—	
8	—	5.3	1	3	—	14.4	—	8	6	—	—	—	6	
8	—	5.3	1	3	—	14.1	—	8	1	—	—	—	1	
9	—	5.5	1	3	—	16.6	1	8	—	—	—	—	—	
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	
6	—	7.5	⁵ 1	3	—	15.0	—	6	3	—	—	—	3	
7	—	5.3	1	3	—	12.3	—	7	3	—	—	1	2	⁵ Sträckorna inspekt. å sön- och helgdagar endast av banmästaren.
6	—	5.8	1	3	—	11.7	—	6	3	—	—	—	3	
6	—	5.9	1	3	—	11.8	—	6	3	—	—	1	2	
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	

3. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarnas									
	omfattning			huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
	nr	(Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16	432	(Svenstavik)—(Brunflo).....	Brunflo.....	—	51.0	5.2	—	varan.	bm	bv
	453	(Skattungbyn)—Voxna och Gö- ringen—Dalfors.....	Voxna.....	—	50.8	5.9	—	vard. varje Soh	bm	bv
	452	(Voxna)—(Bollnäs).....	Bollnäs.....	—	49.4	7.1	0.6	"	bm	bv
	449	(Sveg)—Hede.....	Hede.....	—	71.8	4.4	—	"	bm	bv
13	436	(Östersund V)—(Munkflohö- gen).....	Lit.....	—	59.0	7.0	0.3	"	bm	bv
	437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås—Hammer- dal.....	Jämtl. Sikås...	—	59.2	8.0	—	"	bm	bv
	438	(Tännviken)—(Hoting) och Ul- riksfors—Strömsund.....	Ulriksfors.....	—	59.5	7.7	1.9	"	bm	bv
17	456	Veda—Nyland.....	Nyland.....	—	37.1	6.0	—	"	bm	bv
	455	(Nyland)—(Långsele).....	Sollefteå.....	—	52.7	5.2	—	"	fbm	bfm
	451	(Forsmo)—(Tagsjöberg).....	Adalsliden.....	—	54.8	5.1	—	"	bm	bv
	450	Tagsjöberg—(Bosundet).....	Backe.....	—	54.9	4.4	—	"	bm	bv
	440	Bosundet—Hoting—(Granber- get).....	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—Örn- sköldsvik C.....	Mellansel.....	—	137.8	16.5	—	"	fbm	bfm
21	511	(Vännäs)—Holmsund.....	Umeå.....	—	246.1	13.8	0.3	"	fbm	bfm
23	541	(Hällnäs)—Arvån.....	Åmsele.....	—	48.4	2.5	—	"	bm	bv
	542	(Arvån)—(Kattisavan).....	Lycksele.....	—	44.6	3.8	—	"	fbm	bv
	543	Kattisavan—(Barsele).....	Åskilje.....	—	54.4	2.4	—	"	bm	bv
	544	Barsele—Storuman—Gubb- berget.....	Storuman.....	—	44.3	5.9	—	"	fbm	bfm
	545	(Gubberget)—Sorsele.....	Sorsele.....	—	47.4	4.5	—	"	bm	bv
	546	(Sorsele)—Järvtandberget....	Slagnäs.....	—	43.9	2.4	—	"	bm	bv
	547	(Järvtandberget)—(Arvids- jaur).....	Avaviken.....	—	43.7	2.2	—	"	bm	bv
	548	Arvidsjaur—Saltmyran.....	Arvidsjaur.....	—	27.8	4.3	—	"	fbm	bfm
	549	(Saltmyran)—(Jörn).....	Glommersträsk	—	47.3	2.6	—	"	bm	bv
21	515	(Bastuträsk)—(Slind).....	Krångfors.....	—	34.3	2.3	—	"	bm	bv
	516	Slind—Skelleftehamns nedre..	Skellefteå stad.	—	29.6	13.6	32.9	"	öbm	bfm

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av			Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvakter	antal platser		antal använd personal					
	dubbel-spår km	enkelspår km			dubbel-spår km	enkelspår km			vägnings-nin-gar	and-ra	banvakter	annan man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal			
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	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	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.		
6	—	9.9	1	3	—	19.8	—	6	—	—	—	—	—			
6	—	9.9	1	3	—	19.8	—	6	1	—	—	—	1			
6	—	6.2	1	3	—	12.4	—	6	10	—	—	—	10			
7	—	7.5	1	4	—	13.2	1	6	7	—	—	1	6	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.		
6	—	9.1	1	6	—	9.1	—	6	3	—	—	1	2			
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	—	—	—	—	—	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.		
6	—	8.8	1	3	—	17.6	—	6	—	—	—	—	—			
8	—	4.7	1	4	—	9.4	2	6	2	—	—	1	3			
8	—	² 5.9	1	4	—	² 11.8	—	8	5	—	—	3	5			
6	—	8.1	1	3	—	16.2	—	6	—	—	—	—	—	¹ Sträckan Anundsjö—Mellansel, 8.3 km, räknas till B-linjer. ² Spåret Holmsund—Holmsunds hamn, 1.4 km, medräknat.		
5	—	8.9	1	3	—	14.9	—	5	—	—	—	—	—			
6	—	9.1	1	3	—	18.1	—	6	5	—	—	—	5			
5	—	8.9	1	3	—	14.8	—	5	2	—	—	—	2			
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	2	—	—	—	2	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.		
5	—	8.8	1	3	—	14.6	—	5	—	—	—	—	—			
5	—	8.7	1	3	—	14.6	—	5	—	—	—	—	—			
3	—	9.3	1	2	—	13.9	—	3	1	—	—	—	1			
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	—	—	—	—	—	³ Industrispåren Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär medräknade.		
5	—	6.9	1	3	—	11.4	—	5	1	—	—	—	2			
11	—	³ 5.0	1	7	—	³ 7.9	—	11	6	1	—	1	9			

Ban- sektion	Banmästaravdelningarna									
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	S. J. till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
nr										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
20	524	(Ävlsby)—Piteå.....	Piteå.....	—	51.8	9.1	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
19	561	Gällivare—Malmberget—Ting- vallskulle och Gällivare— Koskullskulle.....	Gällivare.....	—	22.1	23.3	9.4	•	öbm	bfm
18	559	(Gällivare)—Porjus.....	Porjus.....	—	52.5	3.2	1.5	varan. vard. o. Soh	bm	bv
	560	(Porjus)—Jokkmokk.....	Porjus.....	—	47.2	3.0	1.3	•	bm	bv
								varan. vard. varje Soh		
20	527	(Degerselet)—Morjärv.....	Morjärv.....	—	47.0	7.0	—	•	bm	bfm
	528	(Morjärv)—Lappträsk.....	Vitvattnet.....	—	45.9	3.8	—	•	bm	bv
	529	(Lappträsk)—Karungi—Hapa- randa—gräns, mot Finland	Haparanda....	—	47.4	12.5	—	•	fbm	bfm
	530	(Karungi)—Övertorneå.....	Hedenäset.....	—	46.5	3.0	—	•	fbm	bfm

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			väggors-nin-gar	and-ra	banvak-ter	annan man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
5	—	10.4	1	3	—	17.3	1	4	1	—	—	1	—		
7	—	3.2	1	3	—	7.4	1	6	—	—	—	—	—		
6	—	8.8	1	4	—	13.1	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7.9	1	5	—	15.7	—	6	—	1	—	1	—		
7	—	6.7	1	3	—	15.7	1	6	—	—	—	—	—		
7	—	6.5	1	3	—	15.3	—	7	2	—	—	—	2		
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	medelspårslängd		
		huvud-spår ¹	sido-spår	totalt
		km	km	km
A-linjer.				
I distriktet	23	37.3	20.3	57.6
II »	15	33.2	16.1	49.3
III »	20	37.1	20.0	57.1
IV »	7	34.3	16.5	50.8
V »	16	26.9	9.0	35.9
Summa	81	34.2	16.9	51.1
B-linjer.				
I distriktet	9	41.7	25.0	66.7
II »	13	36.5	20.2	56.7
III »	1	26.8	30.2	57.0
IV »	24	42.4	12.0	54.4
V »	13	40.1	7.2	47.3
Summa	60	40.2	14.9	55.1
C-linjer.				
I distriktet	4	44.2	28.4	72.6
II »	9	49.3	11.5	60.8
III »	4	37.8	12.3	50.1
IV »	19	54.3	6.1	60.4
V »	21	43.3	8.9	52.2
Summa	57	47.6	10.0	57.6
Summa summarum	198	39.9	14.3	54.2

¹ Banlängden, ökad med längden av dubbelspåriga sträckor.

och banvaktssträckor vid årets slut.

Banvaktssträckornas			Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna				
antal	medel-längd huvudspår		antal	medel-längd huvudspår		ban-för-män	ban-vak-ter	Antal platser		antal använd personal		
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km		dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-ningar	andra	ban-vak-ter	annan man-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal
195	2.6	3.7	71	7.2	10.2	6	189	3	1	6	—	1
114	2.9	4.0	45	7.8	10.0	—	114	3	—	—	3	4
162	2.7	3.9	58	7.9	10.6	12	150	8	—	—	7	8
52	—	4.6	21	—	11.4	—	52	5	—	—	—	11
119	—	3.6	56	—	7.7	11	108	2	—	—	—	4
642	2.7	3.9	251	7.5	9.6	29	613	21	1	6	10	28
83	—	4.5	34	—	11.0	—	83	10	1	2	—	10
104	—	4.6	42	—	11.3	—	104	14	3	7	5	10
7	—	3.8	3	—	8.9	—	7	1	—	—	—	2
197	—	5.0	82	—	12.2	13	184	47	5	6	8	54
106	—	4.9	54	—	9.7	12	94	7	—	—	3	11
497	—	4.8	215	—	11.1	25	472	79	9	15	16	87
38	—	4.7	17	—	10.4	—	38	3	—	—	—	4
62	—	7.2	35	—	12.7	2	60	12	1	1	—	12
27	—	6.2	13	—	12.9	—	27	15	—	—	2	13
109	—	9.6	87	—	12.1	1	108	48	1	—	4	46
130	—	7.0	72	—	12.6	7	123	28	3	1	7	32
366	—	7.5	224	—	12.3	10	356	106	5	2	13	107
1 505	—	—	690	7.5	11.1	64	1 441	206	15	23	39	222

Uppgift å banmästaravdelningarnas och banvakssträckornas antal och medellängder för samtliga distrikt vid slutet av åren 1925, 1928, 1931 och 1934—1936.

	År	Banmästaravdelningar		Banvakssträckor			
		antal	medellängd km	å dubbelspåriga linjer		å enkelspåriga linjer	
				antal	medellängd km	antal	medellängd 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
"	1935	81	28.6	172	2.7	480	3.9
"	1936	81	28.5	172	2.7	470	3.9
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
"	1935	60	40.6	—	—	505	4.8
"	1936	60	40.2	—	—	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
"	1935	56	47.8	—	—	355	7.5
"	1936	57	47.6	—	—	366	7.5

4. Sträckindelning för telefonreparatörer vid årets slut.

Bansektion	Reparatörssträckornas		Föreståndare		Fasta biträdens					A n m.
	omfattning (Parentes omkr. ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	huvudort			tjänsteställning				placeringsort	
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv	Barb		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	(Västberga)—Ulriksdal med sidolinjer (Ulriksdal)—(Krylbo), Uppsala— (Gävle C) med sidolinjer	Stockholm C Uppsala C	1	—	1	1	1	1	Stockholm C Tierp Örbyhus Uppsala C	¹ För skötseln av telefonväxeln i Cst.
2	Järna—Nyköping C —(Åby) (Katrineholm)—Åby —Eksund (Eksund)—(Sya) .. Sya—Mjölby—Rönneshytta ²	Nyköping C Norrköping C Linköping C Mjölby	—	1	—	—	—	—	— Norrköping C —	² (Mjölby)—Rönneshytta tillhör 3 bs.
3	Krylbo—(Krampen) Krampen—Örebro S —(Svartå) (Örebro S)—(Rönneshytta)	Krylbo Örebro C Hallsberg	—	1	—	—	—	1	Krylbo Örebro C Hallsberg	
4	Västberga—(Hallsberg) med sidolinjer till Liljeholmen och Södertälje C, Södertälje S—Nybybruk med sidolinjer till Mariefred, Strängnäs o. Skebokvarn	Katrineholm	1	—	—	1	1	—	Södertälje C Södertälje S Katrineholm	
5	Göteborg C—(Falköping C), (Olskroken)—Göteborg—Tingstad ³	Göteborg C	1	—	—	2	1	5	Göteborg C	³ Sv agströms-avd.
	Göteborg C—(Sävenäs)—Olskroken—Göteborg—Tingstad ⁵	Göteborg C	—	—	—	2	—	8	Göteborg C	⁴ Vid behov utföra biträdena nyanläggningar å hela distriktet.
6	(Laxå)—Skåre (Skåre)—gränsen mot Norge med sidolinje	Kristinehamn Arvika	1	—	—	—	—	1	Kristinehamn Arvika	⁵ Starkströms-avd. Linjen Sävenäs—(Falköping C) lyder under ledm.
7	(Kristinehamn)— —Vakern med sidolinje	Kristinehamn	—	1	—	—	1	—	Kristinehamn	
	(Vakern)—Mora, Vansbro—Särna	Mora Vansbro	—	1	—	—	1	—	Vansbro	

4. Sträckindelning för telefonreparatörer vid årets slut (forts.)

Ban- sek- tion	Reparatörssträckornas		Före- ståndare		Fasta biträdens				A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn angiver, att or- ten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning			placeringsort		
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv			Barb
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	Falköping C—(Halls- berg), Falköping C —(Nässjö), Skövde —Karlsborg	Falköping C	1	—	—	1	1	—	Falköping C	
9	(Göteborg-Tingsstad) —(Uddevalla)	Stenungsund	—	1	—	—	—	—	—	
	Uddevalla—Ström- stad	Uddevalla	—	1	—	—	—	—	—	
	(Göteborg C)—(Var- berg)	Göteborg C	1	—	—	—	—	—	—	
	Varberg—(Halm- stad C)	Varberg	1	—	—	—	—	—	—	
10	(Älmhult)—Eslöv ⁶ (Eslöv)—Malmö C, Kävlinge—Arlöv, Barsebäcks hamn —(Sjöbo)	Hässleholm	—	1	—	—	1	—	Hässleholm	⁶ Älmhult— (Hässleholm) tillhör 11 bs.
	(Malmö C)—Trälle- borg F	Malmö C	1	—	—	—	2	1	Kävlinge Malmö C	
	(Malmö C)—Trälle- borg F	Trälleborg F	—	1	—	—	—	—	—	
11	(Mjölby)—(Rörvik) Rörvik—Älmhult ..	Nässjö	1	—	—	—	—	1	Nässjö	
		Alvesta	—	1	—	—	—	—	—	
12	(Båstad)—(Käv- linge), Billesholms gruva—(Lands- krona)	Ängelholm C	1	—	—	—	—	1	Ängelholm C	
	(Halmstad C)—Bå- stad, Veinge— (Hässleholm)	Veinge	—	1	—	—	—	—	—	
	(Ängelholm)—Häl- singborg F, (Ås- torp)—Mölle	Kattarp	—	1	—	—	1	—	Ödåkra	
13	Östersund—Storlien —gränsen mot Norge	Östersund C	1	—	}	—	—	1	Storlien	
	(Bräcke)—(Öster- sund), (Östersund) —(Höting) med sidolinjer	Östersund C	—	1		—	1	1	Östersund C	
14	(Ljusdal)—(Änge) ..	Änge	—	1	—	—	—	1	Änge	
	(Vattjom)—Änge— Bräcke	Änge	1	—	—	—	1	—	Änge	
	(Bräcke)—Långsele Vattjom—Sundsvall C — (Hudiksvall), Harmånger—Berg- sjö	Långsele	—	1	—	—	—	—	—	
		Sundsvall C	—	1	—	—	—	1	Sundsvall C	

4. Sträckindelning för telefonreparatörer vid årets slut (forts.)

Ban- sek- tion	Reparatörssträckornas		Före- ståndare		Fasta biträdens					A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn angiver, att or- ten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning				placeringsort		
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv	Barb			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
15	(Lingbo)—Arbrå .. (Krylbo)—Lingbo, Ockelbo—(GävleC) (Gävle C)—Hudiks- vall, (Kilafors) —Söderhamn C.. (Arbrå)—Ljusdal— (Hudiksvall)	Bollnäs — — — —	7 1 — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — 1 — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	Storvik Söderhamn C Ljusdal	7Frpr har dessutom överinseen- det över sek- tionens öv- riga linjer.
16	(Mora)—(Brunflo) med sidolinje till Hede, (Bollnäs)— Orsa med sidolinje till Dalfors.....	Orsa	1	—	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	— — — — —	Sveg Orsa		
17	(Sundsvall C)—Här- nösand — (Lång- sele), (Forsmo)— (Storuman).....	Sollefteå	—	1	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	1 — — — —	Sollefteå		
18	Luleå—(Gällivare)..	Luleå	1	—	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	1 — — — —	Luleå		
19	Gällivare—gränsen mot Norge med sidolinjer, Gälli- vare—Jokkmokk ⁸	Kiruna C	—	1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	Kiruna C	⁸ (Gällivare)— Jokkmokk tillhör 18 bs.	
20	Jörn—(Boden C)— Morjärv, Älvsby— Piteå	Boden C	—	1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	Boden C		
	(Morjärv)—gränsen mot Finland, Ka- rungi—Övertorneå	Haparanda	—	1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	—		
21	Vännäs—(Jörn) med sidolinjer t. Holm- sund o. Skellefte- hamns nedre	Vännäs	—	1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	1 — — — —	Vännäs	
22	(Långsele)—(Vän- näs) med sidolinje till Örnsköldsvik	Själevad	—	1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	1 — — — —	— — — — —	Mellansel	
23	(Hällnäs)—Stor- uman—Arvidsjaur —(Jörn)	Storuman	—	1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	—	
	Summa		17	27	1	13	23	32			

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

Ban- sek- tion nr	L e d n i n g s u n d e r h å l l s o m r å d e t s						L e d n i n g s -	
	o m f a t t n i n g (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör området ifråga)	huvudort	l ä n g d				Statione- ringsort	Led- nings- mäs- tare
			Dub- bel- spårs- sträcka	Enkel- spårs- sträcka	Sido- spårs- sträcka	Summa elektri- fierad spårlängd (kol. 4 × 2 + kol. 5 + kol. 6)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(Krylbo)—(Märsta).....	Uppsala	29.1	94.9	51.7	204.8	Uppsala	1
	Märsta—Västberga.....	Häggvik	42.4	2.2	68.3	155.3	Heby Häggvik Stockholm	— 1 —
4	Västberga—(Stjärnhov), Sö- dertälje S—(Stålboga)— Läggesta—Mariefred och Åkers Styckebruk—Sträng- näs.....	Södertälje S	41.0	116.9	62.6	261.5	Södertälje S	1
	Stjärnhov—(Hallsberg).....	Sköldinge	—	163.1	46.9	210.0	Stjärnhov	—
	Skebokvarn—Stålboga—						Sköldinge	1
	Eskilstuna C.....						Katrineholm Stålboga	— —
3	Krylbo—Näverkärret.....	Krylbo	—	79.8	42.5	122.3	Krylbo	1
	(Näverkärret)—Hallsberg— Mariedam.....	Hallsberg	24.8	82.4	124.3	256.3	Krampen Örebro Hallsberg Mariedam	— — 1 —
2	(Mariedam)—(Mjölby).....	Mjölby	—	66.1	16.9	83.0	Mjölby	1
	Mjölby—Linghem.....		42.5	—	29.0	114.0	Linköping	—
	(Linghem)—Åby.....		44.0	—	43.0	131.0	Eksund	1
	Åby—Katrineholm.....	Eksund	—	40.6	5.9	46.5	Norrköping	—
	Åby—(Järna).....		—	108.7	29.0	137.7	Enstaberga	—
8	(Hallsberg)—Falköping C— Ång.....	Moholm	22.0	232.4	96.9	373.3	Laxå Moholm Falköping C Jönköping C	— 1 — —
5	(Falköping C)—Göteborg C —Gubbero—Almedal, Ols- kroken—Gubbero.....	Alingsås	45.0	73.4	72.5	235.9	Alingsås Göteborg	1 —
9	(Almedal)—(Halmstad C)....	Fjärås	—	146.2	39.5	185.7	Fjärås Falkenberg	1 —
11	(Mjölby)—Stockaryd.....	Nässjö	80.5	49.8	67.5	278.3	Tranås	—
	(Ång)—Nässjö.....						Nässjö Stockaryd	1 —
	(Stockaryd)—(Hässleholm)	Alvesta	—	145.8	52.8	198.6	Alvesta Ålmhult	1 —

nings- och inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut.

personal

Förste repara- törer	Re- para- törer	Led- nings- vakter	Ban- och byggnads- arbetare i medeltal under året		Matnings- station	Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör området ifråga)	Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör området ifråga)
			i pass- nings- tjänst	i annan tjänst			
10	11	12	13	14	15	16	17
1	1	6	—	1	Uppsala	Heby—(Märsta)	Heby—(Märsta)
—	—	1	—	—	Häggvik	Märsta—Älvsjö	Märsta—Älvsjö
—	1	2	2	—			
1	1	4	—	1			
1	1	8	2	—	Södertälje S	(Älvsjö)—(Stjärnhov), Järna—Enstaberga, Södertälje S—Eskils- tuna C, Läggesta— Mariefred o. Åkers Styckebruk—Strängnäs	(Älvsjö)—(Stjärnhov), Sö- dertälje S—Stålboga, Läggesta—Mariefred o. Åkers Styckebruk— Strängnäs
—	—	1	—	—	Sköldinge	Stjärnhov—(Vingåker) o. Skebokvarn—Stål- boga	Stjärnhov—(Vingåker) o. Skebokvarn—Eskils- tuna C
1	1	4	1	—			
—	1	1	—	—			
—	—	1	—	—			
1	—	6	—	—	Krylbo	Näverkärret—Krylbo— (Heby)	Näverkärret—Krylbo— (Heby)
—	—	2	—	—	Hallsberg	(Näverkärret)—Mariedam och Vingåker—(Finne- rödja)	(Näverkärret)—Mariedam och Vingåker—Hallsberg
—	—	2	—	1			
1	1	4	2	4			
—	—	1	—	—			
—	1	3	3	—	Mjölby	Linghem—(Tranås) och Mjölby—(Mariedam)	Linghem—Mjölby—(Marie- dam)
—	—	2	—	—			
1	1	6	—	—	Eksund	(Enstaberga)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby	(Järna)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby
—	1	—	—	—			
—	—	1	—	1			
—	1	3	—	—	Moholm	Finnerödja—Falköping C —(Sandhem)	(Hallsberg)—Falköping C —distriktsgränsen
1	2	8	—	—			
1	1	3	—	11			
—	1	2	—	—			
1	2	7	—	7	Alingsås	(Falköping C)—Göteborg C —Gubbero—Almedal o. Olskroken—Gubbero	(Falköping C)—Göteborg C —Gubbero—Almedal o. Olskroken—Gubbero
—	2	5	—	11			
1	1	5	—	—	Fjärås	(Almedal)—Falkenberg	(Almedal)—(Halmstad C)
—	—	2	—	—			
—	—	2	—	—	Nässjö	Tranås—Stockaryd och Sandhem—Nässjö	(Mjölby)—Lidnäs och Nässjö—distriktsgränsen
1	1	6	—	1			
—	—	2	—	—			
1	1	5	—	1	Alvesta	(Stockaryd)—Älmhult	(Lidnäs)—Osby
—	—	2	—	—			

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

Ban- sek- tion nr	Ledningsunderhållsområdets						Lednings-	
	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör området ifråga)	huvudort	l ä n g d				Statione- ringsort	Led- nings- mäs- tare
			Dub- bel- spårs- sträcka	Enkel- spårs- sträcka	Sido- spårs- sträcka	Summa elektri- fierad spårlängd (kol. 4 × 2 + kol. 5 + kol. 6)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	Hässleholm—Stehag.....	Hässleholm	39.9	—	24.4	104.2	Hässleholm	1
	(Stehag)—Malmö.....		43.4	—	121.0	207.8	Eslöv	—
	Malmö—Trälleborg F.....		—	31.8	18.6	50.4	Malmö	1
	Arlöv—Kävlinge.....	Malmö	—	18.9	14.0	32.9	Trälleborg	—
12	(Kävlinge)—Halmstad C....	Laholm	—	195.5	88.2	283.7	Laholm	1
	Veinge—(Hässleholm).....		—	—	—	—	Ängelholm	—
15	(Krylbo)—Bollnäs.....	Ockelbo	—	156.5	73.8	230.3	Storvik Ockelbo	— 1
	(Bollnäs)—Ljusdal.....	Ljusdal	—	63.1	24.6	87.7	Bollnäs Ljusdal	— 1
14	(Ljusdal)—Änge.....	Änge	—	104.0	37.5	141.5	Ramsjö Änge	— 1
	Summa för S. J. utom malmbanan		454.6	1 972.1	1 251.4	4 132.7		19
18	Luleå—(Norra Sunderbyn)...	Notvikén	—	19.3	49.7	69.0	Luleå Notvikén	— 1
	Norra Sunderbyn—(Ljuså)...	Boden	—	34.6	19.5	44.1	Boden	—
	Ljuså—(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	—
	(Gällivare)—Porjus, Kuosa- käbbå—(Linaälv).....	Kuosakäbbå	—	—	—	—	Kuosakäbbå	—
19	Harrträsk—(Linaälv).....	Gällivare	—	36.4	10.6	47.0	Gällivare	1
	Gällivare—Malmberget— Tingvallskulle.....		—	6.7	13.7	20.4		
	Gällivare—Koskullskulle....		—	8.8	2.1	10.9		
	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
	Summa för hela S. J.		454.6	2 421.5	1 396.9	4 727.6		22

¹ Här ingår malmtågsspåret i Boden.

² För tillsyn och underhåll av överföringsledningen.

Angivna huvudspårlängder äro räknade till resp. stationshus mitt.

och inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut (forts.)

personal					Matningsstation	Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör området ifråga)	Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör området ifråga)
Förste reparatörer	Reparatörer	Ledningsvakter	Ban- och byggnadsarbetare i medeltal under året				
			i passnings-tjänst	i annan tjänst			
10	11	12	13	14	15	16	17
1	1	7	—	1	Hässleholm	(Älmhult)—Stehag och Hässleholm—Markaryd	(Osby)—Höör och Hässleholm—(Markaryd)
—	1	2	—	—	Malmö	(Stehag)—Trälleborg och Arlöv—(Norra Vram)	(Höör)—Trälleborg och Arlöv—Kävlinge
1	1	9	—	9			
—	—	2	—	—			
1	1	6	—	—	Laholm	(Falkenberg)—Norra Vram och Veinge—(Markaryd)	Halmstad C—(Kävlinge) o. Veinge—Markaryd
—	1	2	—	—			
—	—	2	—	—	Ockelbo	Torsåker—(Lottefors)	(Krylbo)—Bollnäs
1	1	5	1	—			
—	—	2	—	—	Ljusdal	Lottefors—(Ramsjö)	(Bollnäs)—Ljusdal
1	1	6	—	—			
—	—	2	—	—	Ånge	Ramsjö—Ånge	(Ljusdal)—Ånge
1	1	5	1	—			
19	30	157	12	49			
—	—	3	—	—	Notviken	Luleå—(Norra Sunderbyn)	Luleå—(Norra Sunderbyn)
—	1	5	2	1			
1	1	1	1	1	Boden	Norra Sunderbyn—(Ljuså)	Norra Sunderbyn—(Ljuså)
1	1	1	1	1	Gransjö	Ljuså—(Gullträsk)	Ljuså—(Gullträsk)
1	1	2	—	1	Lakaträsk	Gullträsk—(Murjek)	Gullträsk—(Murjek)
1	1	1	1	—	Polcirkeln	Murjek—(Nattavara)	Murjek—(Nattavara)
1	1	1	1	—	Nuortikon	Nattavara—(Harrträsk)	Nattavara—(Harrträsk)
—	² 1	—	—	—	—	—	—
—	1	5	—	1	Gällivare	Harrträsk—(Linaälv) med sidolinjer till Malmberget och Tingvallskulle samt Koskullskulle	Harrträsk—(Linaälv) med sidolinjer till Malmberget och Tingvallskulle samt Koskullskulle
1	1	2	—	1	Risbäck	Linaälv—(Lappberg)	Linaälv—(Lappberg)
—	3	10	—	2	Kiruna	Lappberg—(Rensjön)	Lappberg—(Rensjön)
1	1	2	—	1	Torneträsk	Rensjön—Kaisepakte	Rensjön—Kaisepakte
1	1	2	—	1	Abisko	(Kaisepakte)—Björkliden	(Kaisepakte)—Björkliden
1	1	2	—	1	Vassijaure	(Björkliden)—Riksgränsen	(Björkliden)—Riksgränsen
9	15	37	6	11			
28	45	194	18	60			

B. Banarbetarnas löneförhållanden.

Nytt kollektivavtal ang. ban- och byggnadsarbetare.

Sedan 1934 års kollektivavtal angående avlöningsbestämmelser m. m. för ban- och byggnadsarbetare på hösten 1935 av båda parterna uppsagts till upphörande med sistnämnda års utgång, träffades efter långvariga förhandlingar nytt kollektivavtal, daterat den 5 juni 1936 och gällande från sistnämnda års början till den 31 december 1937. Om avtalet ej uppsäges före den 1 oktober 1937, förlänges det med ett år i sänder.

Det nya avtalet innebär i jämförelse med 1934 års avtal följande mera väsentliga ändringar.

Timlönen har ökats med 3 öre å samtliga ortsgrupper. Den utgår med 77 öre å billigaste och 130 öre å dyraste ort.

Bestämmelserna i 1934 års avtal om ersättning för arbete i det fall, att den ordinarie arbetstiden förlagts till annan tid än den normala, har kompletterats sålunda, att om överenskommelse om ersättningen ej kan träffas, denna skall utgå enligt följande grunder:

för arbete, som infaller mellan kl. 20—22 måndag—fredag, utgår ett tillägg av 25 procent till den för respektive arbetare gällande timlönen, under förutsättning att arbetet ifråga varar minst en vecka;

för arbete, som infaller mellan kl. 20—22 måndag—fredag, utgår ett tillägg av 40 procent till den för respektive arbetare gällande timlönen, därest arbetet ifråga varar kortare tid än en vecka;

för allt annat arbete utgår ett tillägg av 40 procent till den för respektive arbetare gällande timlönen.

I det nya avtalet är bestämt, att överenskommelser angående utförande av ackordsarbeten skola ske skriftligt. Vidare har tillkommit en uttrycklig föreskrift om att arbetarna skola vara skyldiga utföra arbetet mot timlön, i den händelse överenskommelse om ackord ej kan träffas.

Ifråga om fribiljettsförmåner innehåller 1936 års avtal vissa förbättringar för arbetarna. Antalet hushållsfribiljetter var sålunda i gamla avtalet fixerat till en per kalenderkvartal, under det att i 1936 års avtal antalet är fastställt till fyra per kalenderår för ogift och sex för gift arbetare.

Ändrade lönebestämmelser för stadigvarande banarbetare.

I fråga om de stadigvarande banarbetarnas löneförhållanden har under året den ändringen vidtagits, att timlönen fr. o. m. juni månad höjts med 3 öre å samtliga ortsgrupper.

Löneinkomster.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis över de av arbetarna under året uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme 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 107 öre (år 1935 104 öre) samt vid nybyggnads- och förändringsarbeten 119 öre (år 1935 113 öre).

Av vid drift och underhåll anställda arbetare, 2 815 man, voro liksom föregående år 27 procent sysselsatta med ackordsarbeten. Vid nybyggnads- och förändringsarbeten med ett arbetareantal av 1964 man utgjorde motsvarande procenttal 47 (år 1935 49 procent).

Arbete å övertid har under året förekommit vid drift och underhåll i något större och vid nybyggnads- och förändringsarbeten i något mindre omfattning än närmast föregående år. Den genomsnittliga löneinkomsten har från år 1935 ökat med cirka 3 procent.

S. J:s utgifter för semester- och sjukavlöningar samt för läkarvård, begravningshjälp o. dyl. åt arbetare vid banavdelningen hava under år 1936 uppgått till följande belopp:

	Antal i medeltal anställda arbetare	Kostnad, kr.	
		Summa	Per arbetare
Stadigvarande banarbetare	179	47 008	263
Ban- och byggnadsarbetare	4 600	483 728	105
Samtliga arbetare	4 779	530 736	111

I jämförelse med föregående år visar kostnaden per stadigvarande arbetare en stegring med 20 procent, under det kostnaden per ban- och byggnadsarbetare är oförändrad.

Bansektion nr	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal	Arbete mot timlön å ordinarie tid																Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal	
		Löneinkomst, öre per tim.																	
		Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare									Medel- tal
		Ortsgrupp								Ortsgrupp									
		A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm		
a. Stadigvarande																			
1	17	—	—	—	79	—	—	—	137	—	—	—	—	134	—	147	137	1	
2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103	—	—	129	—	—	121	—	
3	2	84	—	—	104	—	120	—	—	—	—	110	—	—	—	—	108	1	
4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125	—	—	—	125	1	
5	15	84	—	—	—	—	—	131	—	—	—	—	114	—	142	—	132	3	
6	5	—	89	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	134	—	—	121	—	
7	4	—	90	98	103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	—	
8	5	84	90	—	103	111	—	—	—	—	109	114	—	—	—	—	101	—	
9	2	—	—	—	—	120	—	—	99	—	—	—	—	—	—	—	107	—	
10	7	—	—	97	103	—	120	—	—	—	107	—	—	133	—	—	113	—	
11	12	85	91	98	104	—	—	—	94	—	—	117	—	—	—	—	98	—	
12	2	—	—	—	103	107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103	—	
13	10	—	—	97	107	115	—	131	—	—	—	—	—	—	143	—	121	—	
14	8	—	—	—	104	111	120	—	—	—	—	—	—	130	141	—	124	—	
15	4	—	90	98	—	111	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	1	
16	1	—	89	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	—	
17	4	—	—	101	107	—	—	131	—	—	—	—	—	—	—	—	109	—	
18	12	—	—	—	—	—	—	137	—	—	—	—	—	—	147	—	141	4	
19	28	—	—	—	—	—	133	140	—	—	—	—	—	147	153	—	142	1	
20	6	—	—	—	—	—	—	137	—	—	—	—	—	—	147	—	142	—	
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	3	—	92	98	—	—	—	—	—	—	114	—	125	—	—	—	112	—	
23	1	—	—	—	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	—	
Löneinkomst i medeltal	—	84	90	98	106	112	127	136	137	95	—	108	115	125	134	147	125	—	
Ant. arb.	153	4	6	10	14	5	15	31	12	4	—	4	6	4	9	23	6	12	
b. Ban- och bygg-																			
1	139	77	83	90	97	104	114	—	133	91	95	104	111	—	124	—	144	116	
2	61	77	83	90	97	104	114	—	—	84	88	100	—	117	123	—	—	92	
3	88	77	83	90	97	—	114	—	—	91	97	97	110	—	126	—	—	94	
4	107	77	83	90	97	105	114	—	130	83	90	100	109	114	128	—	139	94	
5	51	78	84	91	99	—	—	123	—	91	102	106	110	—	—	144	—	111	
6	47	77	83	90	97	—	113	—	—	91	94	103	113	—	126	—	—	102	
7	60	77	83	90	97	—	114	—	—	—	93	100	107	—	—	—	—	90	
8	74	81	83	90	94	104	—	—	—	85	96	101	110	118	—	—	—	89	
9	76	77	83	90	97	—	114	125	—	90	96	97	111	—	128	—	—	88	
10	138	77	84	90	97	—	114	—	—	90	96	103	110	—	127	—	—	96	
11	94	77	83	90	97	—	—	—	—	84	—	104	106	—	—	—	—	82	
12	105	78	84	90	97	104	—	—	—	90	94	101	—	—	—	—	—	85	
13	79	—	—	91	100	109	—	125	—	—	—	96	111	124	—	137	—	103	
14	82	—	83	90	97	104	114	123	—	—	90	—	109	117	128	139	—	97	
15	96	77	82	90	97	103	112	—	—	91	103	112	113	120	—	—	—	94	
16	59	77	83	90	97	104	114	—	—	95	103	105	108	128	—	—	—	94	
17	87	—	85	92	100	106	114	125	—	—	—	102	113	114	127	137	—	100	
18	124	—	—	—	104	113	124	133	—	—	—	—	111	119	—	143	—	123	
19	83	—	—	—	—	—	121	133	—	—	—	—	—	137	149	—	—	127	
20	81	—	—	96	103	110	118	131	—	—	—	—	—	—	143	—	—	108	
21	73	—	87	94	101	107	118	128	—	—	—	—	114	119	125	142	—	101	
22	52	80	87	93	—	107	—	—	—	—	95	—	—	121	—	—	—	90	
23	52	—	—	94	103	109	118	131	—	—	—	—	117	122	—	—	—	104	
Löneinkomst i medeltal	—	78	84	91	99	108	116	130	133	90	95	101	109	117	127	143	144	100	
Ant. arb.	1 908	269	290	288	312	149	173	147	69	20	26	25	41	18	34	31	16	742	
Total lönein- komst i medelt.	—	78	84	92	99	108	117	131	133	90	95	102	110	118	128	145	145	102	
Totalt ant. arb.	2 061	273	296	298	326	154	188	178	81	24	26	29	47	22	43	54	22	754	

Arbete å ackord eller enligt arbetsavtal																	Total genom- snittlig lön- kost öre per tim. för timlön- och ackords- arbete	Vid arbete å timlön utöver ordinarie arbetstid			
Löneinkomst, öre per tim.																		Medel- tal	Avlö- nings- belopp	Antal timmar	Genom- snittlig lön- kost öre per tim.
Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare													
Ortsgrupp								Ortsgrupp													
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm						
b a n a r b e t a r e .																					
							218									185	213	139	2 379	970	245
																		121	447	186	240
122																	122	111	109	58	188
												179					179	137	35	17	206
122	117						165									184	162	136	2 188	932	235
																		121	20	10	200
																		96			
100				140													106	101	314	201	156
																		107			
		107			178					144			184				174	118	617	304	203
112		121															116	98	56	29	193
																		103	46	23	200
		112															112	121	941	428	220
			112														112	124	296	131	226
	99	111			131												122	104			
																		117	260	149	174
																		109			
						165						148		196			148	143	528	233	227
					182	185											184	144	1 126	479	235
																		142	492	224	220
																		112	11	6	183
																		108	112	62	181
115	104	114	112	140	152	174	218			144		152	184	184	185	155	127	9 977	4 442	225	
2					1	3	1					5									
n a d s a r b e t a r e .																					
104	118	112	127	137	135		178	107	161						190	136	121	24 727	11 292	219	
101	109	108	129	131	143											112	95	386	216	179	
118	107	105	132								147					118	99	3 697	2 213	167	
106	113	117	141	154	136		171		133	130	141	138	161		150	132	105	2 385	1 338	178	
106	108	118	125			160		115	135		127			188		142	123	7 971	3 529	226	
98	112	111	117							118						116	105	1 159	578	200	
103	106	108	116							112						107	93	213	130	164	
103	103	105	115	113				116								105	93	2 508	1 570	160	
99	103	112	112		145	160										104	91	1 579	1 116	141	
101	105	115	116		149						169	159				117	103	10 164	5 690	179	
97	99	100	105							158	213					98	85	232	150	155	
101	102	108	118	141				129	142	113						103	88	692	458	151	
		110	116	116		153					113			177		113	106	2 302	1 280	180	
	103	116	125	130	135	142								133		117	104	665	420	158	
83	106	110	115	124	124				141	117						109	101	1 335	796	168	
97	106	110	119	127	126											110	100	1 437	808	178	
	107	113	120	124	125	134				127		133	129	147		117	108	489	310	158	
			140	137		152					152	152	153			141	127	6 913	3 455	200	
					159	172							250			161	134	10 771	4 631	233	
		116	117	127	126	134										119	110	6 644	3 273	203	
	120	124	120	118		138										121	104	1 110	755	147	
99	114	118		113				123	124			151				114	97	1 501	905	166	
		99	124	126	117	138						153				119	107	1 239	647	191	
103	108	113	123	133	144	159	176	122	154	127	149	149	139	167	187	120	106	90 119	45 560	198	
97	166	205	106	49	45	30	19	2	2	9	6	2	1	2	1						
103	108	113	123	133	144	160	177	122	154	127	149	151	146	170	187	120	107	100 096	50 002	200	
99	166	205	106	49	46	33	20	2	2	9	6	7	1	2	1						

Bansektion nr	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal	Arbete mot timlön å ordinarie tid																	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal
		Löneinkomst, öre per tim.																	
		Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare								Medel- tal	
		Ortsgrupp								Ortsgrupp									
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm				
a. Stadigvarande																			
1	3	—	—	—	—	—	—	135	—	—	—	—	137	—	149	142	—		
2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	104	—	—	132	—	—	124	—		
3	1	84	—	—	104	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	109	—		
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149	—	—	—	149	—		
5	2	86	—	—	—	—	—	124	—	—	—	—	—	143	—	125	—		
6	1	—	91	—	103	—	—	—	—	—	—	—	132	—	—	126	—		
7	—	—	86	99	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—		
8	1	86	92	—	104	126	—	—	—	113	112	124	—	—	—	108	1		
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10	1	—	—	98	—	—	112	—	—	109	—	—	134	—	—	114	—		
11	1	86	90	98	103	—	—	—	95	—	118	—	—	—	—	103	—		
12	—	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—		
13	1	—	—	—	—	116	—	—	—	—	—	—	—	144	—	133	—		
14	—	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—		
15	—	—	92	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	—		
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
17	—	—	—	—	—	—	129	—	—	—	—	—	—	—	—	129	—		
18	1	—	—	—	—	—	137	—	—	—	—	—	—	146	—	139	—		
19	—	—	—	—	—	133	139	—	—	—	—	—	156	—	—	150	—		
20	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—	148	—	146	—		
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
22	—	—	—	97	—	—	—	—	—	116	—	123	—	—	—	115	—		
23	—	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—		
Löneinkomst i medeltal	—	85	91	98	104	119	118	127	135	95	—	109	117	143	134	144	149	126	
Ant. arb.	13	1	—	—	1	—	1	3	1	—	—	1	—	1	2	1	1	—	
b. Ban- och bygg-																			
1	97	77	84	91	105	107	114	—	131	129	97	103	111	153	132	—	145	109	
2	15	77	83	90	93	104	114	—	—	85	87	98	—	118	121	—	—	95	
3	101	77	83	90	97	—	114	—	—	86	97	97	111	—	127	—	—	100	
4	49	77	83	90	97	104	119	—	130	84	—	102	108	114	128	—	136	89	
5	29	78	83	91	97	—	—	125	—	158	97	106	111	—	—	140	—	120	
6	95	77	83	90	97	—	113	—	—	136	99	103	130	—	137	—	—	106	
7	28	77	83	91	97	104	114	—	—	—	95	100	107	—	—	139	—	91	
8	33	77	83	90	96	104	—	—	—	85	97	103	107	118	—	—	—	92	
9	97	77	83	90	97	—	114	125	—	90	93	99	111	—	127	137	—	88	
10	27	77	83	90	97	—	114	—	—	90	96	102	111	—	132	—	—	99	
11	136	77	83	90	97	103	114	125	—	84	163	104	111	118	128	139	—	103	
12	74	79	92	92	102	106	—	—	—	90	96	106	—	—	—	—	—	89	
13	7	—	—	91	102	109	—	125	—	—	—	—	115	123	—	137	—	113	
14	47	—	83	90	97	104	114	125	—	—	90	—	—	118	126	131	—	103	
15	51	77	83	98	97	107	114	—	—	—	93	100	—	114	121	—	—	99	
16	5	77	83	90	98	104	114	—	—	—	—	103	—	126	—	—	—	94	
17	9	—	—	90	97	104	114	125	—	—	104	112	117	101	140	—	—	97	
18	32	—	—	—	103	113	124	133	—	—	—	—	—	—	142	—	—	129	
19	24	—	—	—	—	125	135	—	—	—	—	—	—	142	140	—	—	131	
20	17	—	—	96	103	110	118	131	—	—	—	—	—	—	147	—	—	111	
21	36	—	87	94	101	107	118	128	—	—	—	—	—	129	—	—	—	109	
22	13	80	87	93	—	108	—	—	—	97	107	—	121	—	—	—	—	92	
23	15	—	—	97	103	109	118	131	—	—	—	—	—	122	—	—	—	105	
Löneinkomst i medeltal	—	77	84	92	98	106	115	129	131	103	98	99	113	117	132	140	145	101	
Ant. arb.	1 037	133	145	123	158	66	160	69	21	8	6	34	46	9	29	14	11	—	
Total lönein- komst i medelt.	—	78	84	92	98	106	115	129	132	103	98	99	113	118	132	140	146	102	
Totalt ant. arb.	1 050	139	145	123	159	66	161	72	22	8	6	35	46	10	31	15	12	—	

förändringsarbeten.

[illegible]

n a d s a r b e t a r e.

108	143	166	158	158	149	—	188	—	161	—	—	220	149	—	199	166	144	8 479	4 196	202
105	110	120	133	137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121	104	360	222	162
128	106	174	152	—	—	—	—	—	—	130	—	161	—	—	—	147	114	1 113	627	178
121	147	127	147	158	148	—	139	—	167	132	147	148	173	—	193	143	122	2 931	1 840	159
105	111	121	125	—	165	—	—	—	130	—	138	—	—	173	—	161	147	4 019	1 895	212
122	137	154	123	—	169	—	—	—	—	109	—	—	194	—	—	150	122	169	85	200
104	114	123	119	—	—	—	—	—	115	124	—	—	—	—	—	116	104	651	452	144
108	129	169	126	122	—	—	97	94	—	—	130	—	—	—	—	129	113	1 279	795	161
103	106	150	119	—	135	139	—	—	115	—	—	—	156	—	—	130	113	2 592	1 805	144
106	124	120	149	—	131	—	—	—	—	156	—	125	—	—	—	127	114	3 405	2 321	147
96	119	131	143	149	143	147	—	84	154	128	141	149	148	150	—	136	113	5 308	3 039	175
105	113	142	121	124	—	—	119	156	135	—	—	—	—	—	—	126	106	1 206	748	161
—	—	104	111	96	—	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137	116	394	209	189
—	105	115	123	138	137	142	—	—	—	—	—	124	133	—	—	120	111	1 059	611	173
98	105	115	112	117	132	—	—	157	143	—	128	118	—	—	—	111	104	1 026	680	151
95	78	98	107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95	94	—	—	—
—	—	125	125	130	134	140	—	—	—	—	—	—	151	—	—	128	115	43	24	179
—	—	—	146	152	161	163	—	—	—	—	145	—	—	—	—	160	139	—	—	—
—	—	—	—	169	181	—	—	—	—	—	246	175	—	—	—	175	140	907	394	230
—	—	125	130	—	132	138	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128	138	944	458	206
—	133	126	126	115	145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139	113	—	—	—
98	115	109	—	145	—	—	123	—	—	—	155	—	—	—	—	117	98	57	33	173
—	—	98	137	135	—	139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136	118	13	5	260
107	128	146	135	134	143	164	188	114	158	119	132	143	151	161	199	140	119	35 955	20 439	176
105	207	239	96	47	34	68	54	1	22	6	15	2	3	4	10	—	—	—	—	—
107	128	146	135	134	143	164	188	114	158	119	132	146	151	161	199	140	119	37 711	21 208	178
105	207	239	96	47	34	68	54	1	22	6	15	3	3	4	10	—	—	—	—	—

1. Kostnader för drift och underhåll

K o n t o			B a n s e k								
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
31	11—59	Sektionsledning.....	81.0	56.8	56.2	72.9	69.3	38.4	45.1	56.8	76.1
32		Linjetjänst:									
11		Avlöning till ord. tjänstemän	260.1	170.3	135.7	164.9	109.1	80.9	105.7	131.8	144.3
12		Avlöning till icke ord. tjänstemän.....	5.4	3.6	2.4	2.0	0.8	5.9	4.1	10.3	7.2
13		Avlöning till arbetarpersonal	28.9	4.8	1.7	3.9	6.6	4.1	9.0	3.7	20.2
17		Extra löneförmåner.....	3.6	0.6	1.6	1.3	1.3	1.2	0.5	0.4	0.4
18		Resekostnads- och traktementsersättning.....	16.3	6.9	8.7	11.8	5.5	8.9	9.6	6.6	14.0
32		Brännolja för motorer.....	4.4	1.8	3.2	2.2	2.0	1.2	3.1	1.2	2.9
16, 27, 31, 33—96 }		Övriga kostnader.....	82.5	6.1	13.9	9.8	23.1	4.2	3.4	5.2	7.4
		Summa tj.-konto 32	401.2	194.1	167.2	195.9	148.4	106.4	135.4	148.6	196.4
33		Anläggningar för elektrisk tågdrift:									
11		Avlöning till ord. tjänstemän	23.3	34.5	25.0	23.3	20.2	4.2	—	18.4	3.6
12		Avlöning till icke ord. tjänstemän.....	3.5	5.3	6.0	9.8	3.8	—	—	3.7	—
13		Avlöning till arbetarpersonal	0.2	3.5	3.6	0.6	0.2	0.7	—	0.4	—
17		Extra löneförmåner.....	0.4	0.1	0.2	0.6	0.5	—	—	0.6	0.1
18		Resekostnads- och traktementsersättning.....	1.8	2.9	3.4	3.0	3.2	0.7	—	2.7	1.0
32		Brännolja för motorer.....	0.3	0.2	0.6	0.6	0.7	0.1	—	0.9	0.1
27, 33 } —59 }		Övriga kostnader.....	1.2	0.4	0.7	1.2	1.1	0.7	—	0.3	0.8
		Summa tj.-konto 33	30.7	46.9	39.5	39.1	29.7	6.4	—	27.0	5.6
35		Underhåll av bana och byggnader:									
11		Banvallen.....	111.9	32.4	43.2	74.3	50.0	26.0	42.1	28.3	57.1
12		Broar, vägportar och trummor.....	39.3	5.7	9.1	10.4	14.3	10.6	7.8	13.5	19.4
13		Vägar, vägbroar och gångbroar.....	23.2	12.5	12.8	15.9	6.4	9.8	5.3	5.8	12.6
21		Råler med tillbehör.....	122.9	38.1	72.6	60.5	72.5	34.0	26.5	35.1	32.3
22		Spårväxlar och korsningar med tillbehör.....	84.5	35.7	40.1	50.2	55.2	22.2	14.2	51.9	30.8
23		Sliprar.....	295.2	179.1	163.9	217.7	131.1	140.3	132.8	110.4	188.0
24		Riktning.....	171.0	149.9	155.4	193.1	89.3	46.0	54.9	64.4	83.5
25		Ballast.....	212.4	49.4	121.9	174.4	46.2	67.2	59.1	102.0	132.5
31		Byggnader för energiens omformning.....	0.9	0.3	2.3	0.9	1.5	1.3	—	1.2	0.7
32		Elektrisk utrustning av stationer.....	3.9	3.1	9.4	12.0	8.2	2.0	—	3.5	0.7
33		Överföringsledningar, stolpar	—	—	—	—	0.1	—	—	0.1	—

¹ Inkomstsaldo.

underhåll.

i tusental kronor per bansektion och konto.

t i o n n u m m e r

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Samtliga bs
77.5	51.0	52.6	39.5	51.9	54.9	34.5	44.5	64.8	72.1	48.9	46.8	31.0	34.3	1 256.9
123.5	130.0	123.4	116.3	158.9	177.1	98.2	110.1	159.3	168.8	119.6	109.6	90.1	107.7	3 095.4
7.7	3.2	2.5	3.2	5.6	3.6	10.6	6.2	15.2	11.2	11.6	0.8	0.6	6.3	119.4
18.7	3.4	17.2	12.0	29.1	24.3	14.6	32.9	15.2	8.8	10.6	17.9	4.0	7.8	299.4
1.6	1.0	1.1	0.2	0.4	1.1	0.2	0.3	1.0	4.0	0.3	0.4	0.2	0.2	22.9
9.6	12.1	11.6	10.4	10.2	22.4	10.4	13.0	11.9	10.9	13.3	10.0	7.2	7.9	249.2
2.4	2.7	2.2	2.9	2.6	3.5	3.2	3.1	5.0	2.1	3.3	2.4	2.0	2.5	61.9
14.6	4.7	31.1	7.1	11.5	8.0	5.8	5.7	7.6	5.1	8.0	6.3	4.0	6.3	281.4
178.1	157.1	189.1	152.1	218.3	240.0	143.0	171.3	215.2	210.9	166.7	147.4	108.1	138.7	4 129.6
36.0	34.3	14.3	—	9.1	20.2	—	—	66.3	72.1	—	—	—	—	404.8
3.2	2.3	1.5	—	6.1	6.1	—	—	7.9	12.8	—	—	—	—	72.0
2.6	0.9	0.8	—	0.8	2.7	—	—	13.0	7.7	—	—	—	—	37.7
0.5	0.9	0.5	—	—	0.1	—	—	0.7	1.5	—	—	—	—	6.7
2.4	1.6	2.4	—	1.4	4.1	—	—	4.6	2.4	—	—	—	—	37.6
0.3	0.7	0.3	—	—	0.7	—	—	0.4	0.5	—	—	—	—	6.4
1.6	1.1	0.5	—	0.5	1.9	—	—	3.3	2.7	—	—	—	—	18.0
46.6	41.8	20.3	—	17.9	35.8	—	—	96.2	99.7	—	—	—	—	583.2
64.0	35.3	39.0	53.7	90.2	105.2	41.5	234.6	86.7	67.4	83.8	39.2	55.2	40.1	1 501.2
10.3	9.7	9.2	9.7	19.4	18.5	7.8	14.8	40.8	8.6	21.7	14.8	13.9	3.5	332.8
13.5	6.0	16.2	8.7	8.8	9.2	6.4	14.0	8.8	7.4	15.4	7.8	4.8	3.6	234.9
70.2	72.5	54.1	50.4	45.2	47.4	30.5	34.7	30.4	43.7	33.2	30.7	22.6	19.1	1 079.2
90.7	49.3	29.6	8.7	21.6	8.0	6.3	6.1	33.7	40.1	12.8	9.8	2.8	3.2	707.5
186.7	153.5	139.5	138.7	237.8	292.7	172.3	277.7	201.5	145.5	215.4	147.6	143.3	96.9	4 107.6
162.6	181.2	133.5	169.7	217.7	263.4	119.7	170.9	184.1	170.3	138.1	108.9	104.8	98.7	3 231.1
196.6	94.1	126.4	63.9	88.0	61.0	41.4	63.1	26.7	58.7	42.5	57.3	55.4	25.0	1 965.2
2.1	1.9	1.2	—	0.1	1.0	—	—	3.8	3.8	—	—	—	—	23.0
6.1	3.3	1.7	—	1.5	4.6	—	—	3.5	10.2	—	—	—	—	73.7
—	—	—	—	—	—	—	—	6.5	2.9	—	—	—	—	9.6

1. Kostnader för drift och underhåll

K o n t o			B a n s e k								
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
35	34	Överföringsledningar, övriga delar.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	35	Kontaktledningar, stolpar...	18.2	1.0	7.5	20.4	21.1	1.9	—	14.6	0.6
	36	” övriga delar.....	44.8	13.6	27.8	26.9	28.0	7.9	—	20.5	10.6
	37	Revisionsvagnar.....	0.2	1.6	0.8	0.5	0.3	—	—	0.9	—
	41	Byggnader för allmän förvaltning.....	91.9	—	—	—	0.5	5.6	—	1.3	—
	42	Byggnader för trafik tjänst...	94.7	36.8	43.3	32.0	37.1	21.7	15.0	27.9	33.3
	43—47	Övriga husbyggnader.....	38.9	10.7	25.6	11.2	13.5	9.4	10.5	13.7	9.3
	48	Planteringar.....	57.8	12.0	17.4	16.3	36.9	10.8	11.6	19.6	16.3
	51	Stationsplaner m. m.....	67.2	22.4	23.6	36.3	14.2	12.4	11.1	8.9	25.4
	52	Hamnanläggningar.....	—	—	—	—	—	—	0.7	0.2	0.4
	53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar.....	51.8	19.1	17.8	23.2	23.5	8.6	7.9	12.2	22.1
	55	Maskinella anordningar.....	2.8	2.1	5.3	2.4	3.4	2.8	1.1	3.3	1.0
	57	Brandväsendet.....	2.6	0.2	1.7	0.9	0.4	1.4	0.4	1.3	0.4
	59	Övriga anordningar.....	12.1	1.1	1.4	1.4	4.7	1.9	0.1	3.0	0.7
	71	Telegraf- och telefonanläggningar.....	30.5	15.1	8.7	7.7	12.9	6.0	8.3	9.8	16.3
	73	Signal- och säkerhetsanläggningar.....	129.9	58.8	68.7	75.4	69.4	27.5	25.4	64.7	77.5
	75	Stängsel.....	36.1	32.0	25.9	33.9	12.8	18.1	28.6	32.3	42.8
	77	Snöröjning.....	11.6	5.9	13.0	12.1	12.7	11.6	38.7	25.2	6.7
		Summa tj.-konto 35	1 756.3	738.6	919.2	1 110.0	766.2	507.0	502.1	675.6	821.0
71	10	} Hjälpelanläggningar.....	48.8	—	—	—	17.5	2.8	—	—	—
73	10										
78		Underhåll av inventarier och effekter:									
	42	Dressiner.....	17.4	8.2	16.7	15.1	15.5	8.3	10.9	15.6	10.3
	43	Snöplogar och dylikt.....	3.6	0.8	0.6	0.1	—	1.1	1.4	0.6	—
	45, 46, 49	Diverse fordon på spår.....	1.8	4.1	2.5	4.2	3.3	2.0	1.6	3.9	5.9
	51	Automobiler.....	3.4	—	—	—	1.1	—	—	—	—
	66	Övriga kostnader.....	10.9	2.1	1.5	3.2	2.0	1.6	0.7	0.9	2.4
		Summa tj.-konto 78	37.1	15.2	21.3	22.6	21.9	13.0	14.6	21.0	18.6
		Summa tj.-konton 31—33, 35, 71, 73, 78.....	2 355.1	1 051.6	1 203.4	1 440.5	1 053.0	674.0	697.2	929.0	1 117.7
300, 308		Avgår: inkomster.....	47.9	0.9	9.8	16.1	16.4	23.8	9.3	18.4	84.1
		Återstår	2 307.2	1 050.7	1 193.6	1 424.4	1 036.6	650.2	687.9	910.6	1 033.6
		Motsvarande år 1935.....	2 211.4	1 023.2	1 064.2	1 364.0	1 014.3	619.2	627.7	890.9	925.1

Ang. uppgift å ändrade förhållanden, som påverka jämförelsen med föregående år, se 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															Samtliga bs
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
—	—	—	—	—	0.1	—	—	4.5	10.8	—	—	—	—	15.4	
3.0	2.8	2.0	—	0.6	0.1	—	—	34.7	18.4	—	—	—	—	146.9	
23.7	20.0	10.1	—	7.5	19.7	—	—	18.2	28.3	—	—	—	—	307.6	
0.2	0.3	—	—	0.1	0.8	—	—	2.3	5.1	—	—	—	—	13.1	
9.4	—	—	12.2	—	2.1	0.4	0.3	3.0	—	—	—	—	—	126.7	
77.6	34.3	31.8	33.6	32.4	35.9	10.8	22.0	17.8	7.8	24.6	21.0	7.7	4.9	704.0	
10.3	13.4	9.3	13.1	16.7	11.4	10.5	13.0	17.5	24.1	18.5	20.9	5.5	6.5	333.5	
47.4	12.4	20.2	43.2	14.3	18.5	8.3	22.6	18.0	18.4	33.3	10.3	5.6	10.0	481.2	
51.1	14.1	30.5	17.6	10.1	16.0	15.9	9.1	13.5	4.3	13.8	13.2	6.0	2.9	439.6	
—	—	—	—	—	4.3	—	—	2.9	—	—	—	0.2	—	8.7	
25.7	9.4	14.4	10.5	12.8	14.7	9.1	12.0	12.8	22.5	18.5	9.5	3.7	2.9	364.7	
4.6	2.8	2.4	2.3	1.3	8.3	0.4	0.3	38.0	4.6	0.5	1.6	0.4	0.5	92.2	
0.7	1.1	3.1	0.3	0.3	0.6	0.4	0.6	0.8	2.2	2.0	0.1	0.3	0.6	22.4	
3.3	1.0	3.6	1.9	1.6	3.4	0.9	1.8	1.8	0.8	3.1	0.6	0.1	0.1	50.4	
20.8	14.6	10.8	21.1	25.9	25.3	9.4	14.3	31.3	15.0	26.1	14.3	6.2	6.3	356.7	
107.9	61.4	66.4	32.3	58.8	90.5	15.0	32.7	41.3	18.2	35.8	18.5	16.8	6.1	1 199.0	
16.3	26.8	22.8	30.6	27.5	26.9	17.3	22.5	13.8	7.3	31.6	19.3	17.1	6.3	548.6	
10.0	6.3	13.5	47.4	21.4	15.0	18.7	26.7	102.7	183.2	57.9	27.3	20.6	24.3	712.5	
1 214.8	827.5	791.3	769.6	961.6	1 104.6	543.0	993.8	1 001.4	929.6	828.6	572.7	493.0	361.5	19 189.0	
8.2	—	—	7.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84.6	
15.7	11.9	11.7	10.2	12.0	15.5	11.2	11.2	13.2	8.1	10.2	8.1	7.5	7.1	271.6	
0.7	0.1	1.0	4.3	3.0	1.6	2.1	2.8	2.6	6.2	7.0	2.2	1.4	0.9	44.1	
10.7	3.0	2.0	5.7	5.2	5.5	5.2	6.1	0.5	2.9	3.4	1.9	1.0	1.3	83.7	
—	—	—	—	—	—	—	—	0.3	1.1	—	—	—	—	5.9	
1.9	1.9	2.2	1.2	1.0	1.7	1.0	0.9	3.0	3.3	1.5	1.4	0.8	0.8	47.9	
29.0	16.9	16.9	21.4	21.2	24.3	19.5	21.0	19.6	21.6	22.1	13.6	10.7	10.1	453.2	
1 554.2	1 094.3	1 070.2	989.9	1 270.9	1 459.6	740.0	1 230.6	1 397.2	1 333.9	1 066.3	780.5	642.8	544.6	25 696.5	
26.8	37.7	9.3	1.6	10.4	25.0	1.5	7.0	1.8	8.0	9.5	9.7	11.9	13.5	400.4	
1 527.4	1 056.6	1 060.9	988.3	1 260.5	1 434.6	738.5	1 223.6	1 395.4	1 325.9	1 056.8	770.8	630.9	531.1	25 296.1	
1 538.1	1 024.1	957.1	893.3	1 096.3	1 312.2	707.9	1 023.2	1 319.3	1 268.4	981.6	718.3	610.5	498.0	23 688.3	

Drifftjänststatistik för år 1936.
statistik för år 1936.

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

A-

K o n t o		Väst-berga —Ul-riks- dal	Väst-berga —Järna	Järna- na— Halls- berg	Ul-riks- dal— Upp- sala C	Upp- sala C —Kryl- bo	Öre- bro S —Halls- berg	Järna —Ny- köping —Aby —Ka- trine- holm	Aby — Mjöl- by
31 11—59	Sektionsledning.....	202	204	143	101	116	69	124	134
32	Linjetjänst:								
11	Avlöning till ord. tjänstemän.....	603	411	345	227	411	175	369	403
12	” ” icke ord. tjänstemän.....	25	2	—	1	1	—	17	2
13	” ” arbetarpersonal.....	54	—	—	10	21	—	3	17
17	Extra löneförmåner.....	11	5	3	2	3	1	1	1
18	Resekostnads- och traktamentsers.....	11	28	13	24	25	7	22	11
32	Brännolja för motorer.....	15	4	5	1	5	1	6	2
16, 27, 31, } 33—96 }	Övriga kostnader.....	343	29	22	13	35	3	5	20
	Summa tj.-konto 32	1 062	479	388	278	501	187	423	456
35	Underhåll av bana och byggnader:								
11	Banvallen.....	379	81	89	71	84	11	137	27
12	Broar, vägportar och trummor.....	148	38	4	9	21	7	19	9
13	Vägar, vägbroar och gångbroar.....	66	28	39	15	39	6	12	40
21	Råler med tillbehör.....	329	196	152	70	206	126	86	87
22	Spärväxlar och korsningar med tillbehör.....	299	178	129	156	89	55	36	115
23	Sliprar.....	525	482	381	451	445	303	417	402
24	Riktning.....	345	439	411	205	425	259	373	319
25	Ballast.....	175	843	161	904	104	46	137	94
41	Byggnader för allmän förvaltning.....	456	—	—	—	—	—	—	—
42	” trafikjänst.....	256	83	74	68	134	54	65	97
43—47	Övriga husbyggnader.....	80	33	74	47	58	11	6	38
48	Planteringar.....	225	26	50	18	38	33	31	25
51	Stationsplaner m. m.....	195	27	87	36	84	22	46	55
52	Hamnanläggningar.....	—	—	—	—	—	—	—	—
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledn.....	131	66	53	16	76	29	33	52
55	Maskinella anordningar.....	10	8	10	—	8	1	3	6
57	Brandväsendet.....	10	3	3	—	5	1	—	1
59	Övriga anordningar.....	16	5	2	17	41	6	1	4
71	Telegraf- och telefonanläggningar.....	86	22	18	15	50	4	26	41
73	Signal- och säkerhetsanläggningar.....	252	273	142	242	133	95	98	163
75	Slängsel.....	39	62	66	59	61	35	77	70
77	Snöröjning.....	11	31	20	5	23	41	5	19
	Summa tj.-konto 35	4 033	2 924	1 965	2 404	2 124	1 145	1 608	1 664
71 10 } 73 10 }	Hjälpanläggningar.....	242	—	—	—	—	—	—	—
78	Underhåll av inventarier o. effekter:								
42	Dressiner.....	19	18	44	41	28	11	19	18
43	Snöplogar och dylikt.....	—	—	—	—	20	1	1	2
45, 46, 49	Diverse fordon på spår.....	2	7	6	5	1	4	15	6
51	Automobiler.....	17	—	—	—	—	—	—	—
66	Övriga kostnader.....	46	9	6	5	4	—	3	6
	Summa tj.-konto 78	84	34	56	51	53	16	38	32
	Summa tj.-konton 31, 32, 35, 71, 73, 78	5 623	3 641	2 552	2 834	2 794	1 417	2 193	2 286
300, 308	Avgr.: inkomster.....	139	51	9	69	25	12	2	2
	Återstår	5 484	3 590	2 543	2 765	2 769	1 405	2 191	2 284
	Motsvarande år 1935.....	5 279	3 594	2 458	2 259	3 168	1 295	2 057	2 260

1 Inkomstsaldo.

i kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton.

linjer.

Halls- berg— Falkö- ping C	Falkö- ping C— Alings- ås	Alings- ås — Par- tille	Partille —Göte- borg C o. Ols- kroken —Göte- borg— Ting- stad	Göte- borg — Halm- stad C	Mjöl- by— Säv- sjö	Säv- sjö— Häss- le- holm	Häss- le- holm —Ar- löv	Arlöv —Mat- mö C —Lun- dåvå- gen	Lun- dåvå- gen— Träl- leborg F	Arlöv — Halm- stad C	Kryl- bo— Ljus- dal	Luleå — Gälli- vare	Gälli- vare —Ki- runa C	Kiru- na C — Vassi- jaure — gränsen	Samt- liga A- linjer
142	173	208	218	208	97	118	175	237	166	152	94	208	166	281	158
316	270	309	355	386	247	299	299	244	315	349	328	460	438	614	366
13	5	4	—	20	7	6	22	10	6	6	4	39	22	47	11
3	37	1	20	48	3	12	7	77	120	33	36	46	27	28	23
1	1	2	7	1	2	2	1	13	—	3	2	3	1	23	4
11	14	23	12	44	26	24	26	7	27	34	40	38	25	43	25
3	7	5	5	11	7	5	6	3	6	8	9	15	6	7	7
17	9	30	122	29	11	8	30	52	30	114	17	22	11	20	45
348	343	374	521	539	303	356	391	406	504	547	436	623	530	782	481
57	124	201	129	157	49	105	217	15	110	92	148	282	157	262	136
34	14	20	68	60	5	39	28	1	14	29	11	145	16	37	38
13	8	19	25	52	4	23	28	11	62	37	17	30	10	36	27
106	117	102	333	86	129	177	114	338	151	167	71	96	70	199	145
179	96	38	269	144	128	72	173	510	112	116	9	119	58	189	134
233	345	326	440	408	289	356	472	305	377	368	397	567	437	475	405
181	355	346	163	220	350	404	426	249	513	356	431	540	458	605	370
153	247	82	100	504	223	163	607	551	82	259	136	96	103	259	248
4	—	—	3	—	—	—	16	48	15	2	6	5	—	—	25
75	52	48	175	100	43	108	85	547	124	94	60	58	15	33	96
38	8	10	74	9	23	34	19	59	2	32	25	58	26	120	41
55	21	332	32	41	29	22	139	112	70	60	29	58	46	68	62
19	32	53	41	55	29	31	28	155	342	123	30	44	16	11	59
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	1
44	31	101	73	84	14	26	52	120	45	49	29	45	50	89	54
9	1	5	17	1	4	8	2	28	15	11	9	137	1	26	17
2	—	2	2	1	2	2	—	5	—	7	1	3	6	8	3
6	1	10	24	2	3	1	5	13	10	9	8	6	2	3	8
33	17	24	58	32	30	31	35	111	23	34	53	101	30	63	43
161	252	211	172	273	100	164	212	310	313	259	192	146	36	76	178
73	72	36	19	116	45	69	31	18	78	54	42	47	19	26	54
72	13	12	65	19	14	11	20	—	38	42	26	299	325	805	85
1 548	1 806	1 978	2 232	2 364	1 513	1 846	2 709	3 506	2 496	2 200	1 730	2 892	1 881	3 390	2 229
—	14	—	101	—	—	—	—	93	—	—	—	—	—	—	18
42	29	38	59	29	27	22	36	33	29	40	32	41	21	30	32
1	—	—	—	—	—	—	2	2	2	4	3	9	14	25	4
10	4	7	14	19	7	6	24	33	21	9	10	2	—	17	9
—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7	1
3	7	8	4	8	4	4	4	7	3	7	3	10	4	16	8
56	40	53	84	56	38	32	66	75	55	60	48	63	39	95	54
2 094	2 376	2 613	3 206	3 167	1 951	2 352	3 341	4 317	3 221	2 959	2 308	3 786	2 616	4 548	2 940
49	40	44	55	433	72	87	61	79	59	30	41	4	10	39	61
2 045	2 336	2 569	3 151	2 734	1 879	2 265	3 280	4 238	3 162	2 929	2 267	3 782	2 606	4 509	2 879
1 864	2 382	2 579	2 974	2 542	1 751	2 253	3 214	3 891	3 032	2 945	2 177	3 537	2 378	4 329	2 772

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

B-

K o n t o		Kryl- bo— Örebro S	Halls- berg— Mjölby	Upp- sala C— Gävle C	Fal- köping C—Näs- sjö	Göte- borg- Ting- stad— Ström- stad
31 11—59	Sektionledning.....	104	132	65	137	177
32	Linjetjänst:					
11	Avlöning till ord. tjänstemän.....	260	321	250	318	343
12	» » icke ord. tjänstemän.....	10	3	1	3	16
13	» » arbetarpersonal.....	3	4	71	20	54
17	Extra löneförmåner.....	4	4	3	1	1
18	Resekostnads- och traktamentsersättning.....	18	28	39	18	29
32	Brännolja för motorer.....	10	6	2	3	3
16,27,31, 33—96	Övriga kostnader.....	51	7	38	7	9
	Summa tj.-konto 32	356	373	404	370	455
35	Underhåll av bana och byggnader:					
11	Banvallen.....	164	55	66	80	132
12	Broar, vägportar och trummor.....	17	25	29	35	38
13	Vägar, vägbroar och gångbroar.....	12	69	12	16	13
21	Råler med tillbehör.....	128	138	83	72	77
22	Spärväxlar och korsningar med tillbehör.....	51	45	5	62	15
23	Sliprar.....	347	277	344	310	536
24	Riktning.....	338	345	47	165	202
25	Ballast.....	61	877	218	407	177
41	Byggnader för allmän förvaltning.....	—	—	—	3	—
42	» » trafik-tjänst.....	96	73	90	62	69
43—47	Övriga husbyggnader.....	23	8	66	31	37
48	Planteringar.....	30	18	30	39	41
51	Stationsplaner m. m.....	38	63	60	28	73
52	Hamnanläggningar.....	—	—	—	—	2
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar.....	28	15	77	11	29
55	Maskinella anordningar.....	14	1	1	7	4
57	Brandväsendet.....	4	—	—	5	1
59	Övriga anordningar.....	4	1	1	9	1
71	Telegraf- och telefonanläggningar.....	14	11	30	10	50
73	Signal- och säkerhetsanläggningar.....	183	114	144	161	123
75	Stängsel.....	59	57	63	90	100
77	Snöröjning.....	21	23	28	44	16
	Summa tj.-konto 35	1 632	2 215	1 394	1 647	1 736
71 10 } 73 10 }	Hjälpanläggningar.....	—	—	—	—	—
78	Underhåll av inventarier och effekter:					
42	Dressiner.....	43	37	19	27	23
43	Snöplogar och dylikt.....	1	1	1	2	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår.....	4	6	4	10	11
66	Övriga kostnader.....	3	2	2	2	4
	Summa tj.-konto 78	51	46	26	41	38
	Summa tj.-konton 31, 32, 35, 71, 73, 78	2 143	2 766	1 889	2 195	2 406
300, 308	Avgår: inkomster.....	19	24	38	41	5
	Återstår	2 124	2 742	1 851	2 154	2 401
	Motsvarande år 1935.....	1 941	1 934	1 575	2 312	2 152

1 Inkomstsaldo.

kronor per spårkilometer å olika bandeler och konton (forts.).
injer.

Laxå— Char- lotten- berg— gränsen	Ljus- dal— Bräcke	Bräcke, —Lång- sele	Kila- fors— Stug- sund	Ljus- dal— Hu- diks- vall	Ånge— Sunds- vall C	Bräcke —Brun- flo	Brunflo —Öster- sund V	Öster- sund V— Stor- lien— gränsen	Sunds- vall C— Gävle C	Härnö- sand— Sunds- vall C	Lång- sele— Jörn	Jörn— Bo- den C	Samtliga B-linjer
122	91	89	96	76	91	78	165	89	81	98	131	108	109
256	236	300	274	282	311	340	277	285	215	238	343	253	283
19	10	10	—	—	6	—	14	3	13	—	3	36	10
13	37	17	61	6	100	33	96	19	57	107	23	26	35
4	1	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	2
28	19	16	28	39	13	35	15	25	27	48	30	34	27
4	8	5	—	1	1	4	11	6	4	3	7	7	5
13	16	9	17	5	51	7	102	9	7	8	12	21	18
337	327	357	380	333	483	420	516	348	324	405	419	378	380
83	103	274	125	262	143	90	47	133	145	436	181	149	143
34	8	40	181	45	9	14	—	30	42	12	49	14	33
31	13	7	10	16	25	23	68	19	13	29	14	22	20
108	129	54	91	71	84	105	76	116	57	64	91	82	92
70	103	12	44	21	15	12	97	16	1	7	21	54	35
445	369	299	544	357	374	325	203	273	663	653	510	437	425
146	346	387	405	427	441	432	285	388	369	377	369	303	304
213	162	245	24	59	92	199	49	134	66	79	235	95	193
18	—	—	—	—	—	—	316	—	—	—	—	—	6
69	73	55	89	68	50	9	394	80	36	33	34	64	66
30	18	63	40	8	16	6	126	29	7	3	45	74	34
34	10	18	22	16	39	6	924	30	43	116	19	35	42
39	28	14	37	23	18	18	148	50	10	17	25	54	37
—	—	—	32	30	—	—	—	—	—	—	—	—	2
27	34	21	29	28	12	—	113	28	11	17	15	60	28
9	2	2	81	6	2	—	6	8	2	2	1	1	6
4	1	—	—	2	—	—	2	—	—	—	1	8	2
6	1	2	4	2	8	2	31	2	1	7	1	12	4
19	76	43	57	27	27	10	205	58	14	82	40	87	40
87	114	84	123	92	125	88	162	88	86	119	70	130	110
57	30	49	59	20	67	59	60	84	51	43	63	62	61
37	15	30	40	20	62	46	42	145	30	75	68	124	50
1 566	1 635	1 699	2 037	1 600	1 609	1 444	3 354	1 711	1 645	2 171	1 852	1 867	1 733
9	—	—	—	—	—	—	—	39	—	—	—	—	3
26	24	25	15	18	18	12	60	25	15	22	26	26	25
4	2	4	9	1	15	4	5	17	—	—	8	9	5
6	9	9	10	7	10	10	29	12	8	9	7	13	8
5	3	1	9	1	1	1	6	4	1	1	2	7	3
41	38	39	43	27	44	27	100	58	24	32	43	55	41
2 075	2 091	2 184	2 556	2 036	2 227	1 969	4 135	2 245	2 074	2 706	2 445	2 408	2 266
76	17	18	46	36	19	3	7	4	29	15	31	64	31
1 999	2 074	2 166	2 510	2 000	2 208	1 966	4 128	2 241	2 045	2 691	2 414	2 344	2 235
1 973	1 770	1 894	2 381	2 109	2 287	1 722	3 464	2 020	1 772	2 091	2 361	1 947	2 034

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

C-

K o n t o		Öre- bro S— svartå	Sö- der- tälje C— Nyby- bruk	Stål- boga- Ske- bo- kvarn	Sköv- de— Karls- borg	Kris- tine- hamn —Mora	Vans- bro— Särna	Barse- bäcks- hamn —Sjö- bo	Billes- holms gru- va— Lands- krona o. Ås- torp— Mölle	Vein- ge— Mar- ka- ryd— Häss- le- holm
31 11—59	Sektionsledning.....	66	106	75	71	111	71	57	113	94
32	Linjetjänst:									
11	Avlöning till ord. tjänstemän....	250	241	133	236	272	150	145	217	248
12	» » icke ord. tjänstem.	—	7	37	—	11	5	16	3	16
13	» » arbetarpersonal....	14	29	1	1	24	11	37	70	53
17	Extra löneförmåner.....	—	2	1	1	2	—	—	2	2
18	Resekostn.- o. traktamentsers....	12	32	14	26	21	20	14	19	22
32	Brännolja för motorer.....	7	3	—	2	8	4	4	2	3
16,27,31,) 33—96)	Övriga kostnader.....	5	9	2	4	9	5	13	7	9
	Summa tj.-konto 32	288	323	188	270	347	195	229	320	353
35	Underhåll av bana o. byggnader:									
11	Banvallen.....	23	306	58	63	127	32	56	59	171
12	Broar, vägportar o. trummor....	19	31	7	21	15	18	25	11	23
13	Vägar, vägbroar o. gångbroar...	8	17	9	8	13	8	30	71	18
21	Räler med tillbehör.....	77	58	56	44	76	26	49	62	99
22	Spårväxlar o. korsningar med till- behör.....	13	15	1	5	6	37	20	1	30
23	Sliprar.....	309	426	646	238	316	226	232	344	376
24	Riktning.....	265	253	200	48	108	128	163	239	323
25	Ballast.....	24	152	17	139	155	80	68	653	74
41	Byggnader för allm. förvaltn....	—	—	—	1	—	—	5	—	—
42	» » trafikfjänt.....	29	57	13	20	42	16	21	80	35
43—47	Övriga husbyggnader.....	5	11	2	5	25	18	2	12	5
48	Planteringar.....	14	34	5	20	28	20	15	30	43
51	Stationsplaner m. m.....	29	101	25	4	31	12	5	115	29
52	Hamnanläggningar.....	—	—	—	—	3	—	—	—	—
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar.....	16	31	29	2	21	9	7	18	6
55	Maskinella anordningar.....	3	2	4	1	4	—	1	2	2
57	Brandväsendet.....	—	—	—	2	1	—	1	5	10
59	Övriga anordningar.....	—	1	—	4	—	—	4	1	16
71	Telegraf- och telefonanlägg....	10	11	6	9	20	13	24	19	6
73	Signal- och säkerhetsanlägg....	61	61	46	61	73	24	37	91	59
75	Stängsel.....	56	64	35	43	64	55	42	46	64
77	Snöröjning.....	48	22	18	36	61	113	33	22	18
	Summa tj.-konto 35	1 009	1 653	1 171	775	1 220	818	822	1 850	1 407
78	Underhåll av invent. o. effekter:									
42	Dressiner.....	29	21	7	32	29	13	24	11	17
43	Snöplogar och dylikt.....	1	—	—	—	5	1	1	2	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår.....	2	17	—	3	4	2	8	3	3
66	Övriga kostnader.....	2	5	—	1	2	1	2	1	3
	Summa tj.-konto 78	34	43	7	36	40	17	35	17	23
	Summa tj.-konton 31, 32, 35, 78	1 397	2 125	1 441	1 152	1 718	1 101	1 143	2 300	1 877
300, 308	Avgår: inkomster.....	12	59	2	22	23	15	21	21	17
	Återstår	1 385	2 066	1 439	1 130	1 695	1 086	1 122	2 279	1 860
	Motsvarande år 1935.....	1 432	1 803	1 252	1 011	1 603	905	1 429	1 519	1 623

¹ Inkomstsaldo. ² Utgiftssaldo.

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

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

injer.

Mo- ra— Brun- flo	Orsa— Boll- näs	Öster- sund V— Ho- ting	Ho- ting— Storu- man	Ho- ting— Fors- mo	Lång- sele— Här- nös- sand	Harm- än- ger— Berg- sjö	Boden C— Hapa- ran- da— Örn- skölds- vik C	Mel- lansel — Örn- skölds- vik C	Vän- näs— Holm- sund	Häll- näs— Storu- man	Bas- tu- träsk — Skel- lefte- hamn	Jörn — Ar- vids- jaur	Älvs- by— Piteå	Stor- uman — Ar- vids- jaur	Gälli- va- re— Jokk- mökk	Samt- liga C- linjer
57	79	55	54	58	153	35	93	109	122	84	157	102	70	63	67	83
174	187	150	181	196	276	162	234	294	273	229	399	264	231	258	299	221
24	4	10	22	17	4	7	19	2	—	11	—	11	—	20	42	14
20	44	13	15	25	139	23	20	13	78	16	90	30	10	15	22	30
—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	1	—	1	1	1	1
17	25	15	19	9	37	1	24	11	16	18	42	15	18	20	14	20
7	2	5	6	7	7	—	7	8	14	4	7	9	5	5	9	6
12	5	6	8	7	21	—	13	36	37	11	20	11	14	19	14	11
254	267	199	251	262	485	193	317	366	420	289	559	340	279	338	401	303
38	187	104	54	51	1361	25	192	113	112	114	116	65	136	83	79	156
14	13	15	40	8	48	4	75	46	40	7	55	8	9	9	5	23
13	5	5	9	8	68	2	41	63	24	8	35	13	17	7	5	18
50	70	94	55	55	102	13	63	135	61	39	90	70	35	37	36	61
14	5	5	7	4	29	—	9	21	32	7	17	1	6	10	7	13
296	353	288	468	674	487	179	423	536	405	308	469	350	468	83	417	352
201	261	287	265	273	473	221	300	343	355	228	351	284	111	200	324	240
28	219	119	79	45	282	65	83	66	39	28	147	207	64	21	—	107
1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	1
20	17	14	15	12	114	9	36	61	57	10	112	6	59	14	15	32
24	5	13	16	5	68	—	17	49	39	18	46	2	3	18	13	19
17	9	9	17	10	72	—	103	28	47	20	52	8	28	32	18	30
23	46	6	6	7	43	2	12	6	80	8	51	4	9	6	12	25
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
18	12	5	8	1	67	1	24	32	40	7	44	1	18	9	4	17
1	—	2	—	—	1	—	1	6	3	2	16	1	1	1	—	2
1	—	1	2	—	2	—	1	2	—	1	1	1	2	2	—	1
2	2	1	—	—	9	—	3	—	—	1	2	—	1	—	—	2
17	16	8	3	29	28	14	37	33	16	14	23	9	7	17	30	18
23	40	27	28	11	120	—	40	16	16	10	64	9	18	19	9	38
30	34	43	29	30	78	23	68	79	44	28	62	9	53	4	8	43
38	20	77	39	37	72	33	112	92	103	46	128	81	111	54	186	64
869	1315	1123	1140	1260	3526	591	1640	1730	1513	904	1831	1129	1156	626	1184	1262
22	14	12	18	17	32	3	19	27	24	16	30	14	11	17	16	20
5	1	3	15	—	3	—	21	3	1	2	2	2	3	2	3	4
9	11	9	1	3	35	4	3	—	—	2	1	2	2	5	—	6
1	3	—	2	1	4	—	1	7	4	1	10	—	—	3	1	2
37	29	24	36	21	74	7	44	37	29	21	43	18	16	27	20	32
1217	1690	1401	1481	1601	4238	826	2099	2242	2084	1298	2640	1589	1521	1054	1672	1680
3	4	2	9	9	24	7	211	4	79	1	52	7	—	71	6	16
1214	1686	1399	1472	1592	4214	819	2110	2238	2005	1297	2588	1582	1521	983	1666	1664
1126	1731	1320	1280	1527	3420	873	2132	1829	2249	1322	2025	1253	1442	923	1502	1524

delats på grundval av summa bokförda övriga utgifter å resp. bandelar.
förklarar den höga kostnaden för planteringar å dessa bandelar.

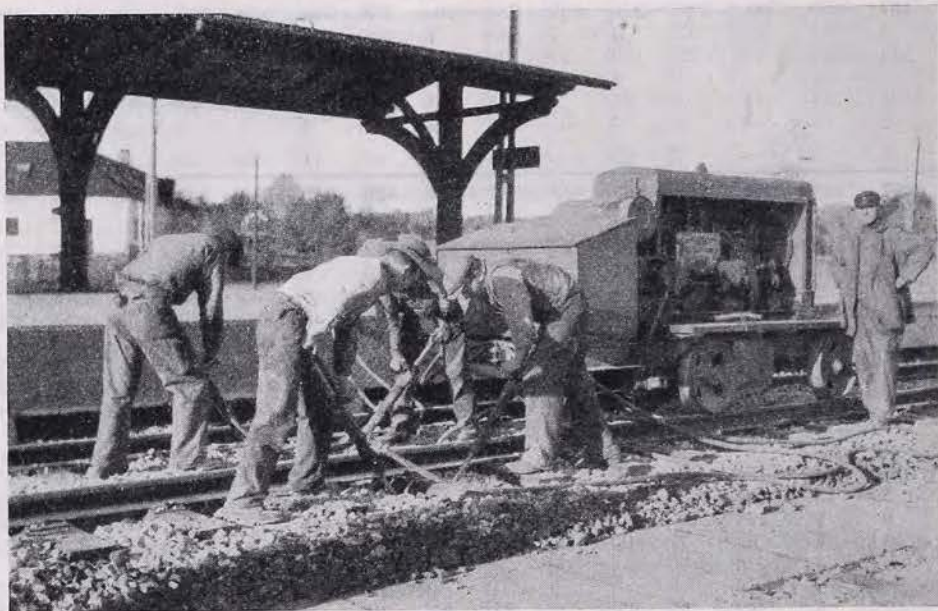
3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten.

Inläggning av makadamballast.

Makadaminläggning har under året verkställt bl. a. å linjerna Ulriksdal—Uppsala, Älvsjö—Södertälje S och Arlöv—Malmö.

Å linjen *Ulriksdal—Uppsala* har inläggning av makadamballast utförts å en sträcka av 2 160 m. Makadamen härtill har erhållits från Tensmyrans grusgrop, där makadamkrossningen utförts i direkt kombination med grusutlastningen.

Under året har den år 1935 påbörjade makadaminläggningen å linjen *Älvsjö—Södertälje S* fortsatt, och hava arbetena härmed, omfattande en sträcka av 8 300 m, utförts på samma sätt som de i 1935 års redogörelse beskrivna. Med gott resultat har vid årets arbeten använts ett från A.-B. Atlas Diesel inköpt transportabelt dieselmotordrivet kompressoraggregat jämte fyra ballaststoppningsmaski-



Ballaststoppningsmaskiner i arbete.

ner med tillbehör. Ovanstående bild visar stoppningsmaskiner med kompressor i arbete å Huddinge bangård.

Å linjen *Arlöv—Malmö* har grusballasten i nedspåret utbytts mot makadamballast på en längd av 2 020 m. Arbetet, som påbörjades under april månad, bedrevs så, att bortschaktning av grusballast, lossning av makadam och lyftning av spåret verkställdes nattetid och användes härtill 32 man. Under dagen utfördes spårjustering och lossning av grusballast med en arbetsstyrka av sammanlagt 16 man. Makadaminläggning verkställdes till en längd av 120 m i medeltal per dygn.

Kostnaderna för inläggning under år 1936 av makadam vid här ovan angivna platser framgår av efterföljande tablå.

Denna tablå visar även, att kostnaderna för makadaminläggningen variera högst väsentligt, vilket till stor del beror på olika kostnader för makadamens åtkomst. För arbetena inom 1 och 4 bs har makadamen tillverkats i S. J:s egna eller

av S. J. disponerade grusgröpar i samband med grusutlastningen, varemot makadamen för arbetena inom 10 bs inköpts.

Utförda arbeten m. m.	Ulriksdal— Uppsala	Älvsjö— Södertälje S	Arlöv— Malmö	Anm.
Längden av linjesträckan, m.....	2 160	8 300	2 020	
Makadamstorlek, mm.....	15—40	15—25 25—60	25—50	
Makadamens djup under r. u. k., m	0.30	0.35	0.35	
Makadamåtgång per spår, kbm ...	1.00	1.19	1.30	
	Kostnad, kr., per spår			
Makadam, lastad å vagn vid till- verkningsplatsen.....	3.40	6.60 ¹	5.53	¹ Här ingår även kostn. för spår m. m. i gro- pen.
Utgrävning av försliten ballast till ett djup av 15—35 cm.....	0.80	0.85	3.18	
Upplastning av d:o.....	0.60	0.40		
Lossning av d:o.....	0.30	0.22		
» » makadam.....	0.20 ²	2.31	0.98	² Självttipp. vagnar.
Inläggning och stoppning av makad.	0.60		0.80	
Justering av spår och banketter...	0.15		1.03	
Fraktkostnad för:				
makadam.....	1.00	1.13	1.66	
borttagen försliten ballast.....	0.55			
Underhåll av verktyg och redskap, bevakning m. m.....	—	0.55	0.53	
S:a kostn. per spår, kr.	7.60	12.06	13.71	

I *Tensmyrans grusgröpar* inom 1 bs har kostnaden för stenkrossningen genom maskinella anordningar och rationalisering av stenmaterielens transport och lastning på vagn i gropen kunnat förbilligas och utgjorde under år 1936 per kbm i vagn levererad makadam 2.40 kr., vilken kostnad fördelade sig på följande poster sålunda:

Arbetskostnader.	1.00 kr.
Hyra till Bycf för använda maskiner.	0.61 »
Reparation av kross och dylikt.	0.45 »
Elektrisk energi.	0.14 »
Smörjolja, trassel och dylikt.	0.05 »
Diverse kostnader.	0.15 »

Summa kostnad per kbm 2.40 kr.

De vid grusgruppen vidtagna anordningarna för kombinerad av grusutlastningen (utsortering av stenen) med stenkrossningen framgår av omstående bild av anläggningen ifråga.

I grusgruppen vid *Ultran* inom 4 bs hava under året transportererna av stenmaterielen från gropen till stenkrossen och därifrån till järnvägsvagn skett för hand under största delen av utlastningssäsongen. Liknande maskinella anordningar som vid *Tensmyran* hava dock även här kommit till utförande men utnyttjades under år 1936 endast under en kortare tid, varför något förbilligande av makadamkrossningen, vars kostnader uppgingo till 4.54 kr. per kbm, här icke kunde åstadkommas under året.

Den för inläggning å linjen *Arlöv—Malmö* erforderliga makadamen har inköpts från A.-B. Kägeröds Stenkross och betingat ett pris av 2.90 kr. per ton eller 4.35

kr. per kbm fritt på järnvägsvagn vid Kågeröd. För arbetet har åtgått c:a 3 850 ton motsvarande c:a 2 565 kbm makadam, som till en myckenhet av 160 kbm per dygn transporterades med arbetståg till anläggningsplatsen å linjen.

Ballastutbyte, bankettnedskärning och dikning å linjen Hässleholm—Malmö.

I 1935 års berättelse, sid. 53—54, lämnades redogörelse för å linjen Hässleholm—Tjörnarps i samband med rälsutbyte utförda arbeten, avseende utbyte av ballast, bankettnedskärning och dikning. Dessa arbeten hava under året fortsatt och omfattat nedspåret å sträckan Höör—Eslöv. Arbetena påbörjades i början av juli månad i södra änden av Eslövs bangård och avslutades i slutet av november. Arbetsstyrkan uppgick till 70 man, och färdigställdes i medeltal 140 m spår per dag.

I regel måste gamla ballasten å bankar bortschaktas till 30 cm djup och i skärningar hela djupet; endast undantagsvis medgavs inskränkningar på mindre sträckor.

Följande ackordspriser hava tillämpats.

Å linjen:

Bortgrävning av försliten ballast med uppläggning av densamma vid sidan av spåret,

intill 0.10 m djup.....	per	spårm	0.26 kr.
» 0.20 » »	»	»	0.52 »
» 0.30 » »	»	»	0.78 »
Lastning av försliten ballast å järnvägsvagn.....	»	kbm	0.78 »
Lossning av grus å linje och bangårdar inkl. putsning...	»	»	0.37 »
Lossning av grus å linje och bangårdar inkl. inlangning och putsning.....	»	»	0.52 »

Lossning av grus å linje och bangårdar inkl. inlangning, lyftning och spadstoppning vid nya ballastens djup

intill 0.10 m.....	per	spårm	0.31 kr.
» 0.20 »	»	»	0.41 »
» 0.30 »	»	»	0.57 »
» 0.40 »	»	»	0.73 »
» 0.50 »	»	»	1.00 »
» 0.60 »	»	»	1.15 »

Utgrävning, uppläggning vid sidan av spåret och upplastning å järnvägsvagn av lera.....

»	»	kbm	2.40 »
Borttagning av bankettorv och dikesrensning.....	»	»	0.78 »
Borttagning av bankettorv och dikesrensning med upplastning å järnvägsvagn.....	»	»	1.56 »

I Sandåkra grusgröp:

Lastning av grus direkt å vagn.....	per	kbm	0.69 kr.
» » » å järnvägsvagn med transport intill 50 m	»	»	0.99 »
» » » s. k. ändlastning.....	»	»	1.20 »
Matjordsavtagning inkl. transporter.....	»	»	1.66 »
Lossning av gammal ballast inkl. lyftning och baxning av tippspår.....	»	»	0.40 »
Lossning av lera inkl. lyftning och baxning av tippspår.	»	»	0.52 »

Den iordningställda sträckans längd utgör 16.9 km.

Totala kostnaderna för iordningställandet hava uppgått till c:a 158 100 kr. eller per spårm 9.37 kr.

Bankettnedskärning med plog litt. Q 18.

Å 3 bs, linjen Krylbo—Frövi, har under året den för elektrifieringsarbetena avsedda kabelgrävningsmaskinen, litt. Q 18 nr 1110, använts för borttagande av alltför höga bankettkanter utmed linjen.

Plogens vingar inställdes så, att yttersta vingpetsarna gingo 3.1 m från spårmitt. Vid plogens framförande uppbröts den gräsvall, som kvarstått närmast utanför den tidigare å banan framförda ballastjusterarens kniv — 2.6 m från spårmitt — och banketten sänktes ned till 60 cm under r. u. k., där detta på grund av andra omständigheter ansågs önskvärt. Å de platser, där bankarna hade normalsektionens bredd, förde plogen samtidigt den uppbrutna massan utför slänten. Vid bredare bankar måste man med handkraft föra massan utför slänten, och i skärningar måste massan borttransporteras.

Försök gjordes även med att ställa vingarna så, att deras yttersta kant kom 3.3 m från spårmitt. Härvid får plogen emellertid mindre brytkraft. Medelst nytt framförande av plogen med denna inställning skjutas de uppbrutna massorna utanför ett något bredare bankkrön än normalsektionens.

När ballasten är riklig, bör ballastjusteraren föras arbetande mellan lok och plog för att göra in ballasten till spåret, enär den eljest vräkes ut av plogen.

För manövrering av vingarna förbi de på var 50:e m å banans ena sida placerade ledningsstolparna var åtgången av tryckluft så stor, att kompressorerna å de elektriska loken litt. D visade sig otillräckliga, varför ånglok med kraftigare kompressorer måste användas.

Plogen framfördes c:a 10 km per dag, arbetande å båda sidor om spåret. För manövrering disponerades en man vid vardera sidan samt en tågchefhavare. Kostnaderna hava per km uppgått till följande belopp:

hyra för lok	12.00 kr.
» » plog	2.50 »
avlöning till personal	3.50 »
diverse	2.00 »
	Summa 20.00 kr.

Härtill komma de variabla kostnaderna för massornas utplanering på bankslänten samt uttransport ur skärningar, vilka kostnader äro beroende av storleken av de kvantiteter plogen brutit upp. Såsom exempel kan nämnas, att å linjen Västansfors—Snyten utförandet av sistnämnda arbeten krävt 20 dagsverken per km bana.

Resultatet av de utförda proven var ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt att betrakta såsom mycket gynnsamt. Styrelsen har fördenskull gått i författning om konstruktion och utförande av en särskild för detta ändamål avsedd bankettplog.



Banknedskärning med plog litt. Q 18.

4. Uppgifter rörande banunderhållet.

a. Spårisolering.

1. Under året utförd spårisolering.

Dist- rikt	Ban- sek- tion	Utgrävning av tjälskjutande jordarter och fyllning med									Isoleringslyft och fyllning med			Summa kostnad
		dy jord			grus			kolaska			grus			
		Spår	Ut- gräv- nin- gens djup under r. u. k. i me- deltal	Kost- nad per meter	Spår	Ut- gräv- nin- gens djup under r. u. k. i me- deltal	Kost- nad per meter	Spår	Ut- gräv- nin- gens djup under r. u. k. i me- deltal	Kost- nad per meter	Spår	Isole- rings- lyft- ens höjd i me- deltal	Kost- nad per meter	
nr	m	m	kr.	m	m	kr.	m	m	kr.	m	m	kr.	kr.	
	1	—	—	—	—	—	—	60	1.2	23.—	—	—	—	1 380.—
	3	—	—	—	—	—	—	795	1.1	14.10	—	—	—	11 209.—
I	—	—	—	—	—	—	—	855	1.1	14.72	—	—	—	12 589.—
	7	—	—	—	—	—	—	50	1.2	19.94	—	—	—	996.93
II	—	—	—	—	—	—	—	50	1.2	19.94	—	—	—	996.93
	13	—	—	—	—	—	—	34	1.2	18.62	—	—	—	633.—
	14	—	—	—	—	—	—	547	1.2	17.25	—	—	—	9 437.72
	15	—	—	—	—	—	—	1 177	1.1	17.78	—	—	—	20 926.—
	16	—	—	—	—	—	—	210	1.2	25.94	—	—	—	5 447.02
	17	—	—	—	790	0.70	12.15	934	1.2	17.27	2 070	0.25	3.40	32 778.45
IV	—	—	—	—	790	0.70	12.15	2 902	1.2	18.12	2 070	0.25	3.40	69 222.19
	18	—	—	—	20	1.20	23.10	—	—	—	22 698	0.40	7.64	173 925.61
	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 365	0.22	4.40	6 012.—
	20	—	—	—	130	0.60	10.97	140	1.00	12.88	2 997	0.33	4.56	16 910.38
	21	—	—	—	212	0.85	18.—	166	1.10	17.94	3 280	0.31	3.39	17 909.04
	22	—	—	—	—	—	—	126	1.00	21.29	10 950	0.30	3.90	45 388.—
	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 680	0.40	5.43	9 121.29
V	—	—	—	—	362	0.78	15.76	432	1.04	17.28	42 970	0.36	5.96	269 266.32
I—V	—	—	—	—	1 152	0.73	13.28	4 239	1.15	17.37	45 040	0.33	5.84	352 074.44

2. Den ekonomiska innebörden av utförda spårisoleringar.

Inom samtliga distrikt pågå undersökningar rörande kostnaderna för vidtagna spårisoleringsåtgärder å vissa spårsträckor samt för utförda kilningsarbeten före och efter isoleringsåtgärden å respektive sträckor. Resultaten av undersökningarna t. o. m. år 1936 framgå av nedanstående tablå, som under de närmaste efterföljande åren kommer att kompletteras i avseende på uppgifterna i kolumnerna 8, 9 och 10.

Ban- sek- tion	Den isolerade bansträckans		Isoleringsåtgärden utförd				Kostnad i medel- tal per år för kilningsarbete, utfört		Årlig vinst i medeltal från isoleringens utförande t. o. m. år 1936 i % på nedlagt kapital
	l ä g e	längd m	år	medelst Högl. = H Utgr. = U Dräner. = D	för en kostnad av		före isole- ringså- tgärden ¹ t. o. m. år 1936	efter isole- ringså- tgärden ¹ t. o. m. år 1936	
					totalt	per m			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	Krylbo—Hökmora: 164+400—164+500..... 166+500—166+550..... Karbenning—Snylen: 179+600—179+665..... 180+080—180+220..... Godegård—Degerön: 242+708—245+116 Degerön—Karlsby: 251+456—251+539..... Karlsby—Motala V: 255+964—259+223..... Summa	100 50 65 140 120 26 192 693	1935 1935 1935 1935 1935 1935 1935	U U U U U U U	1 447 724 729 1 668 1 635 354 2 616 9 173	14.47 14.48 11.22 11.91 13.63 13.62 13.63 13.24	250 125 132 270 372 77 512 1 738	— — — — 27 10 100 137	17.3 17.3 18.1 16.2 21.1 18.9 15.7 17.5
7	Torgåsmon—Hamnargården: 239+335—239+343..... Öjvallberget—Bornåssjön: 303+800—303+827..... Summa	8 27 35	1930 1934	U U	160 540 700	20.— 20.— 20.—	35 52 87	— — —	21.8 9.6 12.4
11	Mjölby—Strålsnäs: 261+600—262+150..... 263+990—265+010..... Lidnäs—Moheda: 424+000—424+045..... Summa	550 1 020 45 1 615	1935 1935 1935	U+H U+H U	1 816 3 175 540 5 531	3.30 3.11 12.— 3.42	210 290 48 548	21 — — 21	10.4 9.1 8.9 9.5
13	Gällö—Pilgrimstad: 541+540—541+750..... Östersund—Täng: 591+223—591+425..... Krokom—Nålden: 611+654—611+850.....	210 202 196	1935 1933 1932	D D D	892 867 784	4.25 4.29 4.—	56 409 216	25 95 63	3.5 36.2 19.5

2. Den ekonomiska innebörden av utförda spårisoleringar (forts.).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	<i>Trångsviken—Mallmar:</i> 641+610—641+740.....	130	1934	U	2 600	20.—	155	—	6.0
	<i>Mallmar—Mörsil:</i> 653+520—653+670.....	150	1934	U	3 000	20.—	175	—	5.8
	<i>Fläsjön—Stornäset:</i> 147+865—147+953.....	88	1935	U	1 760	20.—	145	—	8.2
	151+495—151+559.....	64	1935	U	896	14.—	100	—	11.2
	Summa	1 040			10 799	10.38	1 256	183	9.9
16	<i>Runemo—Alfta:</i> 21+020—21+040.....	20	1935	U	260	13.—	22	—	8.5
	<i>Ovanåker, bangården:</i> 32+550—32+580.....	30	1935	U	650	21.67	68	—	10.5
	Summa	50			910	18.20	90	—	9.9
19	<i>Kiruna, lokstation.....</i>	190	1932	D	2 179	11.47	280	85	8.9
20	<i>Korsträsk, bangården:</i> 1091+698—1091+737SpII	39	1935	U	839	21.51	290	17	32.5
	<i>Ålsby—Brännberg:</i> 1099+625—1099+635....	10	1935	U	167	16.70	42	6	21.6
	<i>Niemisel—Avafors:</i> 1179+000—1179+500....	500	1935	H	3 685	7.37	308	12	8.0
	<i>Avafors—Morjärv:</i> 1212+280—1213+250....	970	1935	U+H	1 290	7.52	475	121	4.9
	<i>Morjärv—Viltattnet:</i> 1230+400—1230+890....	490	1935	U+H	7 546	15.40	392	—	5.2
	Summa	2 009			13 527	6.73	1 507	156	6.9
21	<i>Hällnäs—Yttersjön:</i> 906+300—907+598.....	1 298	1935	H	4 443	3.42	918	269	14.6
	<i>Yttersjön—Ekräsk:</i> 917+600—918+600.....	1 000	1935	H	4 572	4.57	650	376	6.0
	<i>Spöland—Brännland:</i> 870+750—871+800.....	1 050	1935	H	3 625	3.45	481	43	12.1
	<i>Umeå—Holmsund:</i> 896+750—897+000.....	250	1935	H	1 000	4.—	172	6	16.6
	901+150—901+430.....	280	1935	H	1 200	4.29	186	17	14.1
	<i>Klutmork—Skellefteå:</i> 41+320—43+300.....	1 980	1934	H	7 187	3.63	1 010	179	11.6
	Summa	5 858			22 027	3.76	3 417	890	11.5
22	<i>Selsjön—Aspeå:</i> 667+261—667+313.....	52	1934	U	1 114	21.42	65	15	4.5
	669+546—669+576.....	71	1934	U	1 520	21.41	113	33	5.3
	669+597—669+638.....	1 862	1935	H	11 038	5.93	733	148	5.3
	684+368—686+230.....	40	1935	U	992	24.80	76	35	4.1
	<i>Forsmo—Selsjön:</i> 664+450—664+490.....	52	1934	U	1 222	23.50	107	32	6.1
	<i>Björnsjö—Björna:</i> 755+150—755+202.....	950	1934	H	7 131	7.51	1 248	—	17.5
	<i>Björna—Trehörningsjö:</i> 780+200—781+150.....	745	1934	H	4 097	5.50	336	—	8.2
	<i>Hörnsjö—Vännäs:</i> 840+935—841+680.....	232	1934	U	4 408	19.00	300	19	6.4
	Pengsjöby bang., sp. I ..								
	Summa	4 004			31 522	7.87	2 978	282	8.6
	Totalt	15 494			96 368	6.22	11 901	1 754	9.9

¹ Kostnad i medeltal per år under 3 år närmast före isoleringsåtgärden.

b. Slip-

1. Upptagna och nedlagda

	I spår vid årets början			U p p t a g n a				Summa
				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av sliperavstånden		
	Oimpregne- rade	Impregne- nerade	Summa			Oimpregne- nerade	Impregne- nerade	
	A n t a l							
<i>Huvudspår:</i>								
I distriktet.....	1 063 051	1 007 175	2 070 226	96 048	46 631	4 832	40	147 551
II » 	898 218	1 223 795	2 122 013	71 159	45 452	3 606	6 901	127 118
III » 	492 104	899 661	1 391 765	32 679	46 515	2	—	79 196
IV » 	3 246 040	150 866	3 396 906	277 876	3 489	2 107	—	283 472
V » 	2 784 817	318	2 785 135	210 807	—	138	—	210 945
Summa	8 484 230	3 281 815	11 766 045	688 569	142 087	10 685	6 941	848 282
<i>Sidospår:</i>								
I distriktet.....	556 590	397 719	954 309	47 252	11 273	11 488	1 024	71 037
II » 	314 473	321 787	636 260	27 628	9 472	2 047	883	40 030
III » 	208 632	406 117	614 749	17 244	13 568	498	5 019	36 329
IV » 	694 363	3 404	697 767	41 396	—	3 224	—	44 620
V » 	531 725	409	532 134	32 758	—	901	—	33 659
Summa	2 305 783	1 129 436	3 435 219	166 278	34 313	18 158	6 926	225 675
Summa i huvud- o. sidospår	10 790 013	4 411 251	15 201 264	854 847	176 400	28 843	13 867	1 073 957

rar.

sliprar under året.

N e d l a g d a									
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa	I spår vid årets slut		
Oimpre- nerade	Impre- nerade	Oimpre- nerade	Impre- nerade	Oimpre- nerade	Impre- nerade		Oimpre- nerade	Impre- nerade	Summa
A n t a l									
141 947	439	17 938	—	5 078	—	165 402	1 127 134	960 943	2 088 077
114 573	2 038	14 954	42	8 138	77	139 822	961 118	1 173 599	2 134 717
76 930	2 276	14 199	28	—	—	93 433	550 552	855 450	1 406 002
281 415	—	1 416	—	—	—	282 831	3 248 888	147 377	3 396 265
210 557	—	2	—	—	—	210 559	2 784 431	318	2 784 749
825 422	4 753	48 509	70	13 216	77	892 047	8 672 123	3 137 687	11 809 810
58 672	1 175	1 491	—	11 834	80	73 252	569 847	386 677	956 524
35 590	1 481	1 940	—	10 086	1 413	50 510	332 414	314 326	646 740
29 532	1 089	1 532	—	1 059	10	33 222	223 013	388 629	611 642
41 366	—	—	—	5 354	—	46 720	696 463	3 404	699 867
32 584	—	—	—	6 894	—	39 478	537 544	409	537 953
197 744	3 745	4 963	—	35 227	1 503	243 182	2 359 281	1 093 445	3 452 726
1 023 166	8 498	53 472	70	48 443	1 580	1 135 229	11 031 404	4 231 132	15 262 536

2. Impregnering av virke år 1936.

Med S. J:s impregneringsverk hava under år 1936 impregnerats sammanlagt 33 632.32 kbm virke, varav för S. J:s räkning 38 931 st. sliprar, omräknade till 2.7 m längder, samt 1 632.25 kbm annat virke eller sammanlagt 5 525.35 kbm. Sliprar, avsedda för impregnering, d. v. s. dylika med kärna mellan 100 och 125 mm, ha upphandlats endast å III distriktet, vilket förklarar att så liten kvantitet impregnerats under året. Återstoden av den totala mängden impregnerat virke eller 28 106.97 kbm utgöres av stolpar, bräder m. m., som impregnerats för telegrafverkets räkning.

Som impregneringsmedel har såväl för S. J:s som telegrafverkets räkning använts kreosotolja.

Impregneringen har under året utförts:

med impregneringsverk nr 1:

i Vansbro tiden $\frac{1}{7} - \frac{22}{7}$
 » Forsmo » $\frac{1}{8} - \frac{15}{9}$
 » Krylbo » $\frac{29}{9} - \frac{25}{11}$

med impregneringsverk nr 2:

i Nässjö tiden $\frac{8}{6} - \frac{21}{8}$
 » Älmhult » $\frac{21}{8} - \frac{21}{11}$

Impregneringen har å samtliga platser bedrivits med dubbla skift.

Omfattningen av och kostnaderna för S. J:s egen impregnering framgår av efterföljande tablå.

Impregneringen verkställd vid		Sliprar, beräknade som 2.7 m:s				Annat virke				Summa kostnad
distr.	station	Antal	Kreosot-olja kg per st.	Kostnad kr.		Kbm	Kreosot-olja kg per kbm	Kostnad kr.		
				Summa	Per st.					Summa
I	Krylbo	—	—	—	—	506.60	70.—	10 044.28	19.82	10 044.28
II	Vansbro	—	—	—	—	248.80	76.80	4 663.65	18.74	4 663.65
III	Nässjö	3 855	7.16	7 838.51	2.03	405.49	104.56	8 946.17	22.06	16 784.68
»	Älmhult	35 076	7.18	59 616.09	1.70	250.06	104.37	4 726.63	18.90	64 342.72
V	Forsmo	—	—	—	—	221.30	86.30	4 571.31	20.65	4 571.31
	Summa	38 931	—	67 454.60	—	1 632.25	—	32 952.04	—	100 406.64
	Medeltal	—	7.18	—	1.73	—	87.06	—	20.15	—

Den från föregående år ökade kostnaden per enhet är till huvudsaklig del beroende av stegrat inköpspris å kreosotolja.

För S. J:s egen impregnering har förbrukats 421 600 kg kreosotolja, som å impregneringsplatserna betingat ett medelpris av 14.76 kr. per 100 kg.

Ovan nämnd virkesimpregnering för telegrafverket har omfattat:

i Vansbro 1 481.80 kbm stolpar
 » Forsmo 3 093.00 » »
 » Krylbo 3 998.60 » » och annat virke
 » Nässjö 11 129.57 » »
 » Älmhult 8 404.00 » »

Summa 28 106.97 kbm

3. Sliprars livslängd.

Av nedanstående tabell framgår, huru lång tid de *impregnerade* sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1917—1936.

Å r	U p p t a g n a u r							
	h u v u d s p å r				s i d o s p å r			
	i m p r e g n e r a d e m e d							
	kreosotolja		kresolkalcium		kreosotolja		kresolkalcium	
	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal 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
1935.....	100 937	26.11	37 273	20.16	21 340	22.63	9 756	18.62
1936.....	100 649	26.59	36 018	20.95	20 969	26.16	7 820	20.57
Medeltal för un- der åren 1917—1936 upptagna sliprar.....	—	19.85	—	15.04	—	18.56	—	14.66

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

I föregående års berättelse, sid. 65, lämnades redogörelse för resultatet av verkställd, åren 1914—1935 omfattande undersökning rörande de oimpregnerade sliprarnas livslängd. Denna undersökning har nu kompletterats med 1936 års siffror, och framgår resultatet för perioden 1914—1936 av nedanstående tabell.

B a n d e l a r	Brutto- ton-km. Medeltal per huvud- spårskm åren 1929-1935	Oimpregnerade sliprar				
		Antal sliprar i spår i medel- tal per år 1914-1936	Utbytta sliprar i medeltal per år 1914-1936		Medel- livslängd i år	
			Antal st.	% av an- tal sliprar i spår		
<i>I huvudspår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Ka- trineholm—Åby.....	1 655 593	261 928	24 343	9.3		10.8
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....	3 514 762	105 803	10 281	9.7		10.3
Laxå—Charlottenberg.....	1 117 801	103 761	13 155	12.7		7.9
Falköping C—Nässjö.....	1 249 229	21 043	3 432	16.3		6.1
Göteborg—Halmstad.....	1 814 230	28 150	2 461	8.7		11.5
Mjölby—Hässleholm.....	2 392 548	179 610	15 491	8.6	9.9	11.6
Bräcke—Storlien—gränsen.....	631 199	339 091	19 161	5.7		17.5
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall	1 449 635	354 844	24 070	6.8		14.7
Långsele—Vännäs och Mellansel—Örn- sköldsvik.....	939 807	386 500	28 034	7.3		13.7
Luleå—Gällivare.....	3 022 124	313 950	23 362	7.4		13.5
Boden—Karungi—Övertorneå.....	185 762	282 848	21 148	7.5	6.9	13.3
Medeltal					7.8	12.8
<i>I sidospår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby.....		95 953	7 223	7.5		13.3
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....		74 679	5 963	8.0		12.5
Laxå—Charlottenberg.....		83 610	6 906	8.3		12.0
Falköping C—Nässjö.....		19 164	1 893	9.9		10.1
Göteborg—Halmstad.....		14 548	1 517	10.4		9.6
Mjölby—Hässleholm.....		73 892	6 574	8.9	8.3	11.2
Bräcke—Storlien—gränsen.....		63 632	2 624	4.1		24.4
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall		107 687	5 009	4.7		21.3
Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik.....		46 123	3 145	6.8		14.7
Luleå—Gällivare.....		112 279	6 896	6.1		16.4
Boden—Karungi—Övertorneå.....		48 662	2 690	5.5	5.4	18.2
Medeltal					6.8	14.7

4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1936.

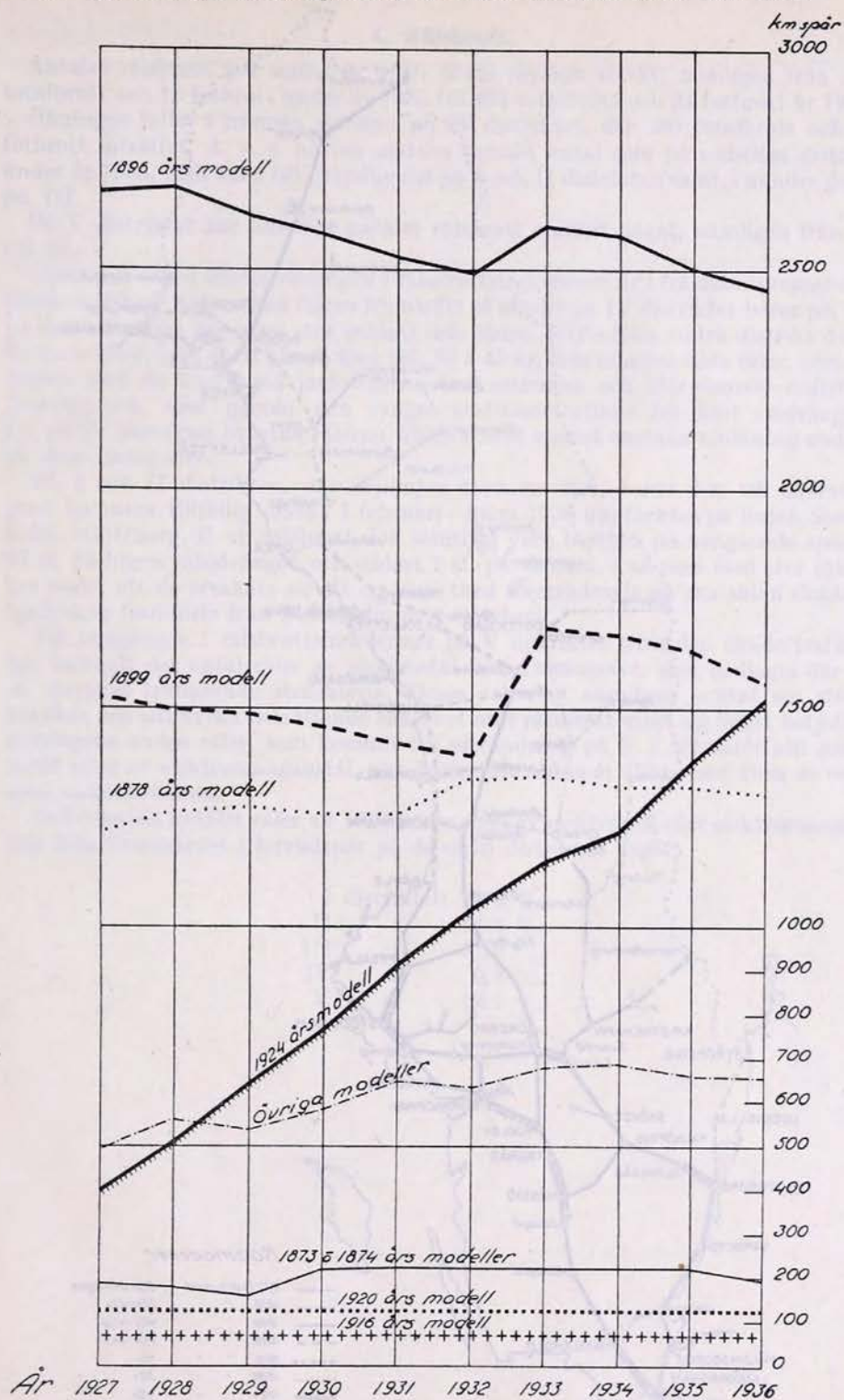
Distrikt	Sliprar av 2.5 m längd			Sliprar av 2.7 m längd			Summa		
	Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta st.	Kostnad	
		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper
Kr.	Kr.	Kr.							
I...	11 027	26 947	2.44	263 118	719 284	2.73	274 145	746 231.—	2.72
II...	46 038	103 866	2.26	318 665	869 561	2.73	364 703	973 427.—	2.67
III...	7 868	18 775	2.39	185 261	554 433	2.99	193 129	573 208.—	2.97
IV...	21 888	47 295	2.16	79 840	218 261	2.73	101 728	265 556.—	2.61
V...	88 876	173 389	1.95	306 120	709 691	2.32	394 996	883 080.—	2.24
S:a	175 697	370 272	2.11	1 153 004	3 071 230	2.66	1 328 701	3 441 502.—	2.59

c. Råler.

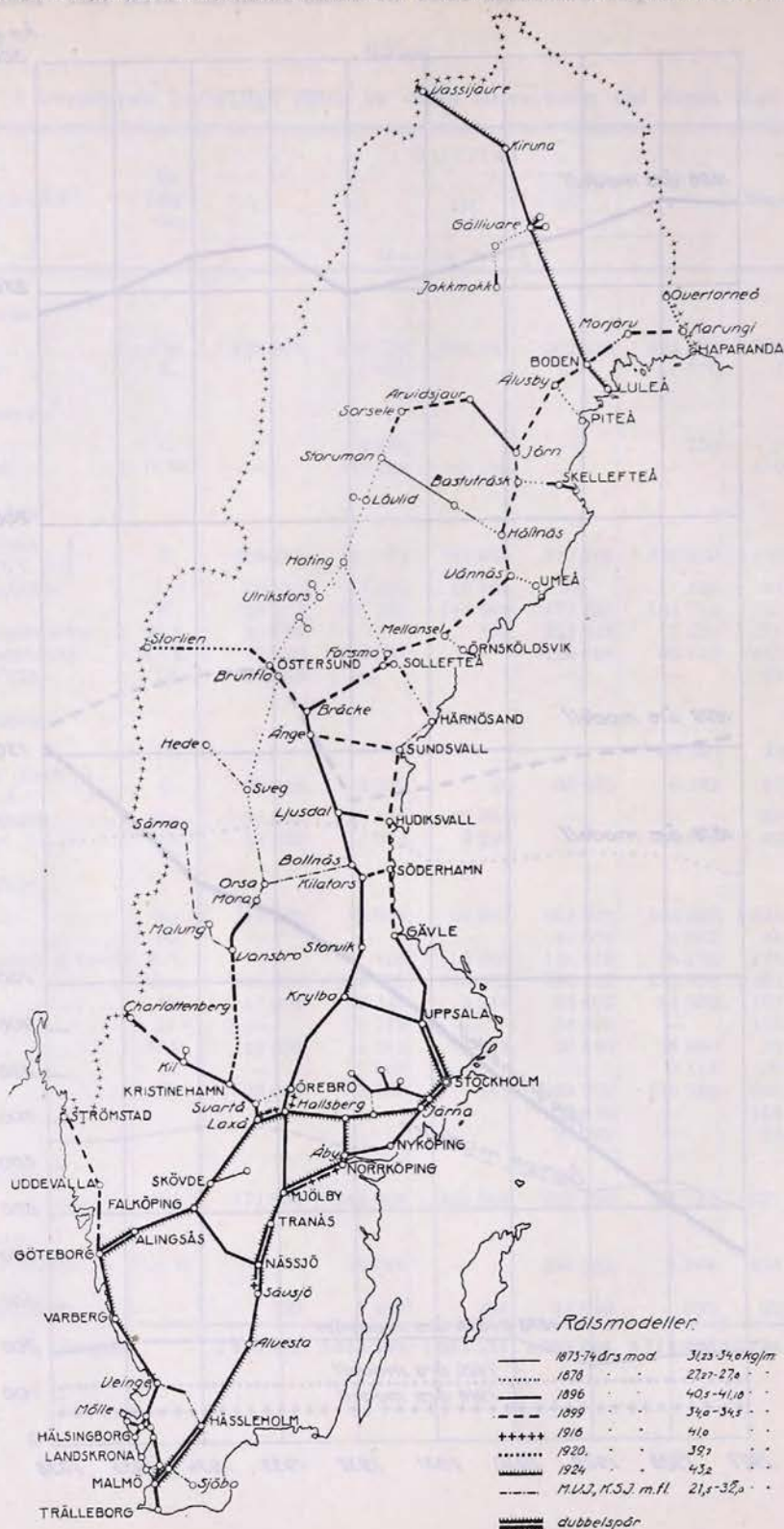
1. I huvudspår befintliga råler av olika tillverkare vid årets slut.

Tillverkare	Be- teck- ning	Distrikt					Summa	I % av hela an- talet	
		I	II	III	IV	V			
		Meter råler							
<i>Sverige</i>									
Domnarvet.....	Dm.	633 876	583 728	600 184	203 378	868 102	2 889 268	18.29	
Smedjebacken.....	S.	—	3 892	—	—	576	4 468	0.03	
<i>Frankrike</i>									
Creuzot.....	C.	—	2 486	—	—	256	2 742	0.02	
H. de Wendel.....	H.W.	—	32 438	96 798	—	—	129 236	0.82	
<i>Tyskland</i>									
Bochumer Verein } (Bochum eller B. V. G.) }	B.	656 215	704 342	301 048	977 108	1 466 332	4 105 045	25.99	
Gutehoffnungshütte.....	G.H.	60 370	13 622	20 160	—	198	94 350	0.60	
Krupp.....	K.	129 377	357 582	144 960	477 254	134 714	1 243 887	7.88	
Rheinische Stahlwerke.....	R.S.	27 736	—	552	223 548	18 250	270 086	1.71	
August Thyssenhütte.....	A.Th.	71 768	194 654	—	129 668	66 148	462 238	2.93	
Thyssenhütte (28).....	Th.	17 986	—	—	—	—	17 986	0.11	
<i>Luxemburg</i>									
Düdelingen.....	Dü.	—	—	—	—	29 350	29 350	0.19	
Gelsenkirchen (Esch.) } (G. B. V. A.) }	G.	38 948	6 352	28	35 632	6 492	87 452	0.55	
Ougrée (Rodange).....	Ro.	10 228	56 866	22 894	—	—	89 988	0.57	
Terres Rouges.....	T.R.	14 030	3 072	8 290	—	56 676	82 068	0.52	
<i>England</i>									
Barrow.....	Ba.	218 362	85 058	55 858	562 020	504 652	1 425 950	9.03	
Blänavon.....	Bl.	—	—	—	46 208	1 882	48 090	0.30	
Bolckow, Vaughan & Comp	B.V.	—	106	2 606	116 678	56 272	175 662	1.11	
Cammell.....	Cam.	701 350	390 772	346 152	646 412	196 598	2 281 284	14.44	
Dowlais.....	D.	17 964	28 340	3 216	63 802	84 502	197 824	1.25	
Ebbw Vale.....	E.V.	—	72 718	—	54 072	—	126 790	0.80	
Moss Bay.....	M.B.	19 926	14 212	9 018	20 580	28 800	92 536	0.59	
Pantey.....	P.	—	17 588	—	—	3 114	20 702	0.13	
Rhymney.....	R.	23 090	2 160	146	485 250	130 024	640 670	4.06	
N. E. S.....	—	—	—	—	153 030	—	153 030	0.97	
Workington.....	—	—	—	—	20 292	—	20 292	0.13	
<i>Belgien</i>									
Cockerill.....	Co.	174 954	244 068	222 366	126 730	58 940	827 058	5.23	
<i>Amerika</i>									
Carnegie Steel Works.....	C.S.W.	—	23 746	—	228 342	1 998	254 086	1.61	
Råler av andra slag.....		232	7 488	258	14 040	932	22 950	0.14	
Summa		2 816 412	2 845 290	1 834 534	4 584 044	3 714 808	15 795 088	100.00	

2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1927–1936.



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



4. Rälsbrott.

Antalet rälsbrott har under år 1936 ökats mycket starkt, nämligen från 277 totalbrott och 13 fotbrott under år 1935 till 494 totalbrott och 24 fotbrott år 1936.

Ökningen faller i främsta rummet på IV distriktet, där 280 totalbrott och 14 fotbrott inträffat, d. v. s. nästan alldeles samma antal som på samtliga distrikt under år 1935, men även till betydlig del på I och II distrikten samt, i mindre grad, på III.

På V distriktet har däremot antalet rälsbrott sjunkit något, nämligen från 79 till 60.

Orsaken till den starka ökningen i rälsbrottsfrekvensen är i främsta rummet den ökade trafiken. Att verkan härav framträtt så starkt på IV distriktet beror på, att på detta distrikt ligger en stor mängd dels äldre, delvis från andra distrikt överflyttade räler, som varit i bruk lång tid, 30 à 45 år, dels relativt lätta räler, som erhållits med de övertagna järnvägarna Ostkustbanan och Härnösand—Sollefteå järnväg och som genom den tyngre statsbanetrafiken bli hårt ansträngda. De på IV distriktet brukade rälerna tillhöra med endast enstaka undantag endera av dess kategorier.

På I och II distrikten, där ökningen även är stor, torde den till avsevärd grad ha mera tillfällig orsak. I februari—mars 1936 upptäcktes på linjen Stockholm—Göteborg 55 st. rälsbrott. Då samtliga voro belägna på nedgående spåret, 54 st. på högra rälssträngen och endast 1 st. på vänstra, kan man med stor säkerhet sluta, att de orsakats av att en vagn med företrädesvis på ena sidan skadade hjulringar framförts från Stockholm mot Göteborg.

Till nedgången i rälsbrottsfrekvensen på V distriktet trots den ökade trafiken har bidragit det antal räler av elektrostål från Domnarvet, som nedlagts där på de starkast trafikerade sträckorna. Dessa räler ha nämligen oaktat sin större hårdhet och slitstyrka beträffande säkerhet mot rälsbrott visat sig högst betydligt överlägsna andra räler, som kommit till användning på S. J. Framför allt gäller detta räler av elektromanganstål, som levererats sedan år 1931, men även de ordinarie kolstålsräler.

Det relativa antalet räler av 1924 års modell av elektrostål eller elektromanganstål från Domnarvet i huvudspår på de olika distrikten utgör:

I distriktet:	22.0 %.
II »	14.2 %.
III »	31.3 %.
IV »	0.6 %.
V »	12.5 %.

Rälsmodell		Tillverkare		D 1-					
				I			II		
				1 o. 4	2 o. 3	Summa	1 o. 4	2 o. 3	Summa
				kvartalen			kvartalen		
1874	Domnarvet.....	—	—	—	—	—	—		
1878	»	—	—	—	—	—	—		
1896	»	1	—	1	1	1	2		
1899	»	—	—	—	—	—	—		
1924	»	—	—	—	—	—	—		
1924	H. de Wendel.....	—	—	—	1	1	2		
1896	Bochumer Verein.....	7	6	13	5	4	9		
1899	»	1	—	1	1	—	1		
1873	Krupp.....	1	—	1	—	—	—		
1878	»	—	—	—	—	—	—		
1896	»	4	1	5	—	—	—		
1899	»	—	—	—	—	—	—		
1924	»	6	—	6	10	2	12		
1896	Rheinische Stahlwerke.....	1	—	1	—	—	—		
1899	»	—	—	—	—	—	—		
1924	August Thyssenhütte.....	26	2	28	12	—	12		
M. V. J.	»	—	—	—	3	3	6		
O. K. B.	»	—	—	—	—	—	—		
1899	Gelsenkirchen (Esch).....	—	—	—	—	—	—		
1916	»	—	1	1	—	—	—		
1924	Ougrée (Rodange).....	2	—	2	1	1	2		
1924	Terres Rouges.....	—	—	—	—	—	—		
1878	Barrow.....	—	—	—	—	—	—		
1896	»	4	—	4	1	—	1		
1878	Blénayon.....	—	—	—	—	—	—		
G. V. B.	Bolckow, Vaughan & Comp.....	—	—	—	—	—	—		
1896	Cammel.....	11	2	13	2	2	4		
1899	»	—	—	—	1	1	2		
N. S. J.	»	2	1	3	—	—	—		
1878	Dowlais.....	—	—	—	—	—	—		
1896	Moss Bay.....	—	—	—	—	—	—		
1878	Rhymney.....	—	—	—	—	—	—		
1896	Cockerill.....	—	—	—	—	—	—		
1899	»	—	—	—	—	—	—		
1924	»	3	1	4	7	1	8		
D. Hd. J.	»	—	—	—	—	—	—		
L. K. S. J.	»	—	—	—	—	—	—		
1878	N. E. S.....	—	—	—	—	—	—		
1878	Workington.....	—	—	—	—	—	—		
G. V. B.	S. N. J.....	—	—	—	—	—	—		
M. V. J.	Ebbw Vale.....	—	—	—	2	—	2		
1878	Union.....	—	—	—	—	—	—		
Summa		69	14	83	47	16	63		
D:o år 1935		22	7	29	19	12	31		

¹ Dessutom 8 rälsbrott vid svetsstället å svetsad räil.

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
—	—	—	6	2	8	1	2	3	7	4	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	2	2	—	—	—	2	—	2	2	2	4
2	—	2	—	—	—	—	—	—	3	1	4
—	—	—	6	2	8	1	—	1	19	12	31
—	—	—	11	4	15	6	3	9	19	7	26
—	—	—	—	—	—	1	1	2	2	1	3
—	—	—	6	3	9	—	—	—	6	3	9
1	1	2	3	1	4	1	—	1	9	3	12
—	—	—	1	—	1	—	1	1	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	1	1	16	3	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	20	2	22	—	—	—	20	2	22
—	—	—	—	—	—	12	7	19	50	9	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	6
—	—	—	10	10	20	—	—	—	10	10	20
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4
—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1
—	—	—	—	2	2	1	1	2	1	3	4
1	—	1	14	6	20	3	9	12	23	15	38
—	—	—	4	1	5	—	—	—	4	1	5
—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2
8	2	10	41	12	53	5	1	6	67	19	86
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
—	—	—	1	1	2	—	—	—	1	1	2
—	—	—	2	1	3	1	—	1	3	1	4
—	—	—	24	26	50	—	—	—	24	26	50
—	—	—	3	—	3	—	—	—	3	—	3
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2	12
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	28	19	47	—	—	—	28	19	47
—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2
—	—	—	2	—	2	—	—	—	2	—	2
—	—	—	1	—	1	—	—	—	3	—	3
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
12	6	18	185	100	285	35	26	61	348	162	510
6	2	8	86	57	143	68	11	79	201	89	290

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rälsbrott år														Sum- ma räls- brott
			81-90	91-00	01-10	11-20	21-30	31	32	33	34	35	36				
Sverige																	
Domnarvet.....	Sur Bessemer.....	80	4	40	45	99	64	9	19	12	2	11	12	317			
	Bas. Martin 1908...	08	—	—	—	34	22	3	2	2	1	3	1	68			
	» » 1912-1913	12	—	—	—	7	—	1	2	1	1	—	2	14			
	» Bessemer 1912	12	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	3			
	» Elektrostål....	27	—	—	—	—	2	2	3	1	—	3	4	15			
Motala.....	» El. manganstål	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2			
Smedjebacken.....	Sur Bessemer.....	73	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20			
	Järn.....	74	51	44	8	7	2	—	—	—	—	—	—	112			
Frankrike																	
Creuzot.....	Sur Bessemer.....	82	1	3	—	2	2	—	—	—	—	—	—	8			
H. de Vendel.....	Bas. ».....	26	—	—	—	—	12	16	—	—	—	2	4	34			
Tyskland																	
Bochumer Verein.....	Sur Bessemer.....	84	—	1	5	475	289	72	11	24	22	58	38	995			
	» Martin.....	13	—	—	—	37	53	7	2	10	4	14	6	133			
	» Bessemer.....	80	269	142	62	65	91	7	8	8	7	4	12	675			
Krupp.....	Bas. ».....	16	—	—	—	33	134	12	8	11	6	4	28	236			
	» Martin.....	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5			
Gutehoffnungshütte.....	» Bessemer.....	18	—	—	—	—	1	2	1	1	1	—	—	6			
Rheinische Stahlwerke..	Sur ».....	86	3	7	3	1	2	1	—	—	—	—	1	18			
	Bas. Martin.....	26	—	—	—	—	1	—	—	3	3	6	22	35			
Union.....	» Bessemer.....	84	13	15	18	3	7	—	1	—	3	—	1	61			
August Thyssenhütte...	» ».....	24	—	—	—	—	166	17	19	16	18	26	85	347			
Luxemburg																	
Gelsenkirchen (Esch)...	Bas. Bessemer.....	16	—	—	—	1	1	1	2	—	1	3	1	10			
Düdelingen.....	» ».....	20	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	3			
Ougrée (Rodange).....	» ».....	25	—	—	—	—	8	3	2	—	2	1	4	20			
Terres Rouges (Belval)...	» ».....	27	—	—	—	—	19	1	2	1	2	—	1	26			
England																	
Barrow.....	Sur Bessemer.....	92	—	22	76	261	356	22	10	10	13	8	34	812			
Blænavon (Wales).....	» ».....	77	7	20	11	30	12	1	2	1	1	2	5	92			
Bolckow, Vaughan & Co.	» ».....	83	11	64	13	22	35	—	2	1	1	2	2	153			
Cammel.....	» ».....	93	—	59	224	533	809	60	30	29	64	48	90	1 946			
Dowlais.....	» ».....	77	21	21	6	15	10	—	1	2	1	2	2	81			
Moss Bay.....	» ».....	98	—	6	41	51	54	2	3	2	3	4	4	170			
Pantey (Wales).....	» ».....	77	5	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	10			
Rhymney.....	» ».....	79	24	69	76	210	166	28	23	28	38	30	50	742			
Belgien																	
Cockerill.....	Sur Bessemer.....	98	—	3	6	22	37	4	3	5	1	2	6	89			
	Bas. ».....	25	—	—	—	—	2	—	2	1	2	2	12	21			
Amerika																	
Carnegie Steel Works...	Bas. Martin.....	20	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	4			
Råler av andra slag eller okänd tillverkare.....		—	1	9	5	26	30	1	1	—	2	2	2	79			
Råler å en del av S. J. övertagna ensk. järn- vägar.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ebbw Vale (Wales)....	Sur Bessemer.....	—	—	—	—	—	133	—	—	1	3	—	3	140			
N. E. S. Co. Mbro.....	» ».....	—	—	—	—	—	—	1	13	29	38	38	46	165			
Workington.....	» ».....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	4			
Summa			422	536	600	1936	2524	274	172	202	242	277	486	7 671			

¹ Exklusive till O. K. B. levererade råler. — ² Exklusive till U. G. J. och N. S. J. levererade råler.

(exklusive fotbrott och svetsade rälér).

Antal levererade rälér	Antal rälsbrott per 10 000 levererade rälér		Rälér i huvudspår vid 1936 års utgång m	Antal rälsbrott 1936 per 100 000 m rälér i huvudspår	Kemisk analys vid tillverkningen (medeltal)			
	totalt	per år i bruk			Kol %	Kisel %	Fosfor %	Mangan %
170 200	18.62	0.333	528 604	2.270	0.33	0.05	0.070	0.58
23 678	28.72	1.026	149 710	0.667	0.50	0.11	0.042	0.50
6 298	22.23	0.926	78 346	2.552	0.50	0.25	0.038	0.78
331	90.63	3.776			0.45	0.11	0.062	0.73
138 488	1.08	0.120	1 787 771	0.224	0.60	0.20	0.030	0.97
30 101	0.66	0.132	344 837	0.290	0.55	0.20	0.030	1.70
8 830	22.65	0.360	—	—	—	—	—	—
27 070	41.37	0.667	4 468	—	—	—	—	—
2 250	35.56	0.659	2 742	—	—	—	—	—
10 877	31.26	3.126	129 236	3.095	0.44	0.08	0.060	0.97
240 684	41.34	0.795	4 105 045	0.926	0.42	0.30	0.065	0.75
224 795	5.92	0.257			0.55	0.33	0.015	0.65
161 692	41.75	0.746	1 243 887	3.618	0.28	0.19	0.090	0.69
76 901 ¹	30.69	1.535			0.47	0.18	0.060	0.92
1 922	26.02	2.602	94 350	—	0.55	0.13	0.030	0.90
5 875	10.21	0.567			0.46	0.03	0.057	0.75
9 879	18.22	0.364	270 086	8.516	0.31	0.12	0.088	0.68
22 378	15.64	1.564			0.50	0.25	0.070	0.68
4 730	128.96	2.480	—	—	0.32	0.10	0.076	0.48
50 813	68.29	5.691	480 224	17.700	0.50	0.15	0.065	0.95
17 584	5.69	0.285	87 452	—	0.42	0.18	0.065	0.90
5 036	5.96	0.373	29 350	—	0.40	0.06	0.070	0.80
6 176	32.38	2.944	89 988	4.445	0.51	0.12	0.055	0.95
7 949	32.71	3.634	82 068	1.219	0.50	0.12	0.055	0.95
170 593 ²	47.60	1.082	1 425 950	2.384	0.45	0.08	0.066	0.90
12 070	76.22	1.292	48 090	10.397	0.40	0.07	0.084	0.99
52 500	29.14	0.550	175 662	1.138	0.36	0.08	0.070	—
277 483 ²	70.13	1.631	2 281 284	3.945	0.47	0.09—0.30	0.062	0.95
58 086	13.94	0.236	197 824	1.011	0.41	0.04	0.049	1.02
14 150	120.14	3.162	92 536	4.322	0.46	0.06	0.062	0.89
20 000	5.00	0.085	20 702	—	—	—	—	—
127 600	58.15	1.020	640 670	7.804	0.42	0.09	0.069	0.69
52 597	16.92	0.445	827 058	2.176	0.42	0.09	0.070	0.77
9 422	22.29	2.026			0.51	0.12	0.058	0.95
25 579	1.56	0.098	254 086	—	0.58	0.15	0.027	0.74
—	—	—	22 950	8.715	—	—	—	—
71 651	19.54	—	126 790	2.366	—	—	—	—
—	—	—	153 030	30.059	—	—	—	—
—	—	—	20 292	9.856	—	—	—	—
2 146 268	35.74		15 795 088	3.077				

d. Spårundersökningar med Hallade's apparat.

För undersökning av spårläget anskaffades hösten 1930 från Frankrike en registreringsapparat »Hallade», som, placerad i en järnvägsvagn, under tågets gång registrerar vagnens rörelser.

Apparaten, bild 1, består av tre olika pendelsystem, ett för registrering av vagnens krängningsrörelser samt tågets acceleration och retardation, ett för registrering av sidostötar, ojämnheter i rälsförhöjning och kurvornas krökning samt ett för registrering av vertikala rörelser, såsom låga skarvar, dålig stoppning o. s. v. Varje pendelsystem står i förbindelse med ett ritstift. Därjämte finnes ett ritstift, som har till ändamål registrering å diagrammen av läget för vissa föremål å banan, såsom kilometertavlor m. m., som erfordras för orienteringen.

För körningar med apparaten har iordningställts en särskild inspektionsvagn, litt B07 nr 2812, som vid användning placeras sist i hastigt gående tåg. Vid dessa körningar har det visat sig, att vagnens rörelser stå i mycket intimt beroende av banans och spårets beskaffenhet. Framföres vagnen över samma spårsträcka ett par gånger med samma hastighet, erhålles in i minsta detalj samma diagram. Variationer i hastigheten ge sig tillkänna i en ökning eller minskning av pendelsvängningarnas utslag. Under förutsättning av att den vagn man använder har en god gång, kan man därför ur de erhållna diagrammen avläsa såväl arten som den relativa storleken av förekommande felaktigheter i spåret.

Särskilt för de hastigt gående tågen är ett gott spårläge av största betydelse. Möjligheten att kunna konstatera, vilka ojämnheter i spåret, som inverka menligt

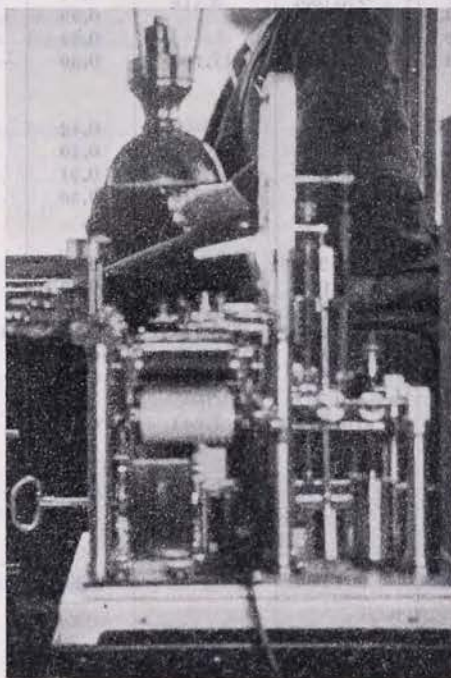


Bild 1. Hallade's apparat för spårundersökningar.

på de hastigt gående tågens gång, anses vara den viktigaste fordran man bör ställa på en undersökningsvagn för spårläget. Med den Halladeska apparaten ha mycket tillfredsställande resultat erhållits just i detta avseende. Ingående undersökningar ha verkställts för att konstatera sambandet mellan utslagen å det Halladeska diagrammet och de verkliga felen i banan, varvid genomgående full överensstämmelse har erhållits.

Sedan diagrammen lämnat upplysning om förekommande felaktigheter i spåret, kan man i samband med justeringsarbetenas utförande verkställa för desamma erforderliga direkta mätningar.

Körningar med den Halladeska apparaten ha på en del av huvudlinjerna i viss omfattning verkställts två gånger om året och på alla andra linjer, där större hastigheter förekomma, i regel en gång om året. En del banor med ringa trafik undersökas med längre tids mellanrum. I början av varje år uppgöres en plan för årets undersökningar.

Vid körningar två gånger om året äger den första körningen rum om våren, den andra om hösten. De diagram, som erhållas i förra fallet, skola tjäna till ledning vid planerandet av sommarens underhållsarbeten, och de, som erhållas på hösten, visa i vad mån de vid föregående färd framkomna bristfälligheterna blivit avhjälpna.

Vid undersökning av enkelspårig bana framföres vagnen i båda tågriktningarna för att få varje del av banan så långt möjligt är befaren med största möjliga hastighet. Användes extratåg för undersökningen, verkställs denna endast vid färd i ena riktningen, enär man då med detta lätta tåg kan hålla önskad hastighet.

Vederbörande baningenjör och banmästare jämte personal för apparatens skötsel medfölja vagnen vid varje resa. Efter avslutad färd tagas kopior av diagrammen, vilka tillställas respektive linjebefäl.

Efter varje verkställd undersökning granskas diagrammen å spåravdelningen, varvid mera anmärkningsvärda fel och iakttagelser antecknas å ett särskilt formulär »Anmärkningsvärdare iakttagelser gjorda vid färd med Hallade's apparat», vilket även utsändes till linjebefälet.

Under åren 1931—1932 pågingo ingående undersökningar för erhållande av klarhet i vad mån de å diagrammen registrerade utslagen motsvaras av ojämnheter i spårläget. Från och med år 1933 ha undersökningar i enlighet med vad ovan nämnts verkställts, och framgår omfattningen härav av bild 2.



e. Ballast.

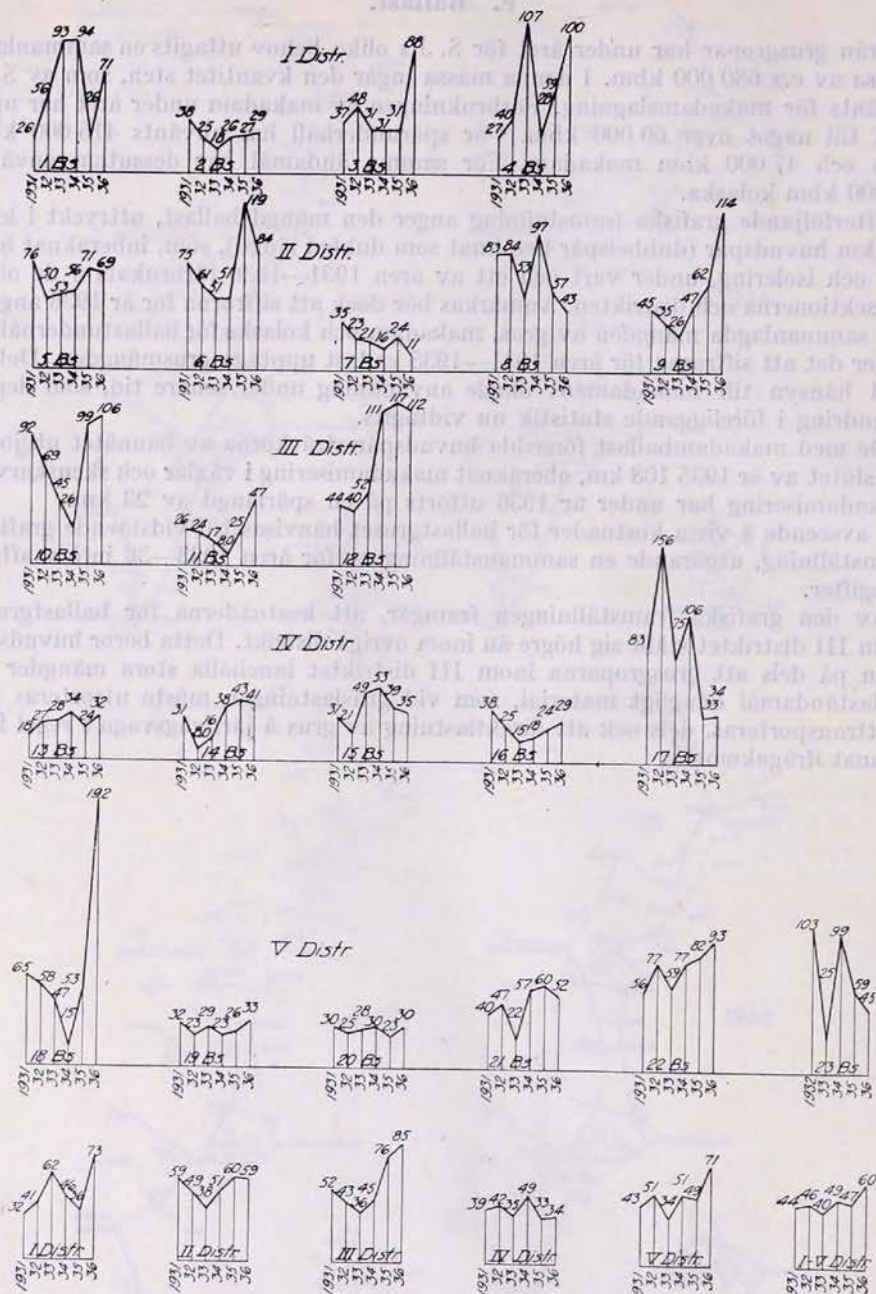
Från grusgropar har under året för S. J:s olika behov uttagits en sammanlagd massa av c:a 680 000 kbm. I denna massa ingår den kvantitet sten, som av S. J. använts för makadamslagning. Förbrukningen av makadam under året har uppgått till något över 60 000 kbm. För spårunderhåll har använts 415 000 kbm grus och 47 000 kbm makadam. För samma ändamål har dessutom använts 12 000 kbm kolaska.

Efterföljande grafiska framställning anger den mängd ballast, uttryckt i kbm per km huvudspår (dubbelspår beräknat som dubbel längd), som, inberäknat höglyft och isolering, under vart och ett av åren 1931—1936 förbrukats å de olika bansektionerna och distrikten. Anmärkas bör dock att siffrorna för år 1936 angiva den sammanlagda mängden av grus, makadam och kolaska för ballastunderhållet, under det att siffrorna för åren 1931—1935 endast upptaga grusmängden. Det är med hänsyn till makadamens ökade användning under senare tid, som denna förändring i föreliggande statistik nu vidtagits.

De med makadamballast försedda huvudspårssträckorna av bannätet utgjorde vid slutet av år 1935 108 km, oberäknat makadamisering i växlar och skenskarvar. Makadamisering har under år 1936 utförts på en spårlängd av 23 km.

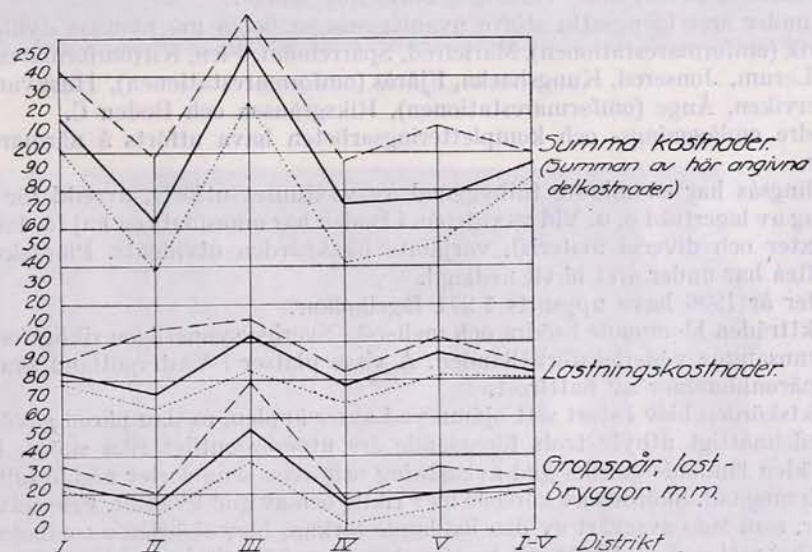
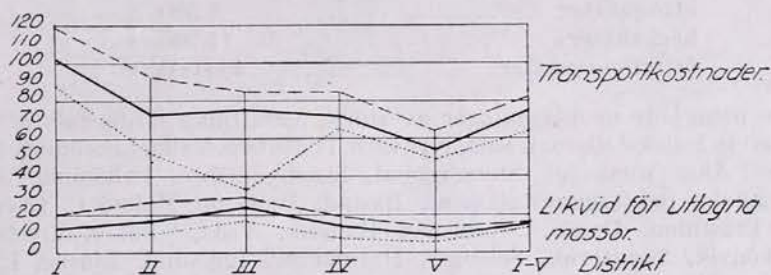
I avseende å vissa kostnader för ballastgruset hänvisas till vidstående grafiska framställning, utgörande en sammanställning av för åren 1933—36 införskaffade uppgifter.

Av den grafiska framställningen framgår, att kostnaderna för ballastgruset inom III distriktet ställt sig högre än inom övriga distrikt. Detta beror huvudsakligen på dels att grusgroparna inom III distriktet innehålla stora mängder för ballaständamål odugligt material, som vid gruslastningen måste utsorteras och borttransporteras, dels ock att direktlastning av grus å järnvägsvagn i regel icke kunnat ifrågakomma.



Förbrukat ballastmaterial (kbm) per km huvudspår åren 1931—1936.

Kostnader i öre pr kbm för
ballastgruset under åren 1933-1936
vid de olika distrikten.



----- Det högsta årsvärde som 4-årsperioden uppvisar:
----- $\frac{1}{4}$ - lägsta ----- $\frac{1}{4}$ ----- $\frac{1}{4}$ ----- $\frac{1}{4}$ -----
----- Medeltal för 4-årsperioden.

f. Planteringar.

Under år 1936 hava utplanterats nedan angivet antal växter, av vilka största delen blivit uppdragna vid S. J:s egna växtdepåer:

fruktträd.....	1 400 st.
bärbuskar.....	3 300 »
barrväxter.....	100 »
lövträd.....	2 000 »
parkbuskar.....	5 100 »
rosor.....	3 500 »
klängväxter.....	1 500 »
häckväxter.....	11 200 »
örtartade växter.....	490 000 »

Tidigare påbörjade nyanläggningar av större omfattning färdigställdes under året vid Gävle S (lokstallarna), Sala, Nykvarn, Hallsberg, Valla, Linköping, Skattkärr, Väse, Ång, Munkedal, Stenungsund, Skårby, Tibro, Falköping, Aspen, Nässjö, Laholm (omformarestationen), Båstad, Bjärnum, Malmö C, Övergård, Gårdsnäs, Prästmon, Dynäs, Strömsnäs, Ramvik, Veda, Söråker, Vivstavärv, Timrå, Skönvik, Sundsbruk, Selånger, Harmånger, Iggesund, Ljusne, Ljusdal (omformarestationen) samt vid några bostadsbyggnader.

Av under året igångsatta större nyanläggningsarbeten må nämnas dylika vid Häggvik (omformarestationen), Mariefred, Sparreholm, Flen, Kil (omformarestationen), Lerum, Jonsered, Kungsbacka, Fjärås (omformarestationen), Huskvarna S, Skälderviken, Ånge (omformarestationen), Riksgränsen och Boden C.

Mindre omlägnings- och kompletteringsarbeten hava utförts å närmare 200 platser.

I Alingsås har en mindre tillbyggnad av växthuset utförts, avsedd för övervintring av lagerträd o. d. Vid växtdepån i Boden har anordnats en kaj för lastning av växter och diverse material, varjämte bänkgården utvidgats. Plantskolan i Skellefteå har under året blivit nedlagd.

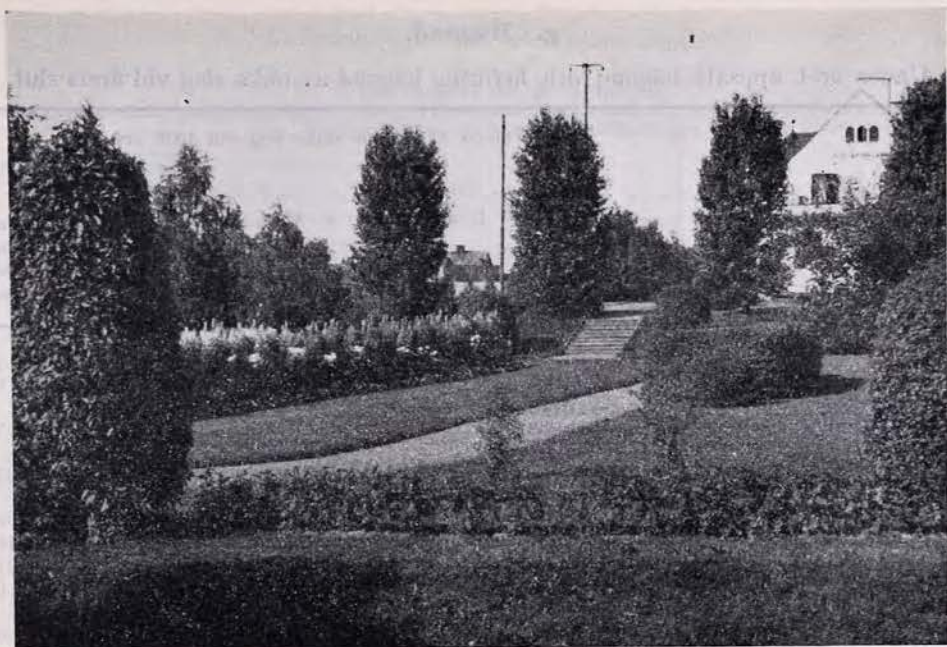
Under år 1936 hava uppsatts 1 271 fågelholkar.

Fruktträden blommade i södra och mellersta Sverige synnerligen rikligt och under gynnsamma väderleksförhållanden. Å vissa platser i Västergötland skadades dock päronblommor av nattfrost.

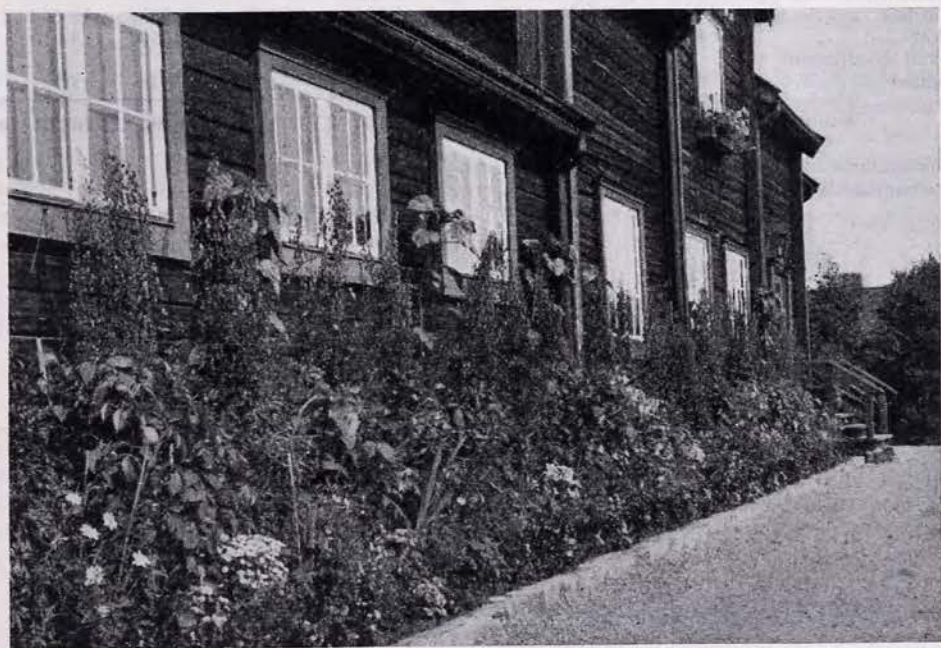
Fruktskörden blev i stort sett ojämn vad avser äpplen, medan päron gävo mera än medelmåttigt utbyte trots föregående års utomordentligt rika skörd. Plommonträden lämnade ganska god avkastning och även sena sorter nådde full storlek och mognad. Skörden av körsbär blev riklig och av god kvalitet. Frånsett jordgubbar, som ledo avsevärt av den ihållande torkan, blev skörden av odlade bär i allmänhet rätt god. Rotfrukter och grönsaker gingo bäst till i norra Sverige, medan brist på nederbörd inverkade menligt i de övriga delarna av landet, gällande detta särskilt ärter och tidig blomkål.

Växtsjukdomar uppträdde under året i mindre omfattning än vanligt.

Kostnaderna för planteringsväsendet belöpte sig under år 1936 till i runt tal 481 000 kr.



Stationsplanteringen i Skellefteå.



Vid stationshuset i Storuman nådde solrosorna 3 m:s höjd på 6 veckor sommaren 1936.

g. Hägnad.

Under året uppsatt hägnad och befintlig hägnad av olika slag vid årets slut.

Slag av hägnad	Under året uppsatt hägnad m	Antal meter hägnad av olika slag vid 1936 års slut						
		D i s t r i k t					Summa m	i % av hela häg- naden
		I	II	III	IV	V		
3 slätor.....	—	88 568	2 331	1 857	107 703	71 509	271 968	2.23
4 ".....	—	560	1 161	73	958	5 090	7 842	0.06
1 släta och 2 järn- trådar.....	1 361	125 781	206 052	3 523	347 194	225 455	908 005	7.43
1 släta och 3 järn- trådar.....	34 960	591 385	372 639	46 572	1 512 050	1 838 554	4 361 200	35.67
1 släta och hopflä- tade järntrådar..	—	6 880	—	4 503	—	1 366	12 749	0.10
3 järntrådar.....	60 833	211 604	275 254	697 217	281 859	37 956	1 503 890	12.30
4 ".....	199 309	764 465	1 133 618	442 521	1 388 247	105 911	3 834 762	31.36
5 ".....	—	8 461	42 125	5 063	745	—	56 394	0.46
Hopflätade järntrå- dar.....	5 364	9 193	28 063	7 776	1 758	5 803	52 593	0.43
Stenmurar.....	224	96 486	231 716	157 452	27 104	8 536	521 294	4.26
Jordvallar.....	250	—	60 866	3 672	87	120	64 745	0.53
Spjälör, spikade....	593	12 213	10 865	11 208	7 115	1 431	42 832	0.35
" hopflätade.....	2 477	113 274	62 683	67 850	56 537	50 518	350 862	2.87
Permanent snö- skärmar.....	196	3 045	11 621	8 529	16 636	12 855	52 686	0.43
Häckar.....	640	24 602	39 105	52 538	1 867	558	118 670	0.97
Ej ovan specificerad hägnad	1 707	22 804	14 630	16 800	9 451	4 046	67 731	0.55
Summa	307 914	2 079 321	2 492 729	1 527 154	3 759 311	2 369 708	12 228 223	100.00
Hägnad saknas å en sammanlagd längd av.....	—	368 141	330 525	44 599	705 892	1 405 266	2 854 423	—

h. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

I. Underhålls- m. fl. arbeten.

A. Transformator- och omformarestationer.

1. Malmbanan.

I transformatorstationerna vid malmbanan hava underhållsarbetena omfattat normal revision av oljebrytare, provning av olja i transformatorer och brytare, tillsyn av omformare och batterier, justering av reläer etc. Utbyte av ackumulatorbatterier har verkställts i stationerna i Nuortikon, Polcirkeln, Notviken och Svartön. Några särskilt anmärkningsvärda arbeten hava härutöver icke förekommit.

2. Övriga bandelar.

Underhållsarbetena i omformarestationerna hava till största del haft normal karaktär, d. v. s. omfattat lagerrevisioner, svarvning och slipning av strömsamlare och släppringar, rengöring och isolationsprovning av maskiner, putsning av kontakter i manöverorgan, regulatorer och reläer, provning, utbyte och rening av olja i brytare och transformatorer, tillsyn av ackumulatorbatterier etc. Härutöver hava ett antal äldre oljebrytare blivit försedda med nya släckningskamrar.

I Södertälje, Sködinge och Mjölby hava felaktiga omformare underkastats mera genomgripande reparationer. Då dessa felaktigheter i vissa fall vållats av atmosfäriska överspänningar överförda till omformarna genom distributionsledning, som anslutits direkt till 6 kV uttagen på de transformatorer, från vilka omformarna matas, har resp. kraftleverantör måst avstå från ifrågavarande anslutningsmetod.

Antalet i stationerna installerade omformareaggregat utgjorde vid årets slut 49 st., varav 28 st. fast inbyggda och 21 st. transportabla. De förstnämnda aggregaten hava sammanlagt hållits i gång under 170 388 timmar, eller i medeltal 6 100 timmar per enhet. För de transportabla aggregaten har drifttiden i medeltal per enhet utgjort endast 3 900 timmar, enär vissa av dessa maskiner nyttillkommit och använts endast under en del av året. Den längsta drifttiden har annoterats för de fasta aggregaten I och II i Hallsberg samt för det transportabla aggregatet nr 6. Var och en av dessa maskiner var igång c:a 8 400 timmar. Drifttiden utgjorde sålunda i dessa fall icke mindre än 96 procent av året, vilket giver en god uppfattning om utnyttningsskillnaderna och om maskinernas pålitlighet.

Omformarestationerna i Ljusdal, Ånge, Fjärås och Häggvik blevo under året färdigställda och tagna i bruk. Anordningar för anslutning av transportabla omformare hava installerats i Hallsberg, Hässleholm och Malmö.

B. Ledningsnätet.

På ledningsnätet förekommande underhållsarbeten hänföra sig till överförings- och kontaktledningarna samt till det lågpända ledningsnätet för belysning och småmotordrift. Såsom en följd härav tillkommer sedan den tillsyn, som måste ägnas dressiner, ackumulatorlokomotiv, revisionsvagnar samt beredskapsposter- nas depåer med dem tillhörande material och verktyg.

1. Överföringsledningarna i Norrland.

Överföringsledningen mellan kraftverk och transformatorstationer vid malm- banan har på vanligt sätt blivit undersökt och reviderad. Härvid hava utgallrats och ersatts 479 st. hängisolatorer, vilka på ett undantag när voro av Hermsdorffs äldre typ. Master hava ommålats till ett antal av 118 st.

2. Kontaktledningen, samtliga linjer.

Kontaktledningens underhåll kräver i första hand rationellt bedrivna inspektioner. Sådana hava under året verkställt i normal omfattning. Då det är av största vikt, att personalen på omformare- och transformatorstationer förvärvar och bevarar noggrann kännedom om ledningsnätet inom resp. stations hela matningsområde, äro dess gränser, även om de avvika från det fastställda underhållsområdets, i viss mån bestämmande för inspektionsverksamheten.

Kontaktledningsnätet har i vanlig ordning underkastats s. k. storrevision, varvid trådläget blivit justerat, felaktiga detaljer utbytta, jordförbindningarna kontrollerade och reparerade etc.

Isolatorutbytet, som till största del verkställt i samband med revisionen, har medfört utrangering av följande antal defekta enheter.

B a n d e l	I s o l a t o r t y p							
	Kl	Klb	Klc	K5	K5b	K5c	K60	K70
Luleå—Gällivare	333	—	—	120	—	—	—	—
Gällivare—Riksgränsen	301	—	—	34	—	—	—	—
Övriga linjer	1 476	326	12	26	56	—	5	40
Summa	2 110	326	12	180	56	—	5	40

Utöver detta utbyte av felaktiga isolatorer har, företrädesvis inom 10 bs successivt och i stor omfattning bedrivits utbyte av isolatorer av typ Klb mot sådana av den för saltavlagring mindre känsliga typen Klc.

I relation till isolatorbeståndets storlek är fortfarande kassationen av Kl-typen anmärkningsvärt stor. Den är särskilt framträdande på malmбанan, där den utgör c:a 2 procent. På övriga linjer torde den hålla sig omkring 1 procent. Erfarenheten visar, att en avgörande förbättring knappast kan väntas, förrän den äldsta Kl-typen blivit helt utrangerad. Det är nämligen denna isolator, som oftast går sönder, och detta icke blott under klimatiskt svårartade förhållanden.

I jämförelse med den äldsta Kl-isolatorn äro de nyare varianterna Klb och Klc betydligt mera pålitliga. Kassationen av dessa typer utgjorde under år 1936 endast c:a 0.2 resp. 0.04 procent. Då flertalet Klb och Klc-isolatorer äro relativt unga, är det emellertid icke möjligt att med ledning av denna för dem gynnsamma statistik fälla ett slutgiltigt omdöme. Med tiden uppträda ofta åldringsfenomen, som verka omvärderande.

Observationerna av isolatorernas driftsäkerhet måste alltså bedrivas på lång sikt och äro alltid av vitalt intresse för driftsäkerheten. Det gångna årets driftstörningsstatistik, i vilken isolatorbrotten äro starkt framträdande, giver belägg härför.

Med bortseende från Kl-typerna företer isolatorstatistiken icke några särskilt anmärkningsvärda förhållanden. Kassationen av den på malmбанan i avspänningar använda K5-isolatorn är visserligen alltså betydande men bekämpas framgångsrikt i den mån övergång sker till isolatortyp K70.

Ledningsslitaget har varit underkastat fortlöpande kontroll. På malmбанan är det alltså anmärkningsvärt lågt och jämnt, vilket sannolikt mest beror på sparsamt förekommande, såsom slipstoff verkande damm och på de i allmänhet mycket måttliga tåghastigheterna. På övriga linjer äro förhållandena i dessa avseenden mindre fördelaktiga, vilket ock spåras i slitaget. Detta har emellertid gynnsamt påverkats av den på senare år tillämpade montageметoden med paraboliskt underhängande profiltråd. Observationer giva vid handen, att resultaten

möjligen kunna ytterligare förbättras, bl. a. därigenom att underhållningen ökas med 50 à 100 procent. Fortsatta undersökningar på detta område hava planerats.

Utbyte av försliten profiltråd har inom I distriktet verkställt enligt en för detta arbete tidigare uppgjord generalplan, vilken kunnat innehållas. Trådbyte har även förekommit inom I distriktet på bandelen Huddinge—Södertälje, där materialet varit starkt förslitet, samt på Skåneslätten, där ledningens benägenhet för vertikalsvängning motiverat övergång till den i detta avseende mera stabila runda trådtypen. Jämnasides med det sistnämnda trådbytet, vilket under året icke kunnat helt genomföras i önskvärd omfattning, har ledningen blivit förstärkt medelst flera, oregelbundet insatta bärtrådar. Genom avfräsning av uthamrade och skarpslitna profiltrådskanter hava äldre ledningars funktionsduglighet på vissa håll kunnat ökas.

Kontaktledningens järnkonstruktioner hava flerstädes undergått ommålning. Mera betydande målningsarbeten hava förekommit inom 3, 4, 5, 8 och 19 bs. Till följd av tjälksjutning hava vid malmбанan måst riktas 207 kontaktledningsstolpar.

Under året har fortgått ett successivt utbyte av äldre avspänningskättingar emot ställinor, varigenom vunnits ökad hållfasthet och minskad vilofriktion i avspänningsanordningen. Genom mätningar har det konstaterats, att friktionen genom bytet nedgått från omkring 150 à 170 kg till c:a 50 à 60 kg. Ledningen håller härigenom mera konstant dragspänning vid variabel temperatur.

Den på kontaktledningsstolparna upplagda *överföringsledningen för belysningsenergi* har krävt mycket litet underhåll. I några fall hava emellertid till densamma anslutna transformatorer blivit skadade av åskslag, varjämte ett anmärkningsvärt stort antal transformatorsäkringar brutits sönder i blåst, företrädesvis på västkustbanan. På bangårdar, där enligt tidigare praxis i 10 kV ledningen endast anordnats en avskiljare, har denna i många fall dubblerats, varigenom åstadkommits ökade omkopplingsmöjligheter. Ett i Nässjö installerat kapslat 10 kV ställverk har under året varit felaktigt.

Ändrings- och nybyggnadsarbeten hava under året förekommit i betydande omfattning. De hava dels betingats av spårömläggningar, bangårdsutvidgningar, tillkomst av nya vägbroar och andra liknande byggnadsföretag, dels av kraftöverföringsanläggningens naturliga expansion. Genom den sistnämnda ökades under året det i drift varande kontaktledningsnätet med 441 bankm.

Spårömläggningar, bangårdsutvidgningar och vägbrobyggen, som medfört ändring av ledningsnätet, hava varit mycket vanliga. Mera betydande arbeten av denna art hava utförts i Örebro och Nässjö. Liknande ingrepp i befintliga anläggningar hava måst företagas på platser, där under byggnad varande ledningar skola anslutas till det framväxande nya ledningsnätet. Såsom exempel på sådana platser må här nämnas Göteborg, Olskroken, Sävenäs och Skövde.

Nya skyddssektioner hava tillkommit vid Mjölby, Ängelholm och Storvik. Underhållsarbetet väntas härigenom komma att icke oväsentligt underlättas. I samband med igångsättandet av omformarestationen i Häggvik anordnades dessutom skyddssektioner i Märsta och Älvsjö.

Arbetet på det för Häggviks matningsområde beslutade *fjärrmanövreringssystemet* för avskiljare har fortgått och anpassats efter vunnen erfarenhet. Analoga system hava planerats för ledningsnätet invid Göteborg och Malmö.

På malmбанan hava de till kontaktledningen anslutna värmeinstallationerna visat en utpräglad expansionsstendens. Vid Riksgränsen där Skidfrämjandets turiststation avsevärt utvidgats, hava i värmeanordningar installerats sammanlagt 238 kW. I Björkliden, Abisko och Gällivare utfördes analoga arbeten. Enbart

på 19 bs omfattade vid utgången av år 1936 de stationära elektriska värmeanläggningarna en installerad effekt av i runt tal 3 250 kW.

3. Lågspänningsledningarna.

Det lågspända belysningsnätet har för sitt underhåll fordrat en avsevärd arbetsinsats, givetvis med undantag för de anläggningsdelar, som förnyats i samband med pågående eller nyligen genomförda elektrifieringsarbeten. I de flesta fall har arbetet medfört utrangering av äldre, försämrade materiel samt omläggning och komplettering av ledningsanordningarna. På Svartön och i Kiruna hava under året påbörjats montage av strålkastaranläggning, för vilket ändamål ett flertal 30 m höga master blivit resta. På Abisko och Kopparåsens bangårdar hava äldre luftledningarna blivit borttagna och ersatta med jordkablar.

4. Underhållskostnader.

Banavdelningens kostnader för den elektriska tågdriften ha under året uppgått till i runt tal 1 172 400 kr., varav 583 200 kr. utgöras av driftskostnader och 589 200 kr. av underhållskostnader, med den fördelning å olika distrikt, som framgår av nedanstående tabell.

	Driftskostnader		Underhållskostnader	
	Summa	Per km elektrifierat spår	Summa	Per km elektrifierat spår
	tkr	kr.	tkr	kr.
I distriktet	156.2	91	195.9	114
II "	68.6	86	125.6	158
III "	108.7	94	78.5	68
IV "	53.8	117	36.1	79
V " (mb.)	195.9	329	153.1	258
Totalt	583.2	123	589.2	125

Framhållas bör, att underhållskostnaderna å de olika distrikten icke äro direkt jämförbara, beroende på anläggningarnas åldersskillnad. Kostnaderna hava också rönt inverkan såväl av sporadiskt förekommande arbeten som av klimatiska, konstruktiva och trafiktekniska förhållanden.

II. Personal- och tjänstgöringsförhållanden.

Personal- och tjänstgöringsförhållandena inom kraftöverföringsanläggningen hava under år 1936 icke undergått några särskilt anmärkningsvärda förändringar.

Utbildning av ledningspersonal har fortgått dels vid elektrifieringsarbetena, dels per korrespondens.

i. Elektriska belysningsanläggningar.

Nya belysningsinstallationer ha utförts å en del såväl större som mindre stationer.

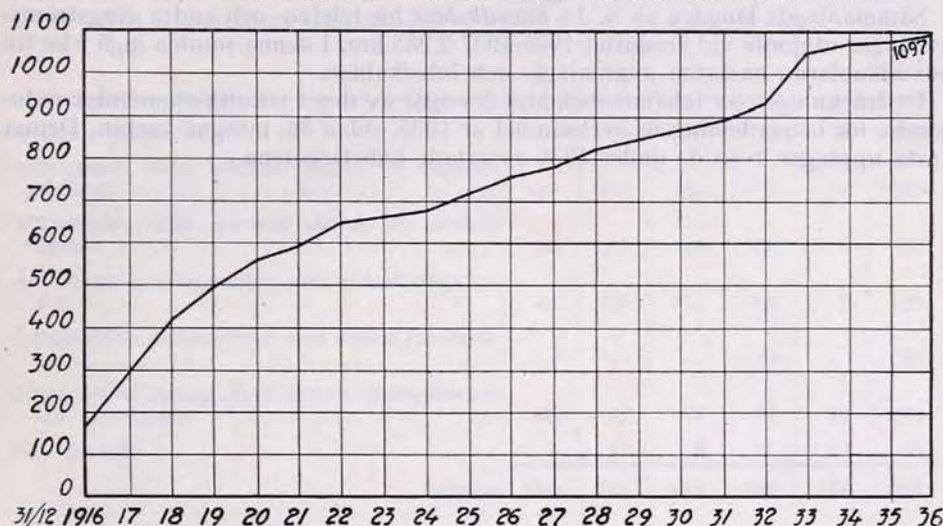
Modernisering och komplettering av äldre belysningsanläggningar ha utförts å ett stort antal stationer samt å bangårdar, i tjänstelokaler och bostadslägenheter.

I samband med elektrifiering av järnvägsdriften (jfr ovan) ha kompletterings- och ändringsarbeten eller nyanläggningar utförts å stationer och bangårdar

samt i banvaktsstugorna å linjerna Södertälje S—Eskilstuna, Uppsala—Gävle, Laxå—Charlottenberg, Göteborg—Halmstad samt Krylbo—Ånge.

Vid 1936 års slut var elektrisk belysning anordnad vid 679 stationer, 418 trafik-, håll- och lastplatser samt 1 929 banvakts- m. fl. stugor.

Utvecklingen sedan år 1916 av elektriska belysningsväsendet vid S. J. framgår av nedanstående grafiska framställning, utvisande sammanlagda antalet stationer och andra trafikplatser, där elektrisk belysning fanns anordnad.



j. Telegraf- och telefonanläggningar.

I föregående års redogörelse omnämnda arbeten med installation av huvudkablar för telefon m. m. längs linjerna Uppsala—Gävle och Åstorp—Mölle hava under år 1936 fullbordats.

Längs följande, för elektrifiering beslutade, till redan elektrifierade linjer anslutande banor, ha telefonkablar nedlagts, nämligen:

å linjen Stålboga—Skebokvarn	23.8 km
» » Örebro—Svartå	50.9 » samt
» » Skövde—Karlsborg	44.3 »

Vid 1936 års slut utgjorde i bruk varande *telegrafledningar* 2 794 km, varav 1 679 km i jordkablar. I dessa ledningar voro inkopplade 51 st. morsetelegrafapparater och reläer.

I bruk varande *telefonledningars* sammanlagda längd utgjorde vid samma tidpunkt 69 230 km, varav 54 757 km i jordkablar. Antalet S. J:s egna i bruk varande telefonapparater utgjorde 9 002 st.

Telefonledningarna voro anordnade enligt nedan.

	Km ledning	Antal app.
Ledningar för selektivt anrop	12 295	1 312
Direkta och andra ledningar utan selektivt anrop utom ban- telefon och lokaltelefon	45 749	121
Bantelefonledningar	10 420	4 116
Lokala telefonledningar	766	2 667

Det bör observeras, att en stor del av de telefonapparater, som härövan angivits såsom bantelefonapparater, genom kopplingsanordningar även användas i andra telefonledning.

Förutom ovan angivna antal telefonapparater funnos ytterligare 786 st. S. J:s egna apparater för av telegrafverket abonnerade anknytningar i förbindelse med S. J:s telefonväxlar i Stockholm C och Malmö C.

Antalet telefonväxlar i bruk utgjorde 76 st., varav 25 st. voro automatiska.

Sammanlagda längden av S. J:s *huvudkablar* för telefon- och andra svagströmsledningar utgjorde vid årsskiftet 1936/1937 2 985 km. I denna summa ingå icke till huvudkablar anslutna avgrenings- och lokalkablar.

Utsträckningen av telefonkabelnätet framgår av den i teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet år 1935, sidan 86, intagna kartan. Denna karta upptager även de under 1936 avslutade kabelarbetena.



1. Telefon- och telegrafnätet

I tabellen nedan redovisas den totala längden av telefon- och telegrafnätet i Sverige vid årsskiftet 1936/1937. Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter.

Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter. Den totala längden av telefon- och telegrafnätet är uttryckt i kilometer.

Tabellen nedan visar den totala längden av telefon- och telegrafnätet i Sverige vid årsskiftet 1936/1937. Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter.

Tabellen nedan visar den totala längden av telefon- och telegrafnätet i Sverige vid årsskiftet 1936/1937. Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter.

Tabellen nedan visar den totala längden av telefon- och telegrafnätet i Sverige vid årsskiftet 1936/1937. Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter.

Tabellen nedan visar den totala längden av telefon- och telegrafnätet i Sverige vid årsskiftet 1936/1937. Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter.

Tabellen nedan visar den totala längden av telefon- och telegrafnätet i Sverige vid årsskiftet 1936/1937. Längden av telefonnätet är uttryckt i kilometer och den av telegrafnätet i meter.

k. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid årets slut.

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

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å					
	d i s t r i k t					Hela S. J.
	I	II	III	IV	V	
Bevakade grindar.....	4	19	14	80	21	138
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	119	140	132	137	58	586
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	20	19	16	38	9	102
Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	42	¹ 46	² 11	² 23	7	129
Automatiska anläggningar med endast ljussignaler.....	—	—	—	20	—	20
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	60	67	57	33	42	259
Kryssmärken.....	7	12	9	37	24	89
Summa	252	303	239	368	161	1 323

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					
	d i s t r i k t					Hela S. J.
	I	II	III	IV	V	
Bevakade grindar.....	—	1	1	2	1	5
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	4	13	24	2	1	44
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	—	1	—	—	—	1
Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	9	¹ 7	3	² 2	—	21
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	1	—	1	—	—	2
Kryssmärken och fri sikt.....	—	9	10	13	5	37
» fri sikt saknas.....	161	85	93	89	51	479
Summa	175	116	132	108	58	589

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

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

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å					
	d i s t r i k t					Hela S. J.
	I	II	III	IV	V	
Bevakade grindar.....	1	3	—	9	—	13
Fällbommar.....	23	2	1	5	4	35
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	3	—	—	—	—	3
Kryssmärken.....	150	30	2	29	23	234
Summa	177	35	3	43	27	285

Antal korsningar å	S. J.				
	I	II	III	IV	V
Bevakade grindar.....	1	3	—	9	—
Fällbommar.....	23	2	1	5	4
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	3	—	—	—	—
Kryssmärken.....	150	30	2	29	23
Summa	177	35	3	43	27

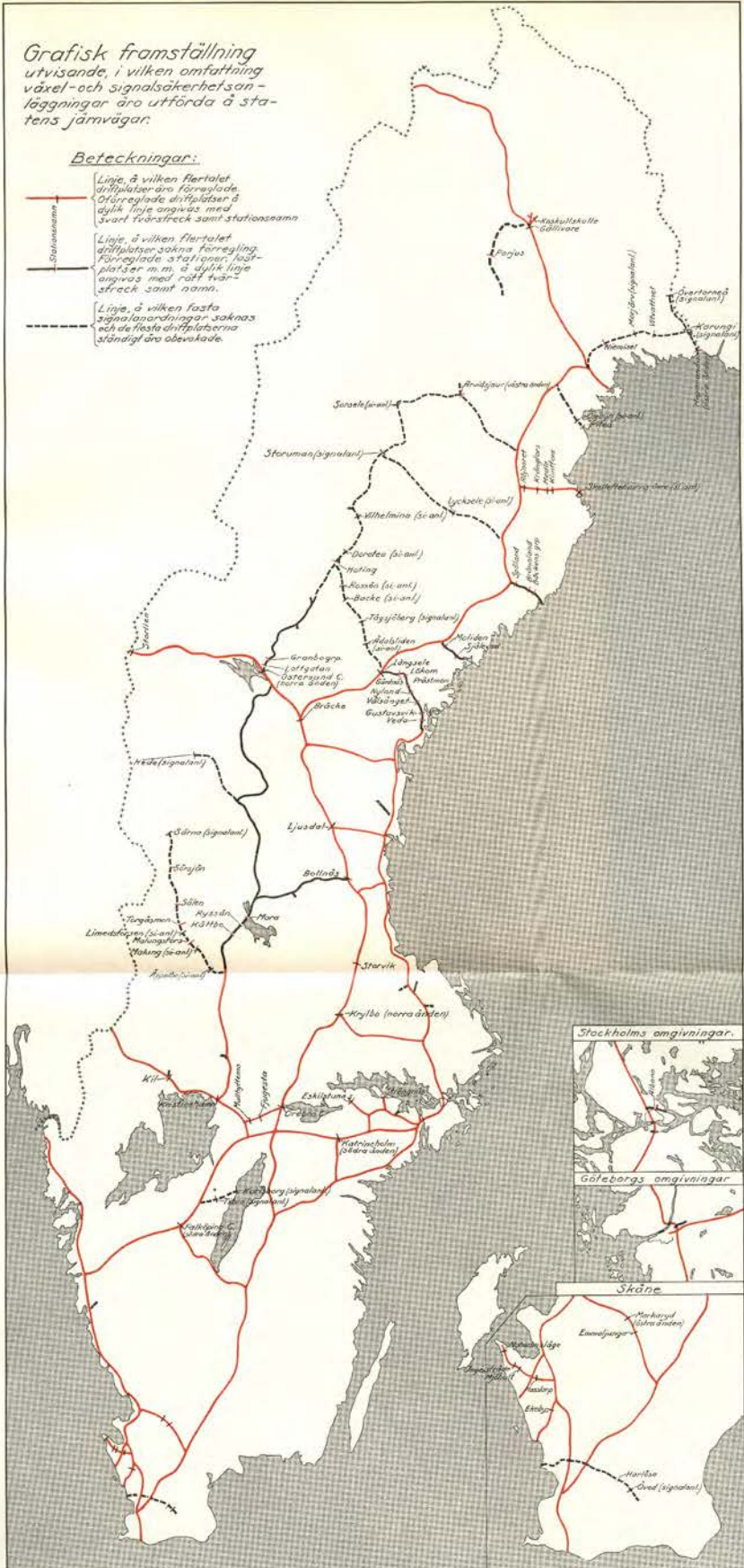
Grafisk framställning utvisande, i vilken omfattning växel- och signalsäkerhetsanläggningar äro utförda å statens järnvägar.

Beteckningar:

Linje, å vilken flertalet driftplatser äro förregrlade. Oförregrlade driftplatser å dylik linje angivas med svart tvörstreck samt stationsnamn

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

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



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

Antal befintliga korsningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal sammanstötningar mellan vägfärdande och tåg				Antal förölyckade personer		Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg) av			Summa antal olyckshändelser	
		Antal tilldragelser för				skadade	dödade	motorfordon	hästskjut-sar	cyklande	vid dagsljus	i mörker
		motorfordon	hästskjut-sar	cyklande	gående							
	<i>Allmänna och allmänt befärna vägar:</i>											
826	Bevakade grindar eller bommar.....	2	1	—	2	8	3	188	7	1	110	91
129	Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
279	Automatiska anläggningar med ljussignaler.....	8	—	—	—	—	3	4	—	—	8	4
89	Kryssmärken.....	2	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befärna:</i>											
50	Bevakade grindar eller bommar.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
21	Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Automatiska anläggningar med ljussignaler.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kryssmärken och fri sikt....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
479	» o. fri sikt saknas	2	—	1	1	3	1	1	—	—	4	1
1)	Oskyddade korsningar.....	17	11	1	1	7	18	—	—	—	26	4
	Summa	31	13	2	4	18	26	195	7	1	151	102

1 Uppgift å antalet korsningar saknas.

4. Växel- och signalsäkerhets-

(Exkl. anläggningar)

Distrikt	Elektr. ställverk			Hälvstängs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-böckar		Signal- vev å sema- for- mast
	antal ställ- verk	växel- sig- nal- o. för- regl- stäl- lare	tåg- vägs- och med- giv- stäl- lare	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	753	27	32	535	134	110	831	335	33	55	23
II.....	8	187	2	16	322	83	131	997	386	27	45	18
III.....	12	491	53	16	226	62	93	669	246	22	44	3
IV.....	—	—	—	7	139	38	117	814	375	72	129	135
V.....	16	239	2	3	6	2	73	421	204	26	40	90
Summa	59	1 670	84	74	1 228	319	524	3 722	1 546	180	313	269
Distrikt	Centralt omläggbara				Endast lokalt omläggbara							
	växlar		spårspärrar		växlar				spårspärrar			
	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- 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	elekt. för- reg- ling	kon- troll- lås- för- reg- ling	kon- troll- lås utan för- regl.
I.....	420	512	4	42	520	86	180	10	258	35	98	10
II.....	417	119	8	13	422	24	198	60	263	13	90	51
III.....	246	377	8	39	439	75	168	4	181	29	92	2
IV.....	317	—	12	—	326	—	341	216	169	—	204	192
V.....	137	141	4	4	142	14	197	188	94	9	99	168
Summa	1 537	1 149	36	98	1 849	199	1 084	478	965	86	583	423

anläggningarnas beståndsdelar.

för vägövergångar).

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tågvägs-utlös-ningsfält	Huvudsignaler			Försignaler			Manöversignaler		
antal skåp	stations- o. tåg- vägs- förreg- lingsfält	linje- block- fält		mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler
120	534	151	107	426	65	209	78	7	229	8	22	375
74	326	76	16	406	9	132	121	4	181	5	5	122
28	229	1	84	281	20	171	67	—	160	10	2	349
28	157	—	—	509	—	27	69	—	161	2	—	8
15	51	1	4	262	—	94	14	—	147	—	—	74
265	1 297	229	211	1 884	94	633	349	11	878	25	29	928

Rörliga broar	Elektr. vring- kopp- lingar	Räls- kon- takter	Isolerad räl			Mek. spärr- skenor	Elektr. växel- spärr- 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	59	170	73	27	549	99	143	139	5	40
9	19	60	23	13	190	97	205	76	6	21
1	3	58	41	39	314	83	114	63	8	33
—	—	3	—	—	3	30	196	90	21	40
1	—	2	—	26	54	—	136	11	21	10
19	81	293	137	105	1 110	309	794	379	61	144

D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.

1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar, elektrifieringsarbeten, markförvärv samt arbeten för motverkande av arbetslöshet år 1936.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1936		från resp. arbetens början t. o. m. år 1936
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten	
T u s e n k r o n o r				
Nya byggnader och anläggningar.				
<i>Bangårdar:</i>				
Nässjö, ombyggnad och utvidgning av rangerbangården.....	200	¹ 1	—	201
4 bansektionen, förlängning av mötesspår å vissa stationer.....	29	29	—	29
Örebro C, anordnande av gångtunnel.....	50	8	—	48
<i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar:</i>				
Östansjö—Vretstorp, utläggning av dubbelspår	480	16	—	409
Göteborg—Almedal, dubbelspårsanläggning....	650	—	43	43
<i>Lokstations- och driftverkstadsanläggningar.....</i>	37	—	1	33
<i>Husbyggnader.....</i>	200	—	121	121
<i>Bostadslån till personalen.....</i>	160	—	¹ 23	133
<i>Skenfria vägkorsningar m. m.:</i>				
Vägbroar (10 st.).....	150	135	15	150
Vägportar (11 st.).....	173	157	4	174
Vägomläggningar.....	157	102	—	134
<i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden:</i>				
Inläggning av räler.....	793	637	15	728
” ” underläggsplattor och rälsvand- ringshinder.....	1 436	926	203	1 240
<i>Telefonledningar och kabelarbeten (16 arbeten).....</i>	355	50	69	213
<i>Elektriska belysningsanläggningar (14 arbeten).....</i>	93	7	40	62
<i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:</i>				
Frövi, växel- och signalsäkerhetsanläggning...	118	20	—	125
Alvesta, växelförregling.....	112	¹ 79	—	134
Uppsala C, utvidgning av säkerhetsanläggning	250	—	293	359
Falköping C, växel- och signalsäkerhetsanläggning	318	—	262	344
Ulriksdal—Uppsala, automatisk linjeblockering	350	—	152	152
Veinge, elektrisk ställverksanläggning.....	65	—	37	37
Uddevalla, centralisering av ställverk.....	93	—	49	49
Skelleftehamns övre, växelförregling.....	53	—	8	8
Övriga arbeten (51 st.).....	561	133	96	420

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1936		från resp. arbetens början t. o. m. år 1936
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten	
T u s e n k r o n e r				
Kompletteringsarbeten å inköpta enskilda järnvägar (1 arbete).....	190	8	—	193
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre ar- beten (207 arbeten).....	1 341	387	464	1 100
Automobillinjer:				
Malmö C, uppförande av garagebyggnad.....	105	—	141	141
Anläggningar vid huvudverkstäder:				
Sanitära anordningar vid huvudverkstad.....	34	34	—	34
Örebro, tillbyggnad av huvudverkstaden.....	800	8	—	800
reparationsverkstad för motorfordon..	80	79	—	80
Övriga arbeten (1 st.).....	45	45	—	45
Anläggningar vid förrådsavdelningen:				
Örebro, nybyggnad för centralförråd och förråds- intendentkontor.....	425	406	—	425
Summa	9 903	3 107	1 990	8 164
Elektrifieringsarbeten.				
Järna—Nyköping—Malmö m. fl. linjer:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	46 171	14	—	12 313
Nya anläggningar.....		106	—	26 719
Övriga anordningar.....		7	—	6 769
Stockholm—Krylbo—Ånge och Krylbo—Örebro:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	34 500	263	—	10 267
Nya anläggningar.....		1 581	—	16 854
Övriga anordningar.....		551	—	4 701
Västkustbanan:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	32 350	554	—	8 478
Nya anläggningar.....		2 974	—	9 650
Övriga anordningar.....		2 659	—	10 102
Laxå—Charlottenberg:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....		—	192	3 122
Nya anläggningar.....		—	1 665	4 434
Övriga anordningar.....		—	1 319	3 934
Södertälje S—Eskilstuna:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	25 430	459	—	1 263
Nya anläggningar.....		721	—	1 650
Övriga anordningar.....		142	—	350

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader			
		under år 1936		från resp. arbetens början t. o. m. år 1936	
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten		
T u s e n k r o n o r					
<i>Uppsala—Gävle:</i>					
Ändringar av befintliga anläggningar.....	}	—	739	1 352	
Nya anläggningar.....		—	875	1 354	
Övriga anordningar.....		—	33	365	
<i>Tomtebodavärket—Värtan m. fl. linjer:</i>					
Ändringar av befintliga anläggningar.....	}	—	733	733	
Nya anläggningar.....		6 900	—	1 086	1 086
Övriga anordningar.....		—	716	716	
Summa		145 351	10 003	7 358	126 212
Markförvärv.					
Gävle S. tillbyggnad av lokstallet.....	77	15	—	77	
Inköp av mark.....	556	391	18	504	
Försäljning av mark.....	1 3 142	1 565	1 381	1 461	
Summa		1 2 509	1 159	1 363	1 880
Arbeten för motverkande av arbetslöshet.					
Vägbroar (32 st.).....	3 021	201	219	2 602	
Vägportar (30 st.).....	3 112	251	369	2 727	
Falkenberg, linjeomläggning.....	500	—	490	500	
Väst kustbanan, linjeomläggning söder om Varberg	255	141	—	281	
Övriga arbeten.....	44	—	3	21	
Summa		6 932	593	1 081	6 131
<i>Härav:</i>					
beredskapsarbeten.....	759	31	21	682	
allmänna arbeten.....	6 173	562	1 060	5 449	
Summa summarum		159 677	13 544	10 066	139 627

¹ Inkomstsaldo.

2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1936		från resp. arbetens början t. o. m. år 1936
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten	
T u s e n k r ö n o r				
<i>Spår och bangårdar med husbyggnader (utom huvudverkstäder):</i>				
Rälsutbyten i längre följd:				
Utbyte av räler.....	3 767	2 057	738	3 544
Justering av räls skarvar.....	169	195	—	195
Olskroken, ny godstågsförbindelse mellan västkustbanan och Sävenäs rangerbangård.....	1 200	—	35	1 184
Sävenäs rangerbangård, spårförändringar i samband med västkustbanans elektrifiering....	430	—	162	304
Falkenberg, linjeomläggning.....	135	1	—	136
Nässjö, förändring av rangerbangården.....	112	38	—	108
Skutskär—Ytterharnäs, linjeomläggning.....	84	—	82	82
Uppsala C, förändring av stationshuset.....	142	17	—	142
Falköping C, uppförande av nytt stationshus.	243	3	—	243
Nässjö, ändring och tillbyggnad av stationshuset	260	133	—	221
Riksgränsen, om- och tillbyggnad av turiststationen.....	55	1	—	55
Ombyggnad av bostadslägenheter för beredande av tvårumslägenheter.....	159	104	10	156
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	3 356	1 384	194	2 391
Summa	10 112	3 767	1 221	8 761
<i>Broar, viadukter, vägbroar och vägportar.....</i>	950	229	454	796
<i>Bangårdsmaskinerier:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	355	130	85	266
<i>Elektriska belysningsanläggningar:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	226	30	69	119
<i>Telegraf- och telefonanläggningar samt kabelarbeten:</i>				
Omändring av telegrafledningar till telefonledningar m. m.....	73	25	—	70
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	365	87	134	324
Summa	438	112	134	394

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1936		från resp. arbetens början t. o. m. år 1936
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten	
T u s e n k r o n o r				
<i>Signal- och säkerhetsanläggningar:</i>				
Stockholm C, ombyggnad av säkerhetsanläggningen.....	980	—	—	899
Uppsala C, utförande av ny säkerhetsanläggning	210	—	—	—
Ulriksdal—Bergsbrunna, ändring och komplettering av säkerhetsanläggningar.....	240	—	159	159
Älvsjö, utförande av ny säkerhetsanläggning..	290	—	43	43
Olskroken, utförande av ny ställverksanläggning	507	—	262	340
Uddevalla, utbyte av säkerhets- och fällbomsanläggningar.....	93	—	14	14
Falkenberg, utförande av ny växel- och signal-säkerhetsanläggning	110	—	—	—
Alingsås—Hallsberg, anordnande av ljusförsig-naler och signalbelysning.....	67	—	—	—
Veinge, utbyte av ställverksanläggning.....	50	—	11	11
Ockelbo, ändring av växelförregling.....	50	—	2	47
Sundsvall C, anordnande av elektrisk manövre-ring av fällbommar.....	67	—	72	72
Ånge, komplettering av säkerhetsanläggning..	75	—	23	23
Övriga arbeten.....	596	244	201	565
Summa	3 335	244	787	2 173
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
Porjus, ändring av generatorer i kraftverket..	470	—	—	462
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	398	78	62	286
Summa	868	78	62	748
<i>Färjelägen och landningsbryggor.....</i>	43	27	—	34
<i>Billinjer.....</i>	34	10	21	34
<i>Revisionsvagnar.....</i>	300	—	150	300
<i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i>				
Örebro, modernisering av huvudverkstaden...	300	45	—	300
Örebro, anordnande av reparationsverkstad för motorfordon.....	65	21	—	65
Örebro, uppförande av presenningsverkstad och kokhus vid huvudverkstaden.....	243	—	1	1
Malmö, modernisering av huvudverkstadens vagnavdelning.....	250	248	—	248
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	272	149	56	234
Summa	1 130	463	57	848

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1936		från resp. arbetens början t. o. m. år 1936
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten	
T u s e n k r o n o r				
<i>Anläggningar vid förrådsavdelningen:</i>				
Örebro, förändring av centralförrådsbyggnad..	275	—	261	261
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och er- sättningsanskaffningar.....	78	9	22	66
Summa	353	9	283	327
<i>Återställande av genom olyckshändelse skadade an- läggningar.....</i>	64	9	45	54
Summa summarum	18 208	5 108	3 368	14 854

Angående förnyelsefondens ställning vid slutet av år 1936 m. m., se Drifttjänststatistik för år 1936.

3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten.

Broombyggnader på linjen Kristinehamn—Vansbro.

Denna linje införlivades med S. J. den 1 januari 1917. Under åren 1918—1921 genomfördes en del förstärkningsåtgärder å broar och spår.

Förstärkningarna avsågo att kunna framföra trafik med E-lok med en största hastighet av 60 km per timme. Förstärkningarna av broarna över Vanån och Västerdalälven kunde dock icke utföras för denna hastighet, utan måste densamma inskränkas till 20 km per timme. Denna hastighetsnedsättning, såväl som behov av att framföra storbäriga två-axliga godsvagnar, har framtvingat ombyggnad av bl. a. de två nämnda broarna.

Vanån och Västerdalälven äro vid broställena allmänna flottleder. Efter den allmänna flottningens avslutande i Vanån trafikeras vattendraget även med båt och timmersläpor, i regel ända till och med november månads början. Vår- och höstfloderna äro synnerligen kraftiga och vattenståndet högt. Av dessa orsaker måste järnöverbyggnadernas montering utföras under en vinterperiod och förar-

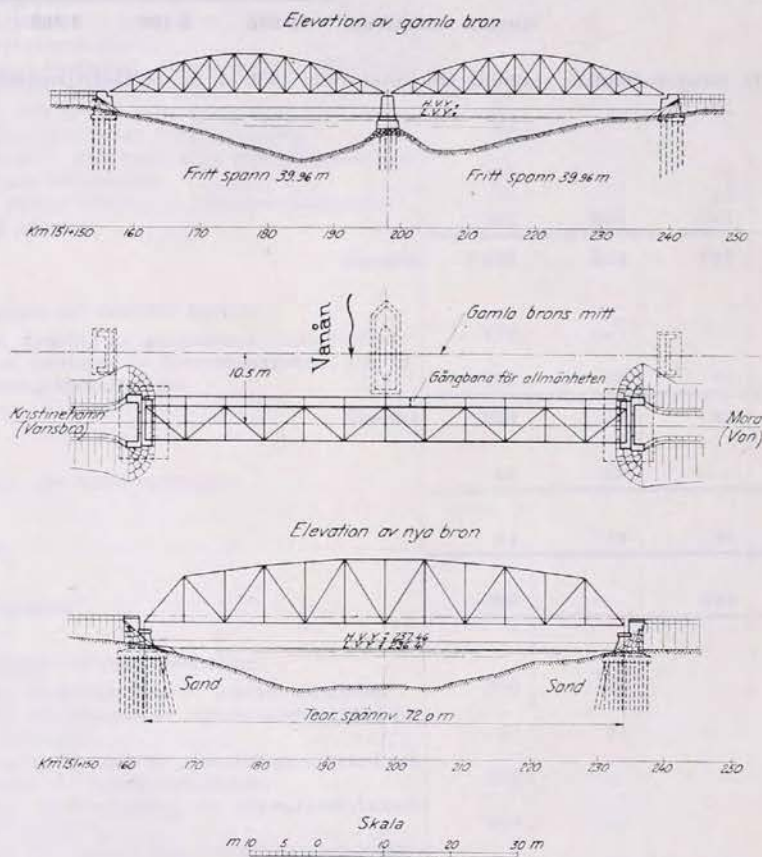


Bild 1. Gamla resp. nya bron över Vanån vid Vansbro.

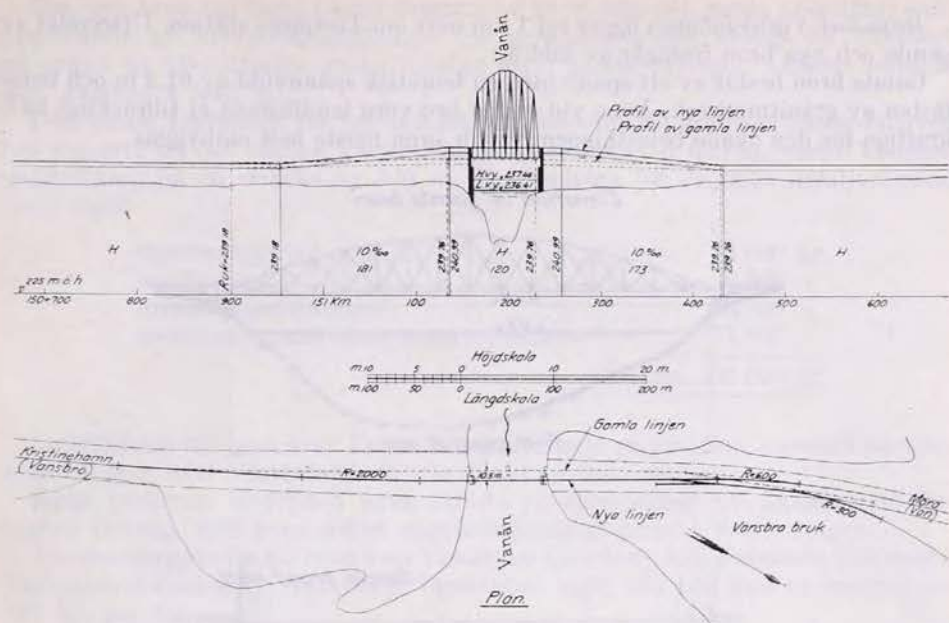


Bild 2. Linjeomläggning vid bron över Vanån.

beten ordnas så, att landfästena voro färdiga i december 1936. Monteringen av överbyggnaderna började i mitten av januari 1937 och avslutades under mars månad.

Bron över Vanån ligger c:a 700 m norr om Vansbro station. Såväl gamla som nya brons utseende framgår av bild 1.

Gamla bron består av två spann, vardera med en spännvidd av c:a 40 m med landfästen och pelare av granitmurverk på pälgrund. De gamla murverken hade ej tillräcklig bärighet för upptagande av den ökade belastningen, varför bron måste ombyggas i sin helhet.

Den nya bron är utförd i ett spann med en teoretisk spännvidd av 72.0 m och ligger på ett avstånd av 10.5 m nedströms om den gamla bron. Utanför ena huvudregeln är anordnad en gångbana för allmänheten.

För att järnöverbyggnadens underkant skall komma att ligga över högsta vattenytan, har r. u. k. höjts 1.23 m.

Såväl den gamla brons järnöverbyggnad som pelare i ån komma sedermera att borttagas.

Den av broäget sidoförflyttning betingade linjeomläggningen framgår av bild 2.

För bro över Vanån är linjeomläggningens längd 600 m, och den totala kostnaden har uppgått till 335 000 kr. med följande kostnadsfördelning:

linjeomläggning	66 000 kr.
landfästen	54 000 »
monteringsställningar	32 000 »
broöverbyggnad med bana	178 000 »
rivning av gamla brons pelare	5 000 »

Summa 335 000 kr.

Bron över Västerdalälven ligger c:a 1 km norr om Tretjärns station. Utseendet av gamla och nya bron framgår av bild 3.

Gamla bron består av ett spann med en teoretisk spännvidd av 61.2 m och landfästen av granitmurverk. Även vid denna bro voro landfästena ej tillräckligt bärkraftiga för den ökade belastningen, varför bron måste helt ombyggas.

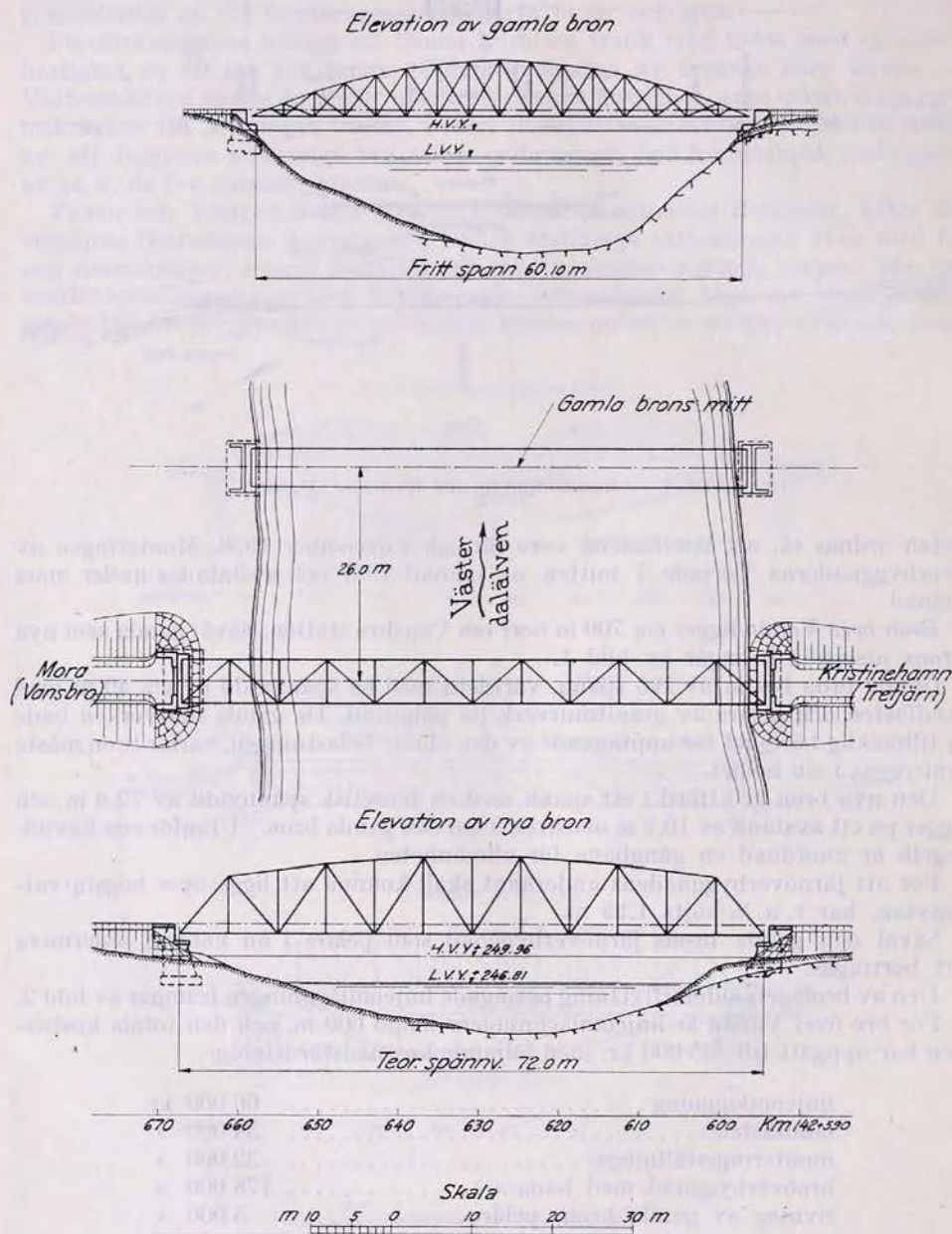


Bild 3. Gamla resp. nya bron över Västerdalälven vid Tretjärn.

Den nya bron har lagts på ett avstånd av 26 m från det gamla brostället, enär uppförande av monteringsställningar på mindre avstånd ansågs för riskabelt på grund av älvbottens starka lutning invid gamla broläget. Linjens ändrade läge anges å bild 4.

Den totala kostnaden för bro och linjeomläggning för bro över Västerdalälven har uppgått till 307 000 kr. Linjeomläggningens längd är 630 m, vartill kommer spårlyftning på en sträcka av 140 m. Kostnaderna för de olika detaljarbetena hava varit:

linjeomläggning	72 000 kr.
landfästen	26 000 »
monteringsställningar	35 000 »
broöverbyggnad med bana	174 000 »
Summa	307 000 kr.

Landfästena till bron över Vanån äro grundlagda på träpålar, varemot landfästena till bron över Västerdalälven vila direkt på fasta marken.

Båda broarnas landfästen hava utförts på entreprenad av Aktiebolaget Armerad Betong, som även utfört monteringsställningarna i vattendragen.

Järnöverbyggnaden till bron över Vanån har utförts av J. C. Petersens Mekaniska Verkstads Aktiebolag, Trälleborg. Järnvikten utgör 282 ton med en kostnad av 546 kr. per ton.

Järnöverbyggnaden till bron över Västerdalälven har utförts av Aktiebolaget Landsverk, Landskrona. Järnvikten utgör 272 ton med en kostnad av 547 kr. per ton.

Linjeomläggningarna vid båda broarna hava utförts i S. J:s egen regi.

Anläggningarna beräknas kunna tagas i bruk under augusti månad 1937.

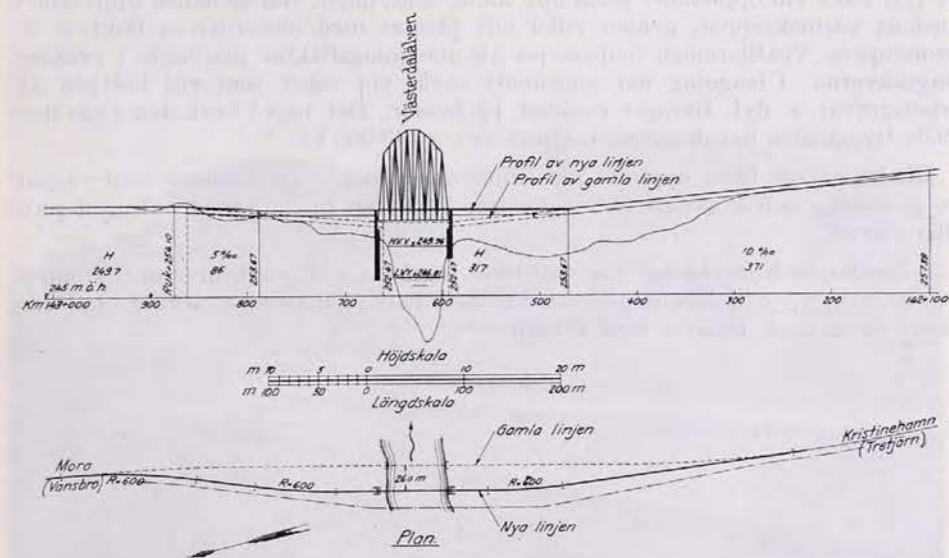


Bild 4. Linjeomläggning vid bron över Västerdalälven.

Husbyggnadsarbeten.

Av årets husbyggnadsarbeten, må särskilt nämnas: nytt stationshus vid Lillhagen, nytt förrådshus vid Örebro, flyttning av resebyrån vid Stockholm C samt uppförande av garage och väntkurar för omnibuslinjer.

Det nya stationshuset vid *Lillhagen* innehåller, förutom lokaler för allmänhet och expedition, även godsmagasin. Kostnaderna hava uppgått till 30 964 kr.

Centralförrådsbyggnaden i *Örebro* har under året färdigställt och tagits i bruk.

Byggnadens bjälklag, pelare och takstolar hava utförts av armerad betong. I övrigt har använts gasbetong och tegel till väggar, förutom ett mindre parti i övre våningen, som utförts av trä. Taket har täckts med underhållsfri takpapp.

För transport av förrådseffekter mellan de olika våningarna äro anordnade körvägar i lutande plan. Transporterna ske med tillhjälp av truckar.

Förrådsutrymmet, inberäknat lokaler för expedition, skåp- och tvättrum med toaletter samt dagrum, upptager en areal av c:a 6 020 kvm. Som jämförelse kan nämnas att det nedlagda förrådet i Stockholm innehöll en areal av c:a 4 650 kvm.

Den nya förrådsbyggnaden har dragit en kostnad av c:a 700 000 kr.

Garagebyggnader, vilka på grund av busstrafikens utveckling under senare år blivit allt vanligare, uppföras numera i regel av brandsäkert material i stället för som tidigare av trä.

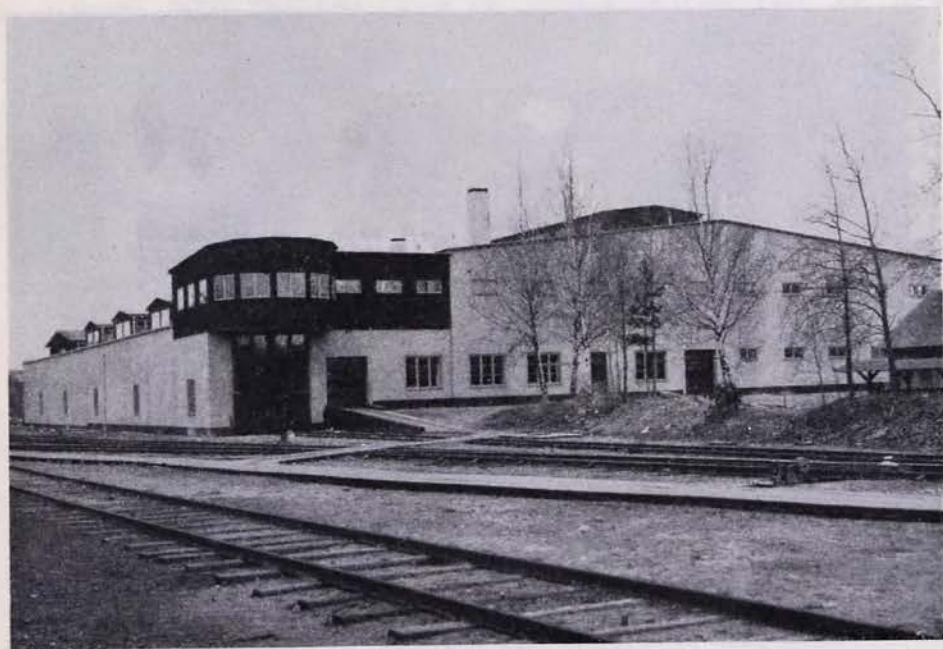
I *Malmö* har uppförts ett större garage med stomkonstruktion av armerad betong. Väggarna mellan betongpelarna hava utförts av 20 cm gasbetong. Betongkonstruktionen har isolerats med utvändigt beklädnad av 10 cm gasbetong. Betongtaket är isolerat med 3 cm kork, därpå membranisolering med två lag asfalt-papp. In- och utfartsöppningarna för bussarna äro försedda med rulljalusiportar av trä, vilka vid öppnandet glida upp under innertaket. Garagehallen uppvärms medelst värmekroppar, genom vilka luft pressas med motordriven fläkt, s. k. aerotempers. Ventilationen ombesörjes av utsugningsfläktar placerade i evakueringshuvorna. Utsugning har anordnats såväl vid taket som vid botten av arbetsgravar o. dyl. Garaget rymmer 18 bussar. Det togs i bruk den 1 oktober 1936. Byggnaden har dragit en kostnad av c:a 140 000 kr.

Mindre garage hava uppförts vid *Gravarne*, *Kilafors* och *Enånger* med väggar av gasbetong och takkonstruktion av trä, invändigt beklätt med antingen puts eller eternit.

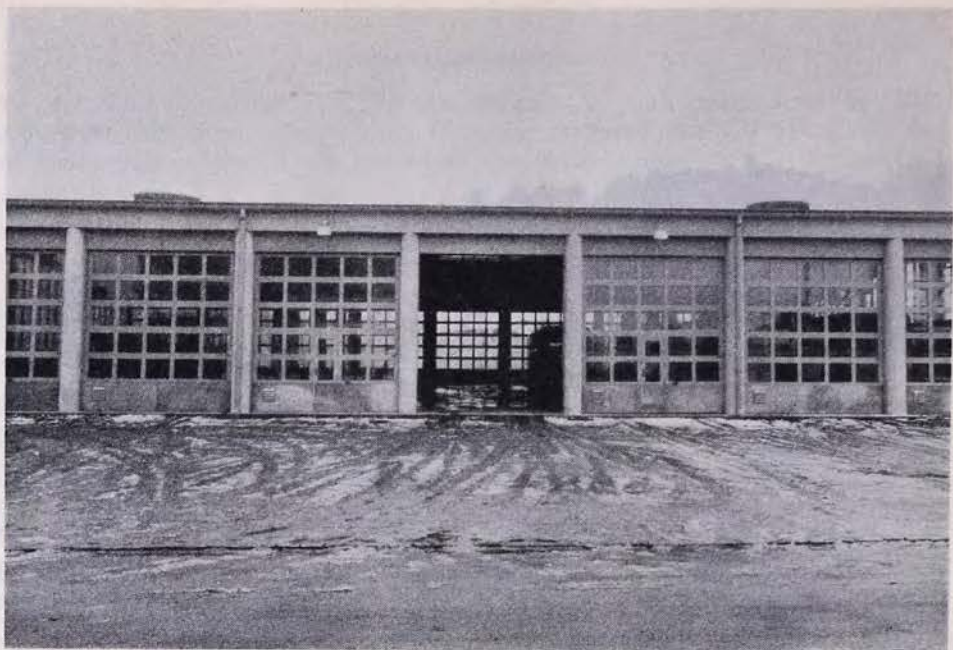
Å busslinjen *Kungsbacka—Gottskär* hava uppförts 5 st. väntkurar med stomme av resvirke, ut- och invändigt beklädda med härdad masonite. Senare uppförda kurar hava dock försetts med träpanel.



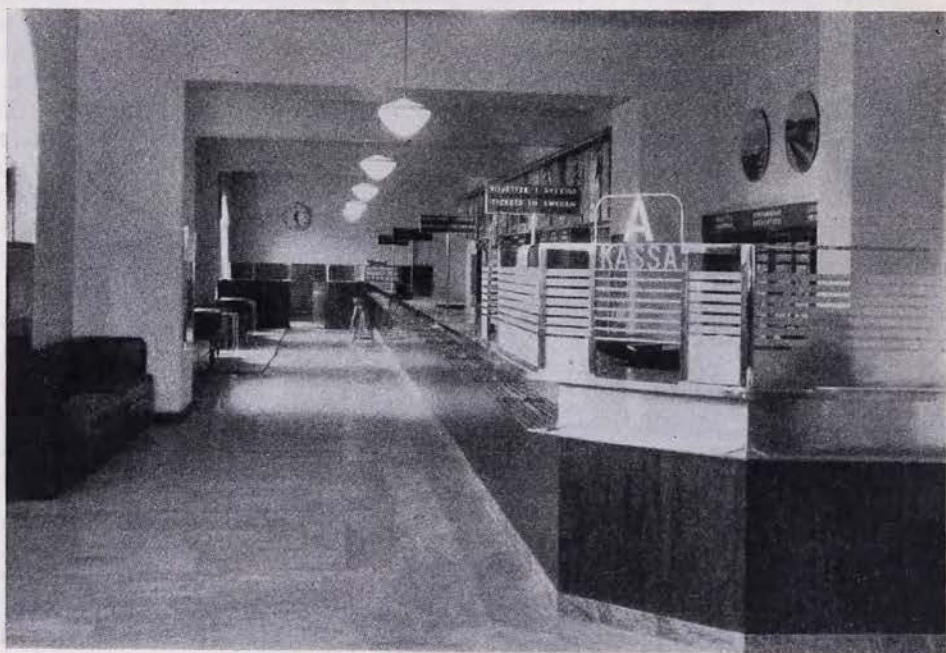
Nya stationshuset vid Lillhagen.



Nya centralförrådsbyggnaden i Örebro.



Nya garaget i Malmö.



S. J:s nya resebyrålokaler vid Stockholm C.

E. Redogörelse för verksamheten vid banavdelningens hjälpanläggningar.

Cementvarutillverkningen.

Liksom under föregående år har S. J:s cementvarutillverkning bedrivits såväl vid cementgjuteriet vid Motala verkstad som vid Älvsby. Arbetet pågick å den förstnämnda platsen under hela året med avbrott endast under sön- och helgdagar och å den sistnämnda platsen under tiden maj—oktober. Arbetsstyrkan utgjorde i medeltal per arbetsdag 30 man vid Motala verkstad och 4 man vid Älvsby.

Omfattningen av tillverkningen och värdet av under året försålda varor framgår av nedanstående sammanställning.

Tillverkningsplats	Avloppsrör		Brunnsrör, kulvertar m. m.	Plattforms- och lastkajkanter		Signallednings-trummor			Betongdäck	Diverse varor	Värdet av under år 1936 försålda varor kr.
	rakrör	formrör		kanter	övr. delar	däck	sido-stycken	övr. delar			
	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	
Motala verkstad	28 787	753	1 081	6 731	429	11 127	7 910	9 316	1 049	936	143 107
Älvsby	—	—	—	1 018	106	3 652	2 880	2 287	—	—	18 559
Summa	28 787	753	1 081	7 749	535	14 779	10 790	11 603	1 049	936	161 666

Rälsjusteringsanläggningen i Hallsberg m. m.

Utöver det normala behovet av svetsade räler uppstod för åren 1936—1937 ett ökat dylikt, förorsakat av ett ej förut beräknat rälsutbyte å linjen Göteborg—Uddevalla. Avsikten med detta rälsutbyte var att genom utbyte av de å denna linje liggande 1899 års rälerna mot svetsade 1896 års räler erhålla räler till den nya järnvägsbyggnaden Jönköping—Ulricehamn.

Det ökade behovet av svetsade räler kunde ej beräknas bli färdigställt till de tider, då dessa behövdes för inläggning i spår med den år 1932 för Hallsberg inköpta svetsmaskinen, vilken har en kapacitet av c:a 30 svetsar på 8 timmar. För den skull inköptes i juni 1935 från AEG en ny svetsmaskin (bild 1). Till skillnad mot den äldre handmanövrerade maskinen är den nya maskinen helautomatisk. Efter det rälerna, som skola hopsvetsas, blivit inspända i maskinen, ombesörjer denna automatiskt hela svetsningen, varefter man endast har att taga ut rälen ur maskinen för dess transport till den vanliga efterbehandlingen, d. v. s. bortmejsling av det s. k. skägget, som uppstår vid stukningen, långsam avsvälning av svetsen i torr sand samt slipning av räls huvudet. Denna maskin har c:a 50 procent större kapacitet än den äldre maskinen.

Den automatiska svetsmaskinens arbetssätt kan i detalj regleras så, att vid svetsningens utförande hänsyn kan tagas till såväl olika rälsmodeller som räls-materialets sammansättning. För varje rälstyp utprovas, huru svetsningen skall ske, varefter svets efter svets kan utföras på exakt samma sätt. Man är icke längre,

såsom vid svetsning med den äldre maskinen, beroende av svetsarens subjektiva omdöme. Tack vare detta kan man vid den automatiska maskinen arbeta med en kortare förvärmning av rälsändarna än vid den icke automatiska. Omvandlingen av materialet i närheten av svetsen till mera grovkornig struktur blir mindre, vilket något ökar materialets hållfasthet.

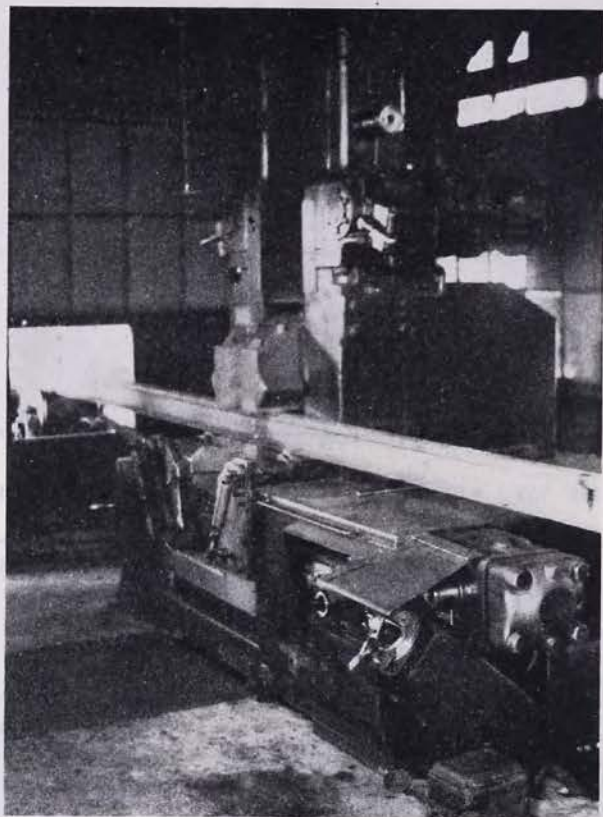


Bild 1. Nya svetsmaskinen i Hallsberg.

Av bild 2, plan över rälsjusteringsanläggningen, framgår anläggningens nuvarande utseende. Den nya svetsmaskinen har placerats å den äldres plats. Denna senare har placerats så, att den kan användas, även då man arbetar med den nya maskinen. För den skull har även transformatoranläggningen ändrats. Denna var förut placerad inne i lokstallet (se Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet år 1934, sid. 102). Nu har den inrymts i en för ändamålet särskilt uppförd byggnad (se bild 2, situationsplanen). Denna anläggning består efter flyttningen av två självständiga transformatoraggregat så anordnade, att vid eventuellt behov båda svetsmaskinerna på en gång kunna vara i arbete. Skulle däremot något fel uppstå i det ena transformatoraggregatet, kan det andra aggregatet omedelbart inkopplas och betjäna vilken som helst av de

båda svetsmaskinerna. Genom att sålunda reserv finnes såväl för svetsmaskinen som för transformatorerna, har risken för driftsafbrott nedbringats till ett minimum.

I samband med ovan relaterade förändring av anläggningen visade det sig nödvändigt att skaffa nya kap- och bormaskiner, på grund av att de äldre maskinerna ej medhunnit att behandla så många räler som nödvändigt var för att hålla jämn takt med den nya svetsmaskinen. De nya maskinerna, av en betydligt kraftigare typ än de äldre, ha tillverkats av Gustav Wagner, Maschinenfabrik, Reutlingen.

För riktning, kapning och bormning av 1899 års rälerna till järnvägen Jönköping—Ulricehamn har tillfälligt anordnats en rälsjusteringsanläggning i Kungälv Ytterby, varvid de övertaliga kap- och bormaskinerna från Hallsberg här kommit till användning. En ny riktmaskin har inköpts. Anläggningen är av samma typ som den äldre rälsjusteringsanläggningen i Örebro (Banavdelningens berättelse år 1925 sid. 158).

Svetsade räler ha under året utlagts i spår i följande omfattning:

Fagerås—Högboda.....	1.3 km spår
Ryssån—Mora.....	8.2 » »
Göteborg-Tingstad—Ljungskile.....	44.0 » »
Slägarp—Trälleborg.....	8.0 » »
Kattarp—Höganäs.....	16.0 » »
Grevie—Förlövsholm.....	3.5 » »
Bräcke—Dockmyr.....	35.0 » »
Tillsammans under år 1936.....	116.0 km spår
» » » 1935.....	56.0 » »
» » » 1934.....	55.0 » »
» » » 1933.....	81.0 » »
» » » 1932.....	44.0 » »

Summa 352.0 km spår.

Antalet svetsade räler, som framställts under vart och ett av åren 1932—1936, samt antalet rälsbrott å svetsade räler framgår av följande tabell.

År	Antalet svetsade räler	Antalet rälsbrott	Räler i spår vid årets slut	Totala antalet rälsbrott per 10 km spår
1932.....	5 238 st.	7 st.	56 km spår	1.25
1933.....	9 171 »	5 »	111 » »	1.08
1934.....	7 329 »	3 »	192 » »	0.78
1935.....	10 705 »	8 »	236 » »	0.98
1936.....	16 520 »	8 »	352 » »	0.88

I anläggningen för riktning och omsmidning av begagnad rälsplak ha under året behandlats c:a 536 000 rälsplak. Därjämte ha c:a 169 000 rälskarvbultar omgämgats.

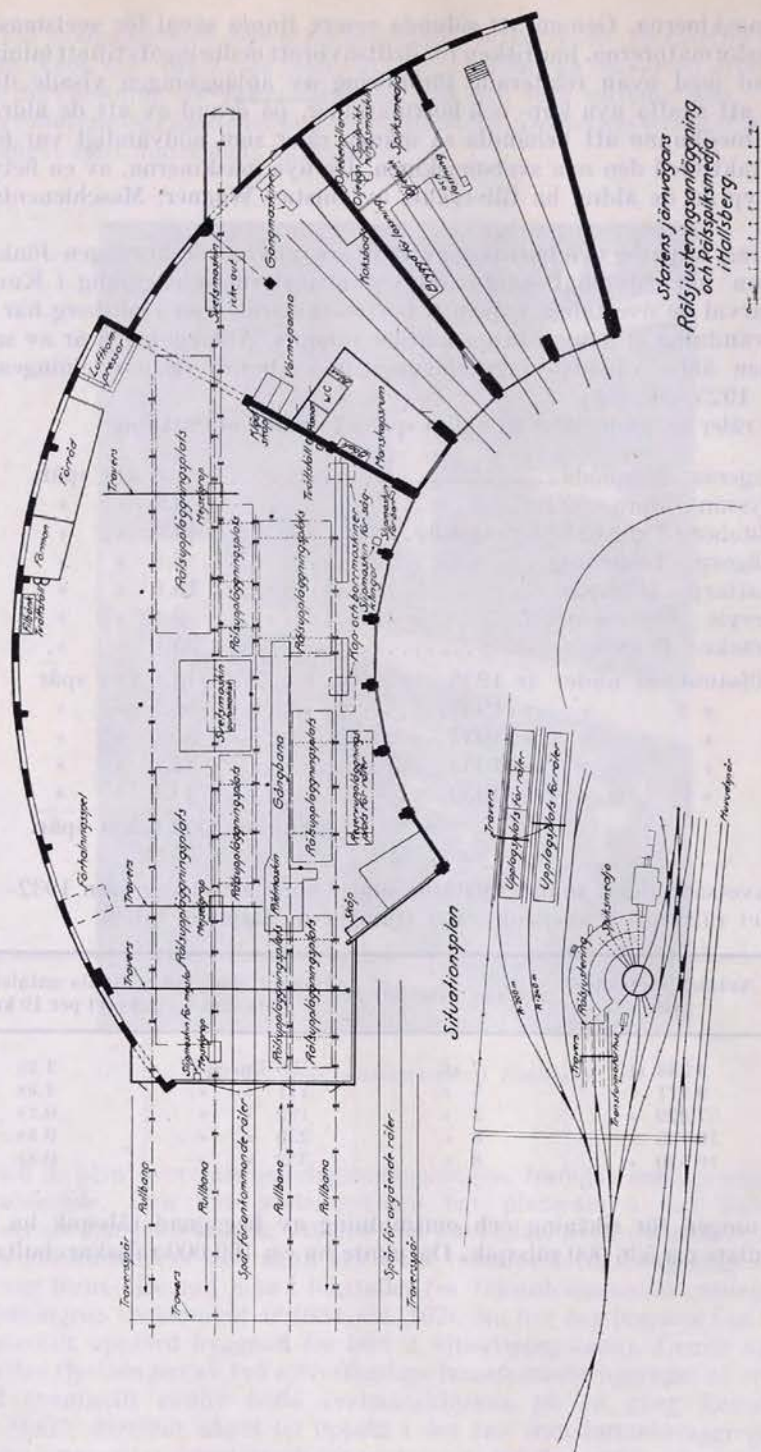


Bild. 2.

F. Redogörelse för försök.

1. Avslutade försök.

Sliprar av lärkträd.

I april 1923 inlades i spår omedelbart öster om Gnesta station 175 st. sliprar med en kärndiameter av minst 5 tum, tillverkade av lärkträd av det slag, som i allmänhet förekommer i Södermanland. Samtidigt inlades även å samma spårsträcka oimpregnerade furusliprar på så sätt, att varannan sliper utgjordes av lärk och varannan av furu. Provsträckan bestod dels av skärning och dels av bank. I maj 1924 inlades ytterligare 180 st. lärksliprar av samma slag — men i en följd — å linjen Mölnbo—Gnesta.

Nedanstående tabell anger det antal sliprar, som å förenämnda provsträckor utbytts till och med år 1936.

Utbytta år	Furusliprar inlagda år 1923 (175 st.)	Lärksliprar		A n m.
		Inlagda år 1923 (175 st.)	Inlagda år 1924 (180 st.)	
1928.....	—	5	—	Sönderspruckna
1929.....	—	—	—	
1930.....	—	11	3	Utbytta på grund av röta
1931.....	—	40	19	" " " " "
1932.....	—	4	10	" " " " "
1933.....	5	37	24	" " " " "
1934.....	6	35	52	" " " " "
1935.....	6	30	35	" " " " "
1936.....	4	10	18	" " " " "
Summa utbytta	21	172	161	

Av proven framgår tydligt, att de provade lärkträsliprarna hava väsentligt mindre livslängd än furusliprar.

Müntzings cementhårdare.

Detta cementhärtningsmedel anbringades å golvet i persontunneln vid Tullinge i mars 1929. Provet har visat, att medlet gör betongytan något hårdare och slitstarkare.

Vattenasfalt.

Väggarna i förenämnda persontunnel vid Tullinge beströkos med vattenasfalt år 1927. Provet har visat, att bestrykning med denna emulsion giver ett visst skydd mot inträngande fuktighet.

Sulfoblyvitt rostskyddsfärg.

Denna rostskyddsfärg, varmed vägbron över Gnesta bangård beströks år 1929, har visat sig mindre lämplig för sitt ändamål än vanlig blyvittfärg.

Mordalit från I. Müntzing & Co, Göteborg.

I oktober 1929 målades ett rum i stationshuset vid Södertälje C med denna färg. Färgen har visat sig besitta stor hårdhet och väl bibehållen glans.

Dammbindningsmedlen »Damnol» och klorkalcium.

Under år 1936 hava försök verkställt inom 8 bs med dammbindningsmedlen »Damnol» och klorkalcium.

»Damnol» påfördes ballasten i mitten av juli månad på en sammanlagd längd av 1 870 spårm, utgörande en areal av 10 535 kvm. Materialåtgången har utgjort 4 250 kg, motsvarande 2.27 kg per spårm och 0.40 kg per kvm. Exklusive fraktkostnader betingar materialet en kostnad av 7.8 öre per kg. Arbetskostnaden för dammbindningsmedlets utspridande utgjorde sammanlagt 25.— kr. eller 1.3 öre per spårm.

Medlets dammbindande egenskaper hava visat sig bestå under våren och försommaren 1937.

Klorkalcium har under året påförts ballasten på en sträcka av 2 000 spårm, utgörande en areal av 11 000 kvm. Den utspridda kvantiteten utgjorde 2 500 kg, motsvarande 1.25 kg per spårm och 0.23 kg per kvm. Exklusive fraktkostnader utgjorde materialkostnaden c:a 9 öre per kg. Arbetskostnaden för utspridandet av medlet utgjorde 40.— kr. eller 2 öre per spårm.

Vid försöken konstaterades, att den dammbindande förmågan hos ifrågavarande medel är kortvarig och syntes efter en tid av två månader hava upphört.

2. Pågående försök.

I föregående års redogörelse omnämnda prov å 1 bs, sträckan Årstabron—Västberga, för utrönande av livslängden hos sliprar av olika slag och under olika förhållanden fortsätter, liksom även proven å 4 och 21 bs för bedömning av olika slipersimpregneringsmedels lämplighet.

Å 4 bs fortgå alltjämt prov med:

Stängselstolpar av lärkträ.

Tätasfalt Svebit.

Träimpregneringsmedlet Cuprinol.

Munksjö nya underhållsfria takpapp.

Taktäta från I. Müntzing & Co A.-B.

Röd oljeslamfärg från Alfort & Cronholm.

Palmetta takfärg från A.-B. Arco.

Slipersdragare Effekto och rälsskarvreglerare från Berg & Co A.-B.

Ett parti martinräler, märkta S. M. 1926 S. J.

En del räler med hög manganhalt.

Å 21 bs har under året igångsatts prov för utrönande av lämpligheten att använda arsenikföreningar till besprutning för utrotande av buskar i bandikena.

Förord till den första utgåvan.

Förordet till denna utgåva är ett tillägg till det förord som utgav sig till den första utgåvan. Det är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den första utgåvan.

Förordet till den andra utgåvan.

Den andra utgåvan är ett tillägg till den första utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den första utgåvan.

Den tredje utgåvan är ett tillägg till den andra utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den andra utgåvan.

Den fjärde utgåvan är ett tillägg till den tredje utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den tredje utgåvan.

Den femte utgåvan är ett tillägg till den fjärde utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den fjärde utgåvan.

Den sjätte utgåvan är ett tillägg till den femte utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den femte utgåvan.

1. Föreläsning.

Föreläsningen är ett tillägg till den första utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den första utgåvan.

Den andra utgåvan är ett tillägg till den första utgåvan.

Den tredje utgåvan är ett tillägg till den andra utgåvan.

Den fjärde utgåvan är ett tillägg till den tredje utgåvan.

Den femte utgåvan är ett tillägg till den fjärde utgåvan.

Den sjätte utgåvan är ett tillägg till den femte utgåvan.

Den sju utgåvan är ett tillägg till den sjätte utgåvan.

Den åtta utgåvan är ett tillägg till den sju utgåvan.

Den nio utgåvan är ett tillägg till den åtta utgåvan.

Den tio utgåvan är ett tillägg till den nio utgåvan.

Den elva utgåvan är ett tillägg till den tio utgåvan.

Den tolv utgåvan är ett tillägg till den elva utgåvan.

Den tretton utgåvan är ett tillägg till den tolv utgåvan. Den är ett tillägg som är nödvändigt för att kunna förstå den tolv utgåvan.

Statens järnvägars från och med år 1924 utgivna publikationer.

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk. — Bilag. (Sektionsstatistik.)

Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för tjänstebruk för åren 1930—1933.

Statens järnvägsbyggnaders lönestatistik m. m. (månatlig) t. o. m. år 1931.

Statens järnvägsbyggnaders berättelser för åren 1923—1934.

Banavdelningens berättelser för åren 1923—1931.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1936 (mot-svarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingingo i dessa båda års »Drifttjänststatistik«).

Maskinavdelningens, förrådsavdelningens och huvudverkstädernas berättelser för åren 1923—1931.

Trafikavdelningens berättelser för åren 1923—1931.

Drifttjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. åren 1932—1935.

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1936 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m.

Överrevisorernas berättelser rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under åren 1923—1935.

Järnvägsstyrelsens utlåtande över överrevisorernas berättelser för åren 1923—1935.

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens revisorers berättelse för åren 1923—1930/1931.

Utredningar m. m.

1924—1933: se årgång 1935.

1934: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 28 februari 1934 med hemställan att Kungl. Maj:t utfärda 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 brosak-kunnigas 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.

1936: 1. Betänkande, avgiivet av Kungl. järnvägsstyrelsens kommission för utredningen om förstärkande av enskilda normalspåriga järnvägar (Järnvägsförstärkande-kommissionen).

1937: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Jörn—Arvidsjaur.