



H4pb

FÖRORD

# DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH  
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1939

Kungl. Järnvägsstyrelsens statistiska kontor, november 1940.

Ur Trafikverkets  
museers samlingar

Sveriges Järnvägsmuseum  
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet  
Esselte ab. Stockholm 1941  
042697

OSKAR J. STAMMERS  
JANUARY 1939

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

---

# DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

ÅRTE

BEDÖMNINGAR FÖR PERSON- OCH  
GÖDSTRAFIKEN M. M.

A. B.

1939

---

Statens Järnvägar, Stockholm  
1939



STATISTISKA CENTRALBYRÅN

# DRIFTLÄNSSTATISTIK

1938

BERÄKNINGAR FÖR PERSON- OCH  
GODSTÄRKE

1938

1938

Statistiska centralbyrån  
Sveavägen 2, Stockholm



A4pb

FÖRORD

# DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH  
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1939

Kungl. Järnvägstyrelsens statistiska kontor, november 1940.

Centraltryckeriet  
Esselte ab, Stockholm 1941  
042697

STATENS TRAFIKVERKETS FÖRHANDLINGAR

# DRIFTLÄNSSTATISTIK

ÅR 1938

REDOVISNING FÖR TRAFIKVERKET

GENOMFÖRD AV

ÅR

1938

Statens Trafikverkets Förlag

## FÖRORD.

Föreliggande 8:de årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik ansluter i avseende på uppställning i allt väsentligt till närmast föregående.

Vid den tidpunkt, då järnvägsstyrelsen erhöll kännedom om det av chefen för finansdepartementet den 21 juni 1940 gjorda uttalandet angående allmänna riktlinjer för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen, var en stor del av föreliggande drifttjänststatistik för år 1939 redan utarbetad och förelåg i korrektur. En nedskärning av denna del av statistiken ifråga skulle därför icke medfört någon större kostnadsbesparing. Genom att utesluta eller omarbete vissa redogörelser i den del av densamma, som vid ovannämnda tidpunkt icke hunnit bliva uppsatt, har däremot viss besparing uppnåtts. Drifttjänststatistiken för år 1939 har sålunda nedbringats till att omfatta 186 sidor mot 196 sidor i motsvarande statistik för år 1938, ehuru en och annan tabell i den förstnämnda krävt ökat utrymme.

I särskild publikation, »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet», hava vissa för banavdelningen speciella uppgifter och redogörelser efter utbrytning ur drifttjänststatistiken sammanförts, i likhet med vad som var fallet med motsvarande uppgifter för åren 1934—1938.

Kungl. Järnvägsstyrelsens statistiska kontor, november 1940.



## FÖRORD.

Förordningen om årsberättelse för statsens järnvägsars driftföreläggelse utgår  
i samband med årsberättelsen för 1934. Den är utarbetad i samråd med

Vid den tidpunkt, då järnvägsstyrelsen erhöi kännedom om det av riksdagen  
för finansdepartementet den 21 juni 1934 utfärdade uttalandet angående allmänna  
sittningar för det fortsatta beredningsarbetet inom statsförvaltningen, var en  
del av förordningen driftföreläggelsestatistik för år 1933 redan utarbetad och  
färdig i konstat. En redigering av denna del av statistiken följde snart  
därför inte medför någon större kostnadsberäkning. Utom att utslutna ett  
omräkande vid beredningen i den del av denna del som vid utarbetandet för  
gick inte in om till utarbetandet, har däremot viss beredning upptäckts. Drift-  
föreläggelsestatistiken för år 1933 har alltså redigerats till att omfattas 186 sidor  
mot 196 sidor i motsvarande statistik för år 1932. Om en och annan tabell i  
den föreläggelsestatistiken för år 1932

I särskild publikation "Teknik-ekonomisk redogörelse för banavdelningens  
verksamhet, dess verksamhet för banavdelningen särskilda uppgifter och redogörelse  
för efter utövningen av driftföreläggelsestatistiken sammantaget i likhet med vad  
som var fallet med motsvarande uppgifter för åren 1934—1938.

Kungl. järnvägsstyrelsens statistiska kontor, november 1934.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

<b>I. FÖRVALTNINGSINDELNING SAMT DRIFTSEKONOMISKA UPPGIFTER ANGÅENDE DISTRIKTEN OCH DERAS UNDERAVDELNINGAR: PERSONALANTAL, DRIFTSUTGIFTER M. M.</b>	
<b>Förvaltningsindelning:</b>	sid.
grafisk översikt över statens järnvägars driftsorganisation .....	9
distriktens och sektionernas omfattning vid årets slut .....	11
<b>Antalet anställd personal i olika tjänsteställningar ävensom använd personal i medeltal under året:</b>	
vid distriktens bansektioner (med fördelning på drift och underhåll, förändrings- och nybyggnads- samt elektrifieringsarbeten)	14
» » maskinsektioner .....	17
» » trafiksektioner .....	18
» styrelsen, distriktkansliet och huvudförråd (med förrådsintendentskontor) .....	20
» huvudverkstäder .....	21
Specifikation över maskinsektionernas driftverkstäder och andra tjänsteställen för reparation av rullande materiel samt den vid desamma anställda personalens antal m. m. ....	22
Antal konstituerade tjänstemän, som under året tillträtt ordinarie befattning, samt dessa tjänstemäns medellevnadsålder och medelantal tjänsteår m. m. ....	29
<b>Sjuk- och tjänstledighetsuppgifter:</b>	
i tjänst varande personal:	
sjuk- och semesterdagar .....	36
annan ledighet .....	38
sjukledighetsorsaker ... ..	40
förtidspensionerad personal:	
antal personer och sjukdagar .....	42
<b>Löneuppgifter rörande viss, huvudsakligen kollektivt anställd personal:</b>	
stadigvarande banarbetare och ban- och byggnadsarbetare.....	1)
arbetare vid driftverkstäder.....	43
» » huvudverkstäder.....	44
<b>Utgifter å olika tjänstekonton:</b>	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner .....	48
» » » » » » maskinsektioner .....	53
» » » » » » trafiksektioner .....	55

<sup>1)</sup> Ang. banarbetarnas löneförhållanden se särskild publikation benämnd »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet».

**(Utgifter å olika tjänstekonton, forts.)**

vid huvudförråd med förrådsintendentskontor (samtliga utgifter) .....	58
» huvudverkstäder (samtliga utgifter) .....	62
<b>Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1939 och 1938, vad beträffar personalantal och utgifter m. m.:</b>	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer.....	65
» av dyrtidstillägg och vissa förbrukningspriser ... ..	65
<b>Hysesverksamheten</b> .....	66
<b>Förnyelsefundsmedel:</b>	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp samt in- och utgående behållning	70
specifikation av förnyelsefundsmedlens användning.....	74
<b>Undervisningskurser.</b> Redogörelse för kurser, som pågått under året...	76

## II. UPPGIFTER AV HUVUDSAKLIGEN TEKNISK-EKONOMISK NATUR: BANA OCH BYGGNADER<sup>1)</sup>, RULLANDE MATERIEL, VISSA TILLVERKNINGAR M. M.

### **Rullande materiel: arbetsprestation, förbrukning av bränsle och elektrisk energi, kostnader, reparationer och skador å densamma.**

Lokens och vagnarnas arbetsprestation, lokens och motorvagnarnas m. fl. bränsle- och energiförbrukning, kostnader för desamma m. m.:

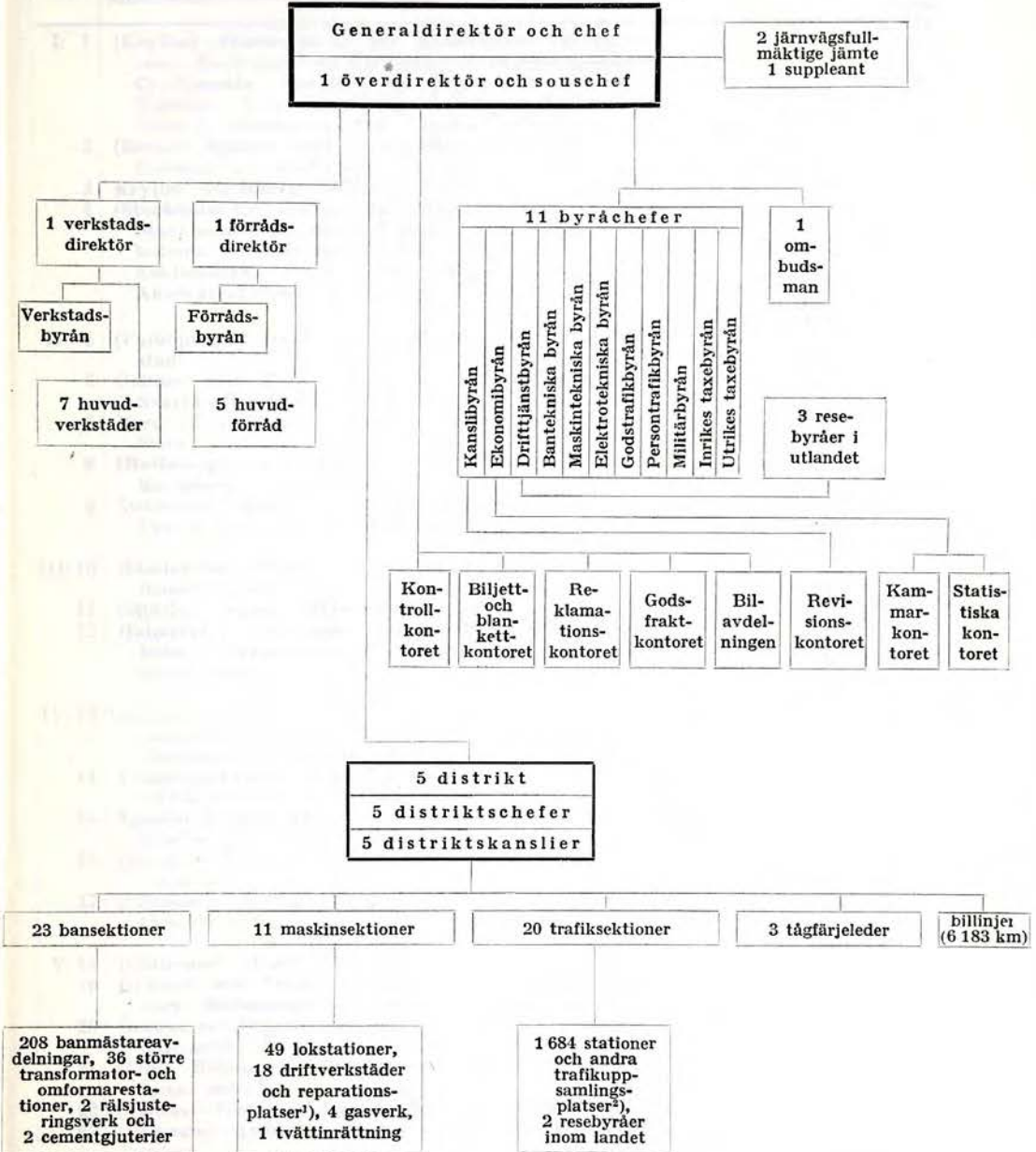
Lokens och motorvagnarnas m. fl. arbetsprestation per lok- och vagn typ och i olika slags tjänst .....	80
Lokens tjänste- och reparationsdagar m. m. ....	84
Förbrukning av bränsle och elektrisk energi (översikter).....	85
Månatliga uppgifter angående bränsle- och energiförbrukning .....	88
Ånglokens m. fl. bränsleförbrukning samt kostnader härför även som för smörjmedel och underhåll för såväl ång- som elektrolok m. fl. av olika typer.....	90
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar .....	93
Kostnaderna för lok- och vagn tjänst, fördelade på olika tågslagsgrupper:	
loktjänstkostnader .....	94
vagn tjänstkostnader .....	96
kostnader per arbetsenhet .....	98

<sup>1)</sup> Intages från och med år 1934 i den å föregående sida nämnda, särskilda publikationen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet».

	sid.
<b>Reparationer å den rullande materielen:</b>	
Beteckningar för olika slag av lokreparationer .....	101
Bestämmelser om vagnrevisionsfrister .....	102
Översikt över antalet utförda reparationer och revisioner .....	103
Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok, motorvagnar, tendrar och lokpannor .....	104—106
Antal verkliga reparationsdagar i medeltal för lok och motorvagnar samt lokpannor .....	107—108
Antal vid olika huvudverkstäder reviderade vagnar .....	109
Antal verkliga revisions- och reparationsdagar i medeltal för vagnar...	109
<b>Under driften uppkomna, betydligare skador å SJ rullande materiel:</b>	
Axel- och hjulringsbrott .....	110
Andra skador .....	112
<b>Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraft- överföringsanläggningarna .....</b>	
	114
<b>Tvättning av personvagnslinne m. m. ....</b>	119
<b>Tillverkningar:</b>	
Olje- och acetylgastillverkning .....	120
Vid huvudverkstäderna under året avslutade tillverkningar .....	122
<b>Förbrukningen av vissa viktigare förrådseffekter .....</b>	124
<b>III. TRAFIKTEKNISKA UPPGIFTER SAMT REDOGÖRELSE RÖR PERSON- OCH GODSTRAFIKEN.</b>	
<b>Speciella uppgifter rörande biltrafik:</b>	
Statens järnvägar tillhöriga billinjer .....	126
Trafiksamarbete med statens järnvägar icke tillhöriga billinjer .....	126
<b>Föreningsstations- och vagnväxlingsbidrag:</b>	
Föreningsstationsbidrag, som enskilda järnvägar haft att erlægga per år	130
Reduceringstal att användas för evalvering av smalspåriga järnvägars godsvagnsantal vid beräkning av föreningsstationsbidrag .....	132
Föreningsstationsbidrag, som statens järnvägar haft att erlægga för år 1939	133
Vagnväxlingsbidrag, som enskilda järnvägar haft att erlægga » » »	134
» » » statens » » » » » » » » »	135
<b>Persontrafiken:</b>	
Tågtidtabellerna nr 138 och 139 .....	136
Utlandsförbindelserna .....	137
Tidtabellsändringar, vidtagna med anledning av krigsutbrott .....	138
Tågakilometer per dag under vissa tidtabellsperioder åren 1913—1939	140
Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning .....	144

	sid.	
Särskilda anordningar vid tillfälliga trafikstegringar .....	147	
Trafikstörningar av större omfattning å järnvägslinjerna .....	148	
Helgtrafiken .....	149	
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ .....	151	
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar, tidnings- företag m. fl. ....	156	
Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ .....	161	
Billiga rundturer .....	164	
För- och eftersäsongresor .....	166	
Logivagnar .....	167	
Reklamverksamheten för persontrafiken .....	167	
<b>Godstrafiken:</b>		
Godsvagnparken och dess användning:		
tillgång och behov av vagnar .....	174	
förändringar inom godsvagnparken .....	176	
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar .....	176	
Uppgifter om den inländska godstrafiken:		
godstågsplan nr 139 .....	177	
godstågsrörelsen .....	179	
<b>Reklamationsverksamheten:</b>		
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods .....	181	
Godsregleringsärenden:		
saknat och övertaligt gods .....	183	
förlorade och tillvaratagna effekter .....	183	
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter .....	184	
<b>IV. KORTA MEDDELANDEN RÖRANDE DRIFTTEKNISKA FÖRBÄTT- RINGAR SAMT VISSA PROV OCH RÖN</b> .....		184
Godstågstimtabell nr 139 (grafisk) ingick jämte motsvarande tabell nr 138 i drifttjänststatistiken för år 1938.		

**Förvaltningsindelning:  
Statens järnvägars organisation vid årets slut.**



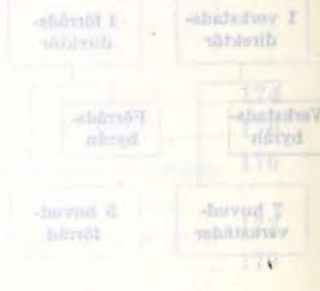
<sup>1)</sup> Med minst omkring 10 arbetare. — <sup>2)</sup> Rälsbushållplatser medräknade.

1471  
1472  
1473  
1474  
1475  
1476  
1477  
1478  
1479  
1480

Generaldirektör och chef  
i övre direktoratet och översikt

11 Byråer

1. Byrå	2. Byrå	3. Byrå	4. Byrå	5. Byrå	6. Byrå	7. Byrå	8. Byrå	9. Byrå	10. Byrå
11. Byrå	12. Byrå	13. Byrå	14. Byrå	15. Byrå	16. Byrå	17. Byrå	18. Byrå	19. Byrå	20. Byrå



181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190

5 direktorat

7 direktorat

8 direktorat

23 hänsyn	22 hänsyn	21 hänsyn	20 hänsyn	19 hänsyn	18 hänsyn	17 hänsyn	16 hänsyn	15 hänsyn	14 hänsyn	13 hänsyn	12 hänsyn	11 hänsyn	10 hänsyn	9 hänsyn	8 hänsyn	7 hänsyn	6 hänsyn	5 hänsyn	4 hänsyn	3 hänsyn	2 hänsyn	1 hänsyn
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Med minst omkring 10 rutor. — i Hälsoenkätningen medräknade

## Distriktens och sektionernas omfattning vid årets slut: Bansektioner.

Distr. o. sekt. nr	B a n d e l a r (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen <i>icke</i> tillhörde sektionen ifråga. Med fäststil angivna sträckor voro elektrifierade. Kilometertalen avse av SJ trafikerad ägande och främmande banlängd.)	Sektions huvudort	Trafikerad väg- längd i km	
			Summa	härav elektri- fierad
I: 1	(Krylbo)—Stockholm C <sup>1)</sup> med Tomtebodavärtan, Albano—Stockholm Ö och Karlberg—Stockholm N; (Gävle C)—Uppsala C med (Gävle C)—Korsnäsverken, Orrskog—Söderfors, Tierp—Strömsberg och Örbyhus—Dannemora; (Gävle C)—Hagastrom—Sala; Uppsala N—Enköping .....	Stockholm	463·2	281·8
2	(Järna)—Mjölby; Aby—(Katrineholm); Linköping C—Hultsfred med Bjärka-Säby—Åtvidaberg .....	Norrköping	377·0	235·8
3	Krylbo—Hallsberg—(Mjölby); Örebro S—(Svartå) .....	Örebro	302·1	302·1
4	(Stockholm C) <sup>1)</sup> —Järna—Katrineholm—(Hallsberg) med Stockholm S—Stockholm S godsstation, Älvsjö—Liljeholmen <sup>2)</sup> och Södertälje S—Södertälje C; Södertälje S—Eskilstuna C—Nybybruk med Läggesta—Mariefred och Åkers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebokvarn	Stockholm	<sup>2)</sup> 336·2	327·8
	Summa		1 478·5	1 147·5
II: 5	(Falköping C)—Göteborg C; Olskroken—Göteborg-Tingstad <sup>3)</sup> .....	Göteborg	<sup>3)</sup> 115·9	115·9
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Kristinehamn—Svartå—(Laxå) med Kil—Fryksta .....	Kristineh.	212·3	205·8
7	Mora—(Kristinehamn) med Nyhyttan—Finnsyttan; Vansbro—Särna .....	Kristineh.	399·9	
8	(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Nässjö); Skövde—Karlsborg; Vartofta—Tidaholm .....	Falköping	324·7	300·8
9	Strömstad—Uddevalla—(Göteborg-Tingstad); Smedberg—Lysekil; (Göteborg C)—(Halmstad C) <sup>4)</sup> ; Varberg—Åtran	Göteborg	<sup>4)</sup> 410·9	235·3
	Summa		1 463·7	857·8
III: 10	Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F; Kävlinge—Arlöv; Barsebäckshamn—Sjöbo .....	Malmö	195·2	134·0
11	(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm) .....	Nässjö	273·6	273·6
12	Halmstad C—(Kävlinge); Veinge—(Hässleholm); Angelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Billesholms gruva—Landskrona .....	Hälsingborg	285·2	259·0
	Summa		754·0	666·6
IV: 13	(Hoting)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; gränsen mot Norge—Storlien—Östersund C—Brunflo—(Bräcke) .....	Östersund	417·5	71·0
14	Långsele—Bräcke—Ånge—(Ljusdal); Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall) med Harmånger—Bergsjö (smalsp., 0·891 m, 19·5 km)	Sundsvall	467·3	265·5
15	Ljusdal—Bollnäs—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—Gävle C; Kilafors—Söderhamn C; Ockelbo—Gävle C .....	Storvik	497·4	219·6
16	(Brunflo)—(Mora); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med Göringen—Dalfors .....	Orsa	500·4	
17	(Storuman)—Hoting—(Forsmo); (Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C) .....	Sollefteå	449·7	
	Summa		2 332·3	556·1
V: 18	(Gällivare)—(Boden C)—Luleå <sup>5)</sup> .....	Luleå	<sup>5)</sup> 203·9	203·9
19	Gränsen mot Norge—Vassijaure—Gällivare med Gällivare—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle .....	Kiruna	245·5	245·5
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; Karungi—Övertorneå; Älvsby—Piteå .....	Boden	411·7	
21	(Jörn)—Hällnäs—Vännäs—Holmsund; Bastuträsk—Skelleftehamns nedre <sup>6)</sup> .....	Umeå	<sup>6)</sup> 255·3	
22	(Vännäs)—Forsmo—(Långsele); Mellansel—Örnsköldsvik C .....	Örnsköldsvik	239·9	
23	(Gällivare)—Arvidsjaur—Storuman—(Hällnäs); Arvidsjaur—(Jörn) .....	Storuman	676·9	
	Summa		2 033·2	449·4
	<b>Hela SJ</b>	—	8 061·7	3 677·4

<sup>1)</sup> Stockholm C bangård tillhörde dock 4 bansektionen. — <sup>2)</sup> Härtill Stockholms stad tillhöriga linjen Nyboda—Stockholms slakthus, 5·6 km. — <sup>3)</sup> Härtill Göteborgs stad tillhöriga linjerna Göteborg-Tingstad—Sannegården, 3·7 km, och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 1·5 km. — <sup>4)</sup> Härtill svenska staten tillhöriga, som särskild järnväg av statens järnvägar förvaltade Falkenbergs järnväg, 102·0 km. — <sup>5)</sup> Härtill Gammelstad—Kärlsvikshyttans järnväg, 5·7 km. (Trafiken nedlagd sedan år 1930, men banan befintlig ännu vid 1939 års slut. Jfr »Allmän Järnvägsstatistik»). — <sup>6)</sup> Härtill de i enskilt bolags ägo befintliga linjerna Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25·6 km.



Distr. o. sekt. nr	B a n d e l a r (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen <i>icke</i> tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade. Kilometertalen avse av SJ trafikerad ägande och främmande banlängd.)	Sektions huvudort	Trafikerad väg- längd i km	
			Summa	härav elektri- fierad
I: 1	(Krylbo)—Sala—(Järna)—Katrineholm—(Hallsberg) med Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm Ö, Karlberg—Stockholm N, Stockholm S—Stockholm S godsstation, Älvsjö—Liljeholmen <sup>1)</sup> och Södertälje S—Södertälje C; (Gävle C)—Uppsala C med Orrskog—Söderfors, Tierp—Strömsberg och Örbyhus—Dannemora; Uppsala N—Enköping; Södertälje S—Eskilstuna C—Nybybruk med Läggesta—Mariefred och Akers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebhokvarn .....	Stockholm	7)689·2	609·6
2	Krylbo—Hallsberg—Mjölby; Örebro S—(Svartå) <sup>2)</sup> ; Järna—Mjölby; Aby—(Katrineholm); Linköping C—Hultsfred med Bjärka-Säby—Åtvidaberg.....	Norrköping	2)679·1	537·9
	Summa		1 368·3	1 147·5
II: 5	(Hallsberg)—(Laxå)—Göteborg C <sup>3)</sup> ; Skövde—Karlsborg; Falköping C—(Nässjö); Vartofta—Tidaholm; Strömstad—Uddevalle—Olskroken; Smedberg—Lysekil; (Göteborg C)—(Halmstad C) <sup>4)</sup> ; Varberg—Åtran.....	Göteborg	3)4)851·5	652·0
6	(Mora)—Kristinehamn med Nyhyttan—Finshyttan; Vansbro—Särna; gränsen mot Norge—Charlottenberg—Kristinehamn—Svartå—Laxå med Kil—Fryksta .....	Kristinehamn	612·2	205·8
	Summa		1 463·7	857·8
III: —	Färjelederna .....	Malmö	71·0	
10	(Mjölby)—Nässjö—Trelleborg F; Halmstad C—Arlöv; Veinge—Hässleholm; Ängelholm C—Hälsingborg F; Astorp—Mölle; Billesholms gruva—Landskrona; Barse bäckshamn—Sjöbo .....	Malmö	754·0	666·6
	Summa		825·0	666·6
IV: 13	(Storuman)—Höting—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtl. Sikas—Hammerdal; gränsen mot Norge—Storlien—Östersund C; Brunflo—Orsa—Mora; Sveg—Hede .....	Östersund	870·7	
14	(Höising)—(Forsmo); Långsele—Bräcke; (Östersund C) (Brunflo)—Änge—Sundsvall C; Långsele—Härnösand—(Hudiksvall) med Harmånger—Bergsjö (smalsp., 0·891 m., 19·5 km) .....	Änge	738·5	232·5
15	(Änge)—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—Gävle C—Hagaström—(Sala); Bollnäs—(Orsa) med Göringen—Dalfors; Kilafors—Söderhamn C; Ockelbo—Gävle C; Gävle C—Korsnäsverken .....	Bollnäs	833·3	323·6
	Summa		2 442·5	556·1
V: 19	Gränsen mot Norge—Vassijaure—(Boden C)—Luleå <sup>5)</sup> med Gällivare—MalMBERGET och Gällivare—Koskullskulle .....	Kiruna	5)449·4	449·4
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; Karungi—Övertorneå; Älvsby—Piteå; (Gällivare)—(Sorsele); Arvidsjaur—Jörn .....	Boden	849·4	
21	(Jörn)—Forsmo—(Långsele); Bastuträsk—Skelleftehamns nedre <sup>6)</sup> ; Vännäs—Holmsund; Mellausel—Örnsköldsvik C; Sorsele—Storuman—Hällnäs .....	Vännäs	6)734·4	
	Summa		2 033·2	449·4
	<b>Hela SJ</b>	—	<b>8 132·7</b>	<b>3 677·4</b>

<sup>1)</sup> Härtill Stockholms stad tillhöriga linjen Nyboda—Stockholms slakthus, 5·6 km. — <sup>2)</sup> Härtill Örebro—Skebäckes järnväg, 4·6 km. — <sup>3)</sup> Härtill Göteborgs stad tillhöriga linjerna Göteborg-Tingstad—Sannegården, 3·7 km, och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 1·5 km. — <sup>4)</sup> Härtill svenska staten tillhöriga, som särskild järnväg av statens järnvägar förvaltade Falkenbergs järnväg, 102·0 km. — <sup>5)</sup> Härtill Gammelstad—Karlsvikshyttans järnväg, 5·7 km. (Trafiken nedlagd sedan år 1930, men banan befintlig ännu vid 1939 års slut. Jfr »Allmän Järnvägsstatistik»). — <sup>6)</sup> Härtill de i enskilt bolags ägo befintliga linjerna Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25·6 km.

Distr. o. sekt. nr	B a n d e l a r (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen <i>icke</i> tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil an-ivna sträckor voro elektrifierade. Kilometertalen avse av SJ trafikerad ägande och främmande banlängd.)	Sektions huvudort	Trafikerad väg- längd i km	
			Summa	härav elektri- fierad
I: 1	(Krylbo)—(Tomteboda)—Stockholm C; (Gävle C)—Uppsala C med (Gävle C)—Korsnäsverken, Orrskog—Söderfors, Tierp—Strömsberg och Örbyhus Dannemora; (Gävle C)—Hagström—Sala; Uppsala N—Enköping .....	Stockholm	455·1	274·9
2	(Järna)—Mjölby; Aby—(Katrineholm); Linköping C—Hultsfred med Bjärka-Säby—Åtvidaberg .....	Norrköping	377·0	235·8
3	Krylbo—Hallsberg—(Mjölby); Örebro S—(Svartå) <sup>2)</sup> .....	Örebro	302·1	302·1
4	(Stockholm C)—Järna—Katrineholm—(Hallsberg) med Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm Ö, (Karlsberg)—Stockholm N, Stockholm S—Stockholm S godsstation, Älvsjö—Liljeholmen <sup>1)</sup> och Södertälje S—Södertälje C; Södertälje S—Eskilstuna C—Nybybruk med Laggesta—Mariefred och Åkers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebokvarn .....	Stockholm	344·3	334·7
	Summa		1 478·5	1 147·5
II: 5	(Falköping C)—Olskroken—Göteborg C <sup>3)</sup> .....	Göteborg	113·7	113·7
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Kristinehamn—Svartå—(Laxå) med Kil—Fryksta .....	Kristineh.	212·3	205·8
7	Mora—(Kristinehamn) med Nyhyttan—Finnsyttan; Vansbro—Särna .....	Kristineh.	399·9	
8	(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Nässjö); Skövde—Karlsborg; Vartofta—Tidaholm.....	Falköping	324·7	300·8
9	Strömstad—Uddevalle—(Göteborg-Tingstad)—Olskroken; Smedberg—Lysekil; (Göteborg C)—(Halmstad C) <sup>4)</sup> ; Varberg—Åtran .....	Göteborg	413·1	237·5
	Summa		1 463·7	857·8
III: —	Färjelederna (halva sträckorna) .....	Malmö	71·0	
10	Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F; Kävlinge—Arlöv; Barsebäckshamn—Sjöbo .....	Malmö	195·2	134·0
11	(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm) .....	Nässjö	273·6	273·6
12	Halmstad C—(Kävlinge); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Astorp—Mölle; Billesholms gruva—Landskrona .....	Hälsingborg	285·2	259·0
	Summa		825·0	666·6
IV: 13	(Hoting)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; gränsen mot Norge—Storlien—Östersund C—Brunflo (Bräcke) .....	Östersund	417·5	71·0
14	Långsele—Bräcke—Ånge—(Ljusdal); Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall) med Harmånger—Bergsjö (smalsp., 0·891 m, 19·3 km) .....	Ånge	467·3	265·5
15	Ljusdal—Bollnäs—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—Gävle C; Kilafors—Söderhamn C; Ockelbo—Gävle C .....	Bollnäs	497·4	219·6
16	(Brunflo)—(Mora); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med Göringen—Dalfors .....	Orsa	500·4	
17	(Storuman)—Hoting—(Forsmo)—(Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C) .....	Sollefteå	464·1	
	Summa		2 346·7	556·1
V: 19	Gränsen mot Norge—Vassijaure—(Boden C)—Luleå <sup>5)</sup> med Gällivare—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle .....	Kiruna	449·4	449·4
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; Karungi—Övertorneå; Älvsby—Piteå; (Gällivare)—(Sorsole); Arvidsjaur—(Jörn) .....	Boden	849·4	
21	(Jörn)—Hällnäs—Forsmo; Bastuträsk—Skelleftehamns nedre <sup>6)</sup> ; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik C; Sorsole—Hällnäs .....	Umeå	720·0	
	Summa		2 018·8	449·4
	<b>Hela SJ</b>	—	<b>8 132·7</b>	<b>3 677·4</b>

Sektions nr	Spårlängd, km (***)		Antal ban- mäst- avd.	Bansektionens hela anställda personal <sup>1)</sup>		Personal för drift							
	Summa	Härav i huvud- spår				Anställd							
			Vid årets slut		Antal	+ — möt f.å.	Ord.	E.o.	Asp. o. kont- vakt.	Stad. ban- arb.	Ban- o. byggn- arb.	Väg- vakter	Tillf. arbets- tagare
1	775·2	515·8	12	648	— 33	265	19	2	17	205	19	—	527
2	600·6	462·5	11	454	+ 10	191	15	2	2	180	3	1	394
3	535·5	332·9	8	448	+ 30	166	6	4	2	112	—	1	291
4	556·4	383·2	10	940	+ 116	227	14	4	8	228	4	—	485
<b>I D</b>	<b>2 467·7</b>	<b>1 694·4</b>	<b>41</b>	<b>2 490</b>	<b>+ 123</b>	<b>849</b>	<b>54</b>	<b>12</b>	<b>29</b>	<b>725</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>1 697</b>
5	366·9	167·3	6	398	+ 25	131	7	2	13	139	2	1	295
6	317·8	212·4	6	227	+ 14	106	8	4	4	72	—	1	195
7	475·3	399·8	8	221	+ 8	95	6	4	4	81	6	—	196
** 8	456·0	342·8	8	362	+ 61	131	7	6	5	108	2	—	259
** 9	499·2	409·2	11	410	+ 5	156	11	2	1	117	11	—	298
<b>II D</b>	<b>2 115·2</b>	<b>1 531·5</b>	<b>39</b>	<b>1 618</b>	<b>+ 113</b>	<b>619</b>	<b>39</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>517</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>1 243</b>
10	490·2	278·8	7	424	+ 40	149	17	3	3	160	12	1	345
11	483·5	355·0	9	403	— 1	168	11	1	10	150	—	—	340
12	398·7	281·4	9	398	+ 7	134	9	2	2	164	8	—	319
<b>III D</b>	<b>1 372·4</b>	<b>915·2</b>	<b>25</b>	<b>1 225</b>	<b>+ 46</b>	<b>451</b>	<b>37</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>474</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>1 004</b>
13	495·9	419·2	9	317	— 12	112	11	1	9	141	6	—	280
14	592·4	470·3	11	389	+ 18	153	19	2	6	152	9	—	341
** 15	674·7	496·6	12	513	+ 44	179	13	4	3	206	19	1	425
16	553·9	498·6	9	226	+ 7	83	6	2	1	102	11	—	205
17	501·4	446·6	9	362	+ 3	92	10	1	2	191	20	—	316
<b>IV D</b>	<b>2 818·3</b>	<b>2 331·3</b>	<b>50</b>	<b>1 807</b>	<b>+ 60</b>	<b>619</b>	<b>59</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>792</b>	<b>65</b>	<b>1</b>	<b>1 567</b>
18	284·5	199·6	7	342	+ 10	127	3	3	9	165	2	—	309
19	319·0	246·7	10	433	+ 41	133	8	1	17	178	—	—	337
20	498·6	414·0	9	279	+ 21	106	7	—	5	120	3	—	241
21	312·3	256·2	7	252	+ 14	88	4	1	—	95	6	—	194
22	275·5	238·9	6	246	+ 42	76	1	1	3	102	1	—	184
23	732·1	675·1	14	333	+ 5	107	8	—	—	126	7	6	254
<b>V D</b>	<b>2 422·0</b>	<b>2 030·5</b>	<b>53</b>	<b>1 885</b>	<b>+ 133</b>	<b>637</b>	<b>31</b>	<b>6</b>	<b>34</b>	<b>786</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>1 519</b>
<b>Hela S J</b>	<b>11 195·6</b>	<b>8 502·9</b>	<b>208</b>	<b>9 025</b>	<b>+ 475</b>	<b>3 175</b>	<b>220</b>	<b>52</b>	<b>126</b>	<b>3 294</b>	<b>151</b>	<b>12</b>	<b>7 030</b>

\*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. \*\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

\*\*\*) Av bansektionerna underhållna spår inklusive 54·1 km Göteborgs stad tillhöriga spår och inklusive inom S J huvudverkstäders områden belägna spår, sammanlagt 48·0 km.

1) Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 16.

## personal i medeltal\*): Bansektioner.

och underhåll				Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten							Sektions nr	
+ — mot f. å.	Använd		Tjänste- fri %	Ord.	E. o.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare <sup>1)</sup>	Summa	+ — mot f. å.		
	Summa	+ — mot f. å.										
+ 20	477	+ 4	9.5	20	1	1	99	—	121	— 54	1	
+ 25	366	+ 20	7.1	10	1	—	49	—	60	— 15	2	
— 3	265	— 8	8.9	17	2	1	135	2	157	+ 33	3	
— 20	442	— 31	8.9	25	14	—	414	2	455	+ 136	4	
+ 22	1 550	— 15	8.7	72	18	2	697	4	793	+ 100	I D	
+ 24	266	+ 15	9.8	15	1	3	84	—	103	+ 1	5	
+ 8	180	+ 4	7.7	5	1	1	24	1	32	+ 6	6	
— 2	180	— 9	8.2	3	—	—	22	—	25	+ 10	7	
— 5	238	— 8	8.1	11	3	—	89	—	103	+ 65	** 8	
+ 34	273	+ 27	8.4	14	4	—	94	—	112	— 28	** 9	
+ 59	1 137	+ 29	8.5	48	9	4	313	1	375	+ 54	II D	
+ 9	317	— 3	8.1	7	2	—	70	—	79	+ 31	10	
+ 5	311	— 4	8.5	9	—	1	53	—	63	— 7	11	
+ 17	298	+ 11	6.6	12	—	—	67	—	79	— 10	12	
+ 31	926	+ 4	7.8	28	2	1	190	—	221	+ 14	III D	
+ 8	262	+ 3	6.4	2	—	—	35	—	37	— 19	13	
+ 13	316	+ 8	7.3	3	2	—	43	—	48	+ 5	14	
+ 13	398	+ 5	6.4	5	—	—	83	—	88	+ 31	** 15	
+ 3	193	— 1	5.9	1	—	—	20	—	21	+ 4	16	
+ 5	298	— 3	5.7	—	—	—	46	—	46	— 2	17	
+ 42	1 467	+ 12	6.4	11	2	—	227	—	240	+ 19	IV D	
+ 3	289	— 3	6.6	4	—	1	25	3	33	+ 7	18	
— 4	315	— 10	6.5	11	1	—	83	1	96	+ 45	19	
— 4	226	— 6	6.2	3	—	1	34	—	38	+ 26	20	
+ 4	182	+ 1	6.2	7	—	—	46	5	58	+ 10	21	
+ 3	173	+ 3	6.0	5	1	—	55	1	62	+ 39	22	
+ 1	240	— 3	5.5	1	—	—	67	11	79	+ 4	23	
+ 3	1 425	— 18	6.2	31	2	2	310	21	366	+ 131	V D	
+ 157	6 505	+ 12	7.5	190	33	9	1 737	26	1 995	+ 318	Hela S J	

\*) Inklusive 19 vägvakter.

## Antal anställd resp. använd personal i medeltal\*): Bansektioner (forts.).

Sektions nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						Summa	+ — mot f. å.
	Ord.	E. o.	Stad. ban. arb.	Ban. o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare			
— <sup>1)</sup>	12	4	—	43	1	60	— 23	
1	6	—	1	52	—	59	+ 9	
2	—	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	—	— 4	
4	—	—	—	—	—	—	—	
I D	6	—	1	52	—	59	+ 5	
5	1	—	—	4	—	5	+ 4	
6	—	—	—	—	—	—	— 3	
7	—	—	—	—	—	—	—	
** 8	—	—	—	—	—	—	— 1	
** 9	6	4	—	62	—	72	— 92	
II D	7	4	—	66	—	77	— 92	
10	—	—	—	—	—	—	—	
11	—	—	—	—	—	—	—	
12	—	—	—	—	—	—	—	
III D	—	—	—	—	—	—	—	
13	2	1	—	29	—	32	— 85	
14	3	—	—	28	—	31	— 34	
** 15	—	—	—	—	—	—	—	
16	—	—	—	—	—	—	—	
17	—	—	—	—	—	—	—	
IV D	5	1	—	57	—	63	— 119	
18	—	—	—	—	—	—	—	
19	—	—	—	—	—	—	—	
20	—	—	—	—	—	—	—	
21	—	—	—	47	—	47	+ 47	
22	—	—	—	—	—	—	—	
23	—	—	—	—	—	—	—	
V D	—	—	—	47	—	47	+ 47	
Hela S J	30	9	1	265	1	306	— 182	

\*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

\*\* Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

<sup>1)</sup> I Nässjö placerad personal för samtliga elektrifieringsarbeten.

## Antal anställd resp. använd personal i medeltal\*) (forts.): Maskinsektioner.

Sektions- nr	Antal loksta- tioner med antal lok i tjänst i medeltal			Antal lok i tjänst i me- deltal <sup>1)</sup>		Anställd personal						Använd personal				Tjänstefri %	
	1-5	6- 25	över 25	el. ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont. vakt.	Verk- stads- arb.	Tillf. ar- bets- tagare	Summa	+ - mot f. å.	Åk- ande	+ - mot f. å.	Sta- tio- när	+ - mot f. å.		
1	2	—	1	166	25	881	219	44	49	130	1 323	+ 37	459	+ 15	689	+ 9	13 <sup>2</sup>
2	4	2	—	14	18	421	53	18	—	15	507	+ 2	304	+ 1	141	+ 3	12 <sup>2</sup>
<b>I D</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>180</b>	<b>43</b>	<b>1 302</b>	<b>272</b>	<b>62</b>	<b>49</b>	<b>145</b>	<b>1 830</b>	<b>+ 39</b>	<b>763</b>	<b>+ 16</b>	<b>830</b>	<b>+ 12</b>	<b>13<sup>0</sup></b>
** 5	4	1	1	67	37	606	66	1	5	43	721	+ 9	369	+ 1	254	+ 6	13 <sup>6</sup>
6	2	—	1	18	31	230	10	5	6	17	268	— 9	153	— 7	82	— 1	12 <sup>3</sup>
<b>II D</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>85</b>	<b>68</b>	<b>836</b>	<b>76</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>60</b>	<b>989</b>	<b>—</b>	<b>522</b>	<b>— 6</b>	<b>336</b>	<b>+ 5</b>	<b>13<sup>2</sup></b>
10	7	1	1	92	21	694	24	22	6	31	777	— 10	392	— 6	276	— 4	14 <sup>0</sup>
<b>Färjor</b>	—	—	—	—	—	147	27	4	—	74	252	+ 1	229	— 1	—	—	9 <sup>1</sup>
<b>III D</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>92</b>	<b>21</b>	<b>841</b>	<b>51</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>105</b>	<b>1 029</b>	<b>— 9</b>	<b>621</b>	<b>— 7</b>	<b>276</b>	<b>— 4</b>	<b>12<sup>8</sup></b>
13	2	1	1	—	40	195	20	13	—	24	252	— 14	119	— 5	102	— 8	12 <sup>3</sup>
14	4	—	1	3	47	275	25	32	—	15	347	— 57	156	— 33	148	— 21	12 <sup>4</sup>
** 15	2	—	2	33	68	477	21	14	—	41	553	— 6	285	— 5	195	— 1	13 <sup>2</sup>
<b>IV D</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>36</b>	<b>155</b>	<b>947</b>	<b>66</b>	<b>59</b>	<b>—</b>	<b>80</b>	<b>1 152</b>	<b>— 77</b>	<b>560</b>	<b>— 43</b>	<b>445</b>	<b>— 30</b>	<b>12<sup>8</sup></b>
19	—	1	2	64	2	391	61	15	—	62	529	+ 6	197	+ 5	272	— 1	11 <sup>3</sup>
20	—	1	—	24	147	15	6	1	20	189	+ 20	84	+ 12	87	+ 8	9 <sup>5</sup>	
21	3	1	1	—	63	267	41	7	—	45	360	+ 11	173	+ 4	136	+ 3	14 <sup>2</sup>
<b>V D</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>89</b>	<b>805</b>	<b>117</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>127</b>	<b>1 078</b>	<b>+ 37</b>	<b>454</b>	<b>+ 21</b>	<b>495</b>	<b>+ 10</b>	<b>12<sup>0</sup></b>
<b>Hela SJ</b>	<b>30</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>457</b>	<b>376</b>	<b>4 731</b>	<b>582</b>	<b>181</b>	<b>67</b>	<b>517</b>	<b>6 078</b>	<b>— 10</b>	<b>2920</b>	<b>— 19</b>	<b>2382</b>	<b>— 7</b>	<b>12<sup>8</sup></b>

\*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. — \*\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

1) Inklusive 20 motorvagnar men exkl. 71 rälsbussar och 71 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal. Å de olika lokstationerna voro loken och motorvagnarna fördelade på sätt framgår av följande sammanställning.

Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l			
	El- lok	El- mo- torv.	Ång- lok	Förbr. motorv.		El- lok	El- mo- torv.	Ång- lok	Förbr. motorv.		El- lok	El- mo- torv.	Ång- lok	Förbr. motorv.
Hagalunds Ö....	160	5	22	—	Nässjö .....	4	—	—	—	Ljusdal .....	1	—	—	
Uppsala .....	—	—	2	—	Alvesta .....	1	—	—	—	Bollnäs.....	31	—	25	
Katrineholm ..	1	—	1	—	Eässleholm.....	1	—	—	—	Storvik.....	1	—	—	
<b>1 mask.</b>	<b>161</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	—	Eslöv .....	1	—	—	—	Gävle.....	—	—	39	
Krylbo .....	3	—	1	—	Malmö .....	80	2	11	—	<b>15 mask.</b>	<b>33</b>	—	<b>64</b>	
Örebro .....	—	—	2	—	Kävlinge .....	—	—	3	3					
Hallsberg.....	6	—	—	—	Ängelholm .....	1	—	4	—					
Norrköping.....	2	—	2	—	Landskrona.....	1	—	—	—	Kiruna .....	24	2	—	
Linköping .....	1	—	13	—	Trelleborg .....	1	—	—	—	Gällivare.....	6	—	—	
Mjölby .....	2	—	—	—	<b>10 mask.</b>	<b>90</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	Luleå .....	32	—	2	
<b>2 mask.</b>	<b>14</b>	—	<b>18</b>	—	Järpen .....	—	—	1	—	<b>19 mask.</b>	<b>62</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
Falköping .....	3	—	3	—	Östersund .....	—	—	31	—					
Jönköping .....	1	—	—	—	Sveg .....	—	—	1	—	<b>20 mask.</b>	—	—	<b>24</b>	
Göteborg .....	61	2	30	—	Orsa .....	—	—	7	—					
Varberg .....	—	—	1	—	<b>15 mask.</b>	—	—	<b>40</b>	—					
Lysekil.....	—	—	1	1	Härnösand .....	—	—	3	1	Skellefteh. Ö....	—	—	9	
Tidaholm.....	—	—	1	—	Långsele .....	—	—	4	—	Vännäs .....	—	—	46	
<b>5 mask.</b>	<b>65</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	Ånge .....	3	—	33	—	Umeå .....	—	—	1	
Kristinehamn...	17	—	30	—	Sundsvall C ..	—	—	4	—	Mellansel.....	—	—	3	
Kil .....	1	—	—	—	Harmånger .....	—	—	2	—	Storuman.....	—	—	4	
Mora .....	—	—	1	—	<b>14 mask.</b>	<b>3</b>	—	<b>46</b>	<b>1</b>	<b>21 mask.</b>	—	—	<b>63</b>	
<b>6 mask.</b>	<b>18</b>	—	<b>31</b>	—	<b>Summa</b>	<b>446</b>	<b>11</b>	<b>367</b>	<b>9</b>					

1) Exklusive 2 lok litt. Öc, stationerade i Moholm resp. Alingsås, vilka hela året disponerades av banavdelningen för ledningsunderhållsarbeten.

Sektions nr	Antal trafikuppsamlingsplatser vid årets slut			Anställd personal									Summa	+ — mot f. å.
	Egna stationer <sup>1)</sup> och trafikplatser		Håll och lastplatser <sup>3)</sup>	Ord.	E. o.	Aspiranter	Kontorsvakter	Om-las-tare	Plats-vak-ter <sup>4)</sup>	Post-bitr. <sup>4)</sup>	Tillf.-ar-betst.			
	Stationer över kl. 1-4	övriga <sup>2)</sup>												
1	10	38	64	907	119	49	13	—	11	2	77	1 178	—	15
2	7	40	36	593	80	35	6	4	17	2	52	789	+	30
3	10	26	40	746	135	50	—	8	5	2	103	1 049	+	32
4	18	29	24	1 042	160	81	15	3	4	1	122	1 428	+	77
<b>I D</b>	<b>45</b>	<b>133</b>	<b>164</b>	<b>3 288</b>	<b>494</b>	<b>215</b>	<b>34</b>	<b>15</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>354</b>	<b>4 444</b>	+	<b>124</b>
5	7	15	13	658	122	55	7	—	8	—	101	951	+	40
6	6	18	8	386	67	26	6	2	3	1	57	548	+	24
7	4	26	54	171	22	13	—	3	7	4	29	249	+	8
** 8	8	27	48	463	50	27	1	16	5	3	65	630	+	20
** 9	10	40	39	315	34	22	1	—	20	4	27	423	+	45
<b>II D</b>	<b>35</b>	<b>126</b>	<b>162</b>	<b>1 993</b>	<b>295</b>	<b>143</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>43</b>	<b>12</b>	<b>279</b>	<b>2 801</b>	+	<b>137</b>
** 10	9	26	20	950	98	20	7	—	16	2	106	1 199	+	51
11	9	22	5	447	63	20	3	12	6	—	78	629	+	36
12	11	41	9	372	44	9	2	—	8	4	34	473	—	14
<b>III D</b>	<b>29</b>	<b>89</b>	<b>34</b>	<b>1 769</b>	<b>205</b>	<b>49</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>6</b>	<b>218</b>	<b>2 301</b>	+	<b>73</b>
13	3	24	84	211	38	10	2	—	11	3	28	303	+	4
14	5	31	69	382	96	32	2	—	12	3	65	592	+	12
** 15	11	42	54	499	72	30	3	—	9	6	55	674	—	
16	2	23	64	105	13	9	—	—	17	4	18	166	+	6
17	4	23	88	165	16	4	1	—	23	3	18	230	+	6
<b>IV D</b>	<b>25</b>	<b>143</b>	<b>359</b>	<b>1 362</b>	<b>235</b>	<b>85</b>	<b>8</b>	—	<b>72</b>	<b>19</b>	<b>184</b>	<b>1 965</b>	+	<b>28</b>
19	3	36	18	236	59	18	1	—	2	4	68	388	+	8
** 20	7	16	109	173	23	6	2	—	15	2	35	256	+	17
** 21	10	29	112	268	43	14	3	—	7	6	40	381	+	8
** 23	—	—	—	45	8	1	—	—	14	—	11	79	—	19
<b>V D</b>	<b>20</b>	<b>81</b>	<b>239</b>	<b>722</b>	<b>133</b>	<b>39</b>	<b>6</b>	—	<b>38</b>	<b>12</b>	<b>154</b>	<b>1 104</b>	+	<b>14</b>
<b>Hela S J</b>	<b>154</b>	<b>572</b>	<b>958</b>	<b>9 134</b>	<b>1 362</b>	<b>531</b>	<b>75</b>	<b>48</b>	<b>220</b>	<b>56</b>	<b>1 189</b>	<b>12 615</b>	+	<b>376</b>

\*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. \*\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

4) Exklusive föreningsstationer, tillhöriga enskilda järnvägar, nämligen en inom vardera av 5, 7, 8 och 10, två inom vardera av 1, 2, 4 och 15, tre inom 9 samt fem inom 12 trafiksektionen. — 2) Inklusive

## i medeltal\*) (forts.): Trafiksektioner.

Te- tjänst	Använd personal						Tjänste- fri personal %	Sektions nr		
	Stationstjänst				Tåg- tjänst	Summa			+ — mot f. å.	
	I inre tjänst		I yttre tjänst							Varav för snöskott- ning m m.
Fast. anst.	Tillf.	Fast anst	Tillf.							
17	358	18	486	65	17	92	1 036	— 16	12.1	1
10	207	16	343	48	8	75	699	+ 33	11.4	2
8	195	6	580	75	21	68	932	+ 28	11.2	3
19	316	8	675	110	11	109	1 237	+ 60	13.4	4
<b>54</b>	<b>1 076</b>	<b>48</b>	<b>2 084</b>	<b>298</b>	<b>57</b>	<b>344</b>	<b>3 904</b>	<b>+ 105</b>	<b>12.2</b>	<b>I D</b>
11	203	10	436	91	—	62	813	+ 33	14.5	5
11	113	4	254	53	18	45	480	+ 24	12.4	6
7	63	11	91	25	11	25	222	+ 4	10.8	7
9	159	11	272	56	2	51	558	+ 22	11.4	** 8
11	131	20	112	30	2	73	377	+ 39	10.9	** 9
<b>49</b>	<b>669</b>	<b>56</b>	<b>1 165</b>	<b>255</b>	<b>33</b>	<b>256</b>	<b>2 450</b>	<b>+ 122</b>	<b>12.5</b>	<b>II D</b>
11	269	5	585	111	4	68	1 049	+ 51	12.5	** 10
8	131	6	306	72	7	38	561	+ 37	10.8	11
9	139	7	181	35	—	46	417	— 13	11.8	12
<b>28</b>	<b>539</b>	<b>18</b>	<b>1 072</b>	<b>218</b>	<b>11</b>	<b>152</b>	<b>2 027</b>	<b>+ 75</b>	<b>11.9</b>	<b>III D</b>
8	78	14	108	22	6	40	270	+ 5	10.9	13
10	127	14	256	59	22	51	517	+ 10	12.7	14
12	187	14	259	49	19	62	583	— 4	13.5	** 15
6	42	20	41	16	3	22	147	+ 2	11.4	16
7	64	24	69	15	6	27	206	+ 6	10.4	17
<b>43</b>	<b>498</b>	<b>86</b>	<b>733</b>	<b>161</b>	<b>56</b>	<b>202</b>	<b>1 723</b>	<b>+ 19</b>	<b>12.3</b>	<b>IV D</b>
6	112	7	133	60	8	30	348	+ 8	10.3	19
7	61	15	84	33	10	32	232	+ 16	9.4	** 20
8	111	13	130	35	11	44	341	+ 11	10.5	** 21
3	15	14	15	11	3	13	71	— 19	10.1	** 23
<b>24</b>	<b>299</b>	<b>49</b>	<b>362</b>	<b>139</b>	<b>32</b>	<b>119</b>	<b>992</b>	<b>+ 16</b>	<b>10.1</b>	<b>V D</b>
<b>198</b>	<b>3 081</b>	<b>257</b>	<b>5 416</b>	<b>1 071</b>	<b>189</b>	<b>1 073</b>	<b>11 096</b>	<b>+ 337</b>	<b>12.0</b>	<b>Hela S J</b>

stationer, underställda föreståndaren vid annan station. — <sup>3)</sup> Inklusivt hållplatser för endast rälshussar. —  
<sup>4)</sup> Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet arbetsdagar, vilka ifall  
ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 (i enlighet  
med föreskrifter i bibangsorder nr 648/1927 samt en järnvägsstyrelsens skrivelse den <sup>28/1</sup> 1932).



Antal anställd resp. använd personal i medeltal\* (forts.).

## Styrelsen.

	Anställd								Använd		Tjänste- fri %	
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont- vakt.	Verk- stads- arb.	Trycke- ripers.	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa		+ — mot f. å.
Summa	830	56	17	44	3	30	24	1 004	+ 28	882	+ 21	12·2
<b>Distriktskanslier.</b>												
Distrikt												
I ...	33	2	2	1	—	—	—	38	—	34	—	10·5
II ...	30	—	—	1	—	—	1	32	+ 1	28	+ 1	12·5
III ...	30	1	—	1	—	—	1	33	—	30	—	9·1
IV ...	28	3	1	—	—	—	1	33	+ 2	29	+ 1	12·1
V ...	22	—	1	1	—	—	—	24	— 3	22	— 1	8·3
Summa	143	6	4	4	—	—	3	160	—	143	+ 1	10·6

## Huvudförråd

(med förrådsintendentkontor).

Huvudförråd	Anställd							Använd		Tjänste- fri %
	Ord.	Extra ord.	Asp. o. kont- vakt.	Förråds- arbetare	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	
Örebro (Centralför- råd) .....	58	10	3	15	2	88	— 2	80	— 1	9·1
Göteborg .....	34	1	1	10	1	47	+ 1	41	—	12·8
Malmö .....	31	—	1	6	2	40	+ 2	35	+ 1	12·5
Östersund .....	32	5	1	1	3	42	+ 2	38	+ 3	9·5
Luleå .....	31	4	—	2	6	43	+ 3	39	+ 3	9·3
Summa	186	20	6	34	14	260	+ 6	233	+ 6	10·4

\*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

Antal anställd resp. använd personal i medeltal\*) (forts.).

## Huvudverkstäder.

Huvudverkstad	Anställd						Använd		Tjänste- fri %		
	Ord.	Extra ord.	Asp. o. kont- vakt.	Verkstadsarb.		Tillf. arbets- tagare	Summa	+ - mot f. å.		Summa	+ - mot f. å.
			stadigv.	tillf.							
För drift och underhåll.											
Örebro .....	65	11	8	867	5	60	1 016	- 7	912	- 5	10·2
Tomtebodå. ....	25	4	1	252	1	7	290	+ 2	256	- 1	11·7
Göteborg .....	25	4	1	356	2	6	394	- 4	341	- 5	13·5
Malmö .....	42	4	5	610	6	5	672	+ 6	603	+ 4	10·3
Östersund .....	17	3	—	158	2	2	182	- 3	161	- 4	11·5
Bollnäs .....	18	2	—	156	4	7	187	+ 12	165	+ 12	11·8
Notviken .....	25	3	—	255	3	2	288	- 3	250	- 5	13·2
Summa	217	31	15	2 654	23	89	3 029	+ 3	2 688	- 4	11·3
För förändrings- och nybyggnadsarbeten.											
Örebro .....	22	1	—	290	—	1	314	+ 27	282	+ 25	10·2
Tomtebodå .....	1	—	—	12	—	—	13	- 1	11	- 1	11·7
Göteborg .....	3	—	—	53	—	—	56	- 7	48	- 7	13·5
Malmö .....	3	—	—	55	—	—	58	+ 6	52	+ 5	10·3
Östersund .....	2	—	—	24	—	—	26	+ 3	23	+ 2	11·5
Bollnäs .....	2	—	—	29	—	—	31	- 7	27	- 6	11·8
Notviken .....	1	—	—	29	—	—	30	+ 5	26	+ 4	13·2
Summa	34	1	—	492	—	1	528	+ 26	469	+ 22	11·3

\*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

## Å maskinsektionerna och vissa trafiksektioner befintliga drift- dessa tjänsteställens

(Anm. Antalen av ifrågavarande personal ingå i de personalantal, som angivits för maskin

Distrikt, Ort	Driftverkstad (Dvst.*) eller mindre reparationsplats (Repl.)	Dvst. resp. repl. till- hörde	Antal arbetare i					
			Ordinarie			Extra ordinarie		
			förste repara- törer**)	repara- törer**)	stations- kar- lar**)	förste repara- törer	repara- törer	sta- tions- karlar
<b>I distriktet</b>								
Uppsala C.....	Repl. för lok o. vagnar (i lokstall)	1 ms	1·7	2·0	0·3	—	—	—
Hagalunds övre .....	Dvst. » lok .....	1 »	18·5	19·0	9·0	—	—	6·0
	» » » (i lokstall) .....	1 »	12·8	14·0	7·0	—	0·2	4·0
	» » vagnar (i vagnhall).....	1 »	2·0	18·5	26·5	—	—	5·0
Tomtebodå .....	Repl. <sup>1)</sup> » lok (i lokstall).....	1 »	—	—	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	4 ts	—	2·0	1·6	—	—	0·4
Stockholm N.....	» » » (» » »).....	4 »	—	1·0	—	—	—	—
Värtan .....	» » » (» » »).....	4 »	—	2·0	1·0	—	—	1·0
Stockholm C.....	Dvst. » » (i mindre verkst. i personalhuset vid N. Bantorget)	1 ms	—	11·4	—	—	—	7·6
» S. godsb.	Repl. för vagnar (å bangården)...	4 ts	—	—	2·0	—	—	—
Södertälje C.....	» » » (» » »).....	1 ms	—	1·0	—	—	—	1·0
Katrineholm .....	» » lok o. vagnar (i lokstall)	1 »	2·0	1·0	1·0	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>37·0</b>	<b>71·9</b>	<b>48·4</b>	—	<b>0·2</b>	<b>25·0</b>
Norrköping C.....	Repl. för lok o. vagnar (i lokstall)	2 ms	—	3·0	5·0	—	—	—
Linköping C .....	Dvst. » » » » (» » »).....	2 »	—	—	10·0	—	—	—
Mjölby.....	Repl. » » » » (» » »).....	2 »	1·0	2·0	1·0	—	—	—
Krylbo.....	» » » » » (» » »).....	2 »	2·0	4·0	2·0	—	—	1·0
Örebro C.....	» » » » » (» » »).....	2 »	2·0	5·0	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	2 »	—	1·0	—	—	—	1·0
Hallsberg.....	» » lok (i lokstall) .....	2 »	2·0	2·0	1·0	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	3 ts	1·0	1·0	2·0	—	—	1·0
	<b>Summa</b>		<b>11·0</b>	<b>20·0</b>	<b>16·0</b>	—	—	<b>3·0</b>
	<b>Summa I distr.</b>		<b>48·0</b>	<b>91·9</b>	<b>64·4</b>	—	<b>0·2</b>	<b>28·0</b>
<b>II distriktet</b>								
Tidaholm .....	Repl. för lok (i lokstall).....	5 ms	—	—	—	—	—	—
Falköping C .....	» » lok o. vagnar (i lokstall)	5 »	1·0	4·0	2·0	—	—	—
Jönköping C.....	» » » » » (» » »).....	8 ts	1·0	—	3·0	—	—	—
Sävenås lokst.....	Dvst. » » .....	5 ms	22·0	21·0	15·1	—	—	0·8
» rangerbang.	Repl. » vagnar (å bangården) .	5 »	—	2·3	4·4	—	—	—
Göteborg C.....	» » » (» » »).....	5 »	2·0	11·6	10·9	—	—	—
» S J hamnbana	» » » (» » »).....	5 »	—	1·0	—	—	—	—
Uddevalla.....	» » lok (i lokstall).....	5 »	—	—	0·7	—	—	—
Lysekil.....	» » » (» » »).....	5 »	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>26·0</b>	<b>39·9</b>	<b>36·1</b>	—	—	<b>0·8</b>
Kristinehamn .....	Dvst. för lok .....	6 ms	14·0	10·0	1·0	—	—	1·0
	Repl. » vagnar (å bangården)...	6 »	—	3·0	—	—	—	1·0
Charlottenberg .....	» » lok (i lokstall).....	6 ts	—	1·0	0·5	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	6 »	—	—	0·4	—	—	—
Karlstad C.....	» » lok (i lokstall).....	6 »	1·0	—	—	—	—	—
Vansbro .....	» » » och vagnar (i lokstall)	7 »	—	1·0	1·0	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>15·0</b>	<b>15·0</b>	<b>2·9</b>	—	—	<b>2·0</b>
	<b>Summa II distr.</b>		<b>41·0</b>	<b>54·9</b>	<b>39·0</b>	—	—	<b>2·8</b>

\*) Som driftverkstad har här i regel räknats sådan reparationsplats, som varit inrymd i särskild verkstadslokal vilken varit försedd med åtminstone någon maskinell utrustning och å vilken sysselsatts minst omkring 10 arbetare i medeltal under den tid, verkstaden varit i gång.

\*\*\*) Inkl. tjänstemän i vissa andra, närstående befattningar; se not 1—3 å sid. 26.

<sup>1)</sup> Replatsen överflyttades till Hagalunds övre  $\frac{1}{10}$  1938.

# verkstäder och andra reparationsplatser för rullande materiel samt personaluppsättning m. m.

och trafiksektionerna i följande tabeller över antalet anställd och använd personal).

Medeltal för året					Personal för direkt arbetsledning		Utbetald avlöning till				Distrikt, Ort
Aspiranter	Verkstadsarbetare	Tillfälliga arbetstagare	S:ma	+ — mot f. å.	Antal	Befattning	arbetarna		arbetsledn.-pers.		
							Summa kr.	+ — mot f. å. kr.	Summa kr.	+ — mot f. å. kr.	
<b>I distriktet</b>											
—	—	—	4 <sup>0</sup>	—	—	Lokm	17 483	+ 347	—	—	Uppsala C.
2 <sup>s</sup>	10 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	66 <sup>3</sup>	+ 1 <sup>7</sup>	3	Vstfm, 2 vstfm	300 314	+ 15 447	17 513	+ 608	Hagalunds övre
1 <sup>0</sup>	—	1 <sup>0</sup>	40 <sup>0</sup>	+ 11 <sup>6</sup>	2	Vstfm	181 196	+ 49 660	10 458	+ 4 156	
—	—	—	52 <sup>0</sup>	+ 5 <sup>2</sup>	2	Vstfm, vstfm	220 069	+ 20 800	11 414	+ 416	
—	—	—	—	— 7 <sup>4</sup>	—	Vstfm	—	— 31 062	—	— 3 772	Tomteboda
—	—	—	4 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	1	Vfm	16 824	+ 3 754	4 768	+ 68	
—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	—	4 429	+ 34	—	—	Stockholm N.
—	—	—	4 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	1	Vstfm	12 282	+ 539	5 272	+ 264	Värtan
—	—	—	19 <sup>0</sup>	+ 0 <sup>2</sup>	—	Vgm	85 340	+ 4 771	—	—	Stockholm C.
—	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	Mb	8 559	+ 339	—	—	S.
—	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	Slfm	7 131	+ 301	—	—	Södertälje C.
1 <sup>0</sup>	—	—	5 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	—	Lokm	19 729	+ 3 917	—	—	Katrineholm
4 <sup>s</sup>	10 <sup>0</sup>	2 <sup>0</sup>	199 <sup>3</sup>	+ 14 <sup>3</sup>	9		873 356	+ 68 847	49 425	+ 1 740	
—	—	—	8 <sup>0</sup>	—	—	Lokm	35 284	+ 2 968	—	—	Norrköping C.
1 <sup>0</sup>	—	2 <sup>0</sup>	13 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	—	»	46 866	+ 10 947	—	—	Linköping C.
—	—	—	4 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	—	»	13 886	— 1 907	—	—	Mjölby
—	—	—	9 <sup>0</sup>	+ 0 <sup>5</sup>	—	»	34 044	+ 1 982	—	—	Krylbo
—	—	—	7 <sup>0</sup>	+ 2 <sup>0</sup>	—	»	30 114	+ 10 066	—	—	Örebro C.
—	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	»	7 176	+ 158	—	—	
—	—	—	5 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	—	»	19 513	+ 4 119	—	—	Hallsberg
—	—	—	5 <sup>0</sup>	—	1	Vgm	17 303	+ 259	4 501	+ 406	
1 <sup>0</sup>	—	2 <sup>0</sup>	53 <sup>0</sup>	+ 3 <sup>5</sup>	1		204 186	+ 28 592	4 501	+ 406	
5 <sup>s</sup>	10 <sup>0</sup>	4 <sup>0</sup>	252 <sup>3</sup>	+ 17 <sup>8</sup>	10		1 077 542	+ 97 439	53 926	+ 2 146	
<b>II distriktet</b>											
—	1 <sup>0</sup>	—	1 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	—	—	2 869	+ 2 869	—	—	Tidaholm
—	—	—	7 <sup>0</sup>	— 0 <sup>8</sup>	—	Lokm, Vgm	27 341	— 2 111	—	—	Falköping C.
—	—	—	4 <sup>0</sup>	—	—	Frpr	15 530	— 170	—	—	Jönköping C.
—	—	0 <sup>s</sup>	59 <sup>7</sup>	— 0 <sup>6</sup>	2	Vstfm, vstfm	262 713	+ 3 238	10 965	+ 465	Sävenäs lokst.
—	—	—	6 <sup>7</sup>	+ 0 <sup>7</sup>	1	Vfm	27 009	+ 3 572	4 503	+ 195	» rangerbang.
—	2 <sup>1</sup>	—	26 <sup>6</sup>	+ 2 <sup>1</sup>	1	»	110 392	+ 11 205	4 472	+ 149	Göteborg C.
—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	—	4 238	+ 103	—	—	» S J hamnbana
—	—	—	0 <sup>7</sup>	+ 0 <sup>7</sup>	—	—	2 255	+ 2 255	—	—	Uddevalla
—	0 <sup>5</sup>	—	0 <sup>5</sup>	+ 0 <sup>5</sup>	—	—	1 345	+ 1 345	—	—	Lysekil
—	3 <sup>6</sup>	0 <sup>s</sup>	107 <sup>2</sup>	+ 3 <sup>6</sup>	4		453 692	+ 22 306	19 940	+ 809	
—	3 <sup>0</sup>	—	29 <sup>0</sup>	— 2 <sup>0</sup>	1	Vstfm	124 054	— 6 460	4 825	+ 250	Kristinehamn
—	4 <sup>0</sup>	—	8 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	1	Vfm	25 976	+ 1 309	4 462	+ 88	
0 <sup>5</sup>	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	»	6 024	— 358	—	—	Charlottenberg
—	—	—	0 <sup>4</sup>	+ 0 <sup>4</sup>	—	»	1 424	+ 1 424	—	—	
—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	—	4 745	+ 170	—	—	Karlstad C.
—	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	Vfm	7 565	+ 146	—	—	Vansbro
0 <sup>5</sup>	7 <sup>0</sup>	—	42 <sup>4</sup>	— 0 <sup>6</sup>	2		169 788	— 3 769	9 287	+ 338	
0 <sup>5</sup>	10 <sup>6</sup>	0 <sup>s</sup>	149 <sup>6</sup>	+ 3 <sup>0</sup>	6		623 480	+ 18 537	29 227	+ 1 147	

## Å maskinsektionerna och vissa trafiksektioner vid årets slut befintliga driftverkstäder och andra

Distrikt, Ort	Driftverkstad (Dvst.*) eller mindre reparationsplats (Repll.)	Dvst. resp. repll. till- hörde	Antal arbetare i					
			Ordinarie			Extra ordinarie		
			förste repara- törer**)	repara- törer**)	stations- kar- lar**)	förste repara- törer	repara- törer	stations- karlar
<b>III distriktet</b>								
Malmö C. ....	Dvst. för lok .....	10 ms	14·8	21·7	10·3	—	—	2·4
	Repll. » vagnar (å bangården)...	10 »	—	14·4	2·9	—	—	1·7
	» » presen. (i mindre verkst.)	10 »	—	—	1·0	—	—	—
Älmhult .....	» » vagnar (å bangården)...	10 »	—	—	1·0	—	—	—
Alvesta .....	» » lok (i lokstall) .....	10 »	0·5	—	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	11 ts	—	1·0	—	—	—	—
Nässjö .....	Dvst. » lok (i lokstall).....	10 ms	5·0	1·4	0·8	—	—	—
	Repll. » vagnar (å bangården)...	10 »	—	4·1	1·6	—	—	—
Hälsingborg F. ....	» » lok (i lokstall) .....	10 »	1·0	1·0	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	10 »	—	3·5	0·9	—	—	—
Ängelholm C. ....	Dvst. » lok (i lokstall).....	10 »	2·0	5·0	1·0	—	—	—
	Repll. » vagnar (å bangården)...	12 ts	—	2·0	0·5	—	—	—
Halmstad C. ....	» » lok (i lokstall) .....	10 ms	1·7	—	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	10 »	0·3	1·5	—	—	—	—
	<b>Summa III distr.</b>		<b>25·3</b>	<b>55·6</b>	<b>20·0</b>	—	—	<b>4·1</b>
<b>IV distriktet</b>								
Östersund C. ....	Dvst., avd. för lok .....	13 ms	9·0	6·0	5·0	—	—	—
	» » » rälsbussar .....	13 »	1·0	1·0	—	—	1·0	—
	Repll. för vagnar (å bangården)...	13 ts	—	2·0	—	—	—	—
Hoting .....	» » rälsbussar (i lokstall)...	17 »	—	—	—	—	—	—
Sveg .....	» » lok o. vagnar (i lokstall)	16 »	—	1·0	—	—	—	—
Orsa .....	» » » (i lokstall) .....	13 ms	—	1·0	1·0	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	16 ts	—	—	1·0	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>10·0</b>	<b>11·0</b>	<b>7·0</b>	—	<b>1·0</b>	—
Ånge .....	Dvst. » lok .....	14 ms	5·0	6·3	7·1	—	—	1·8
	Repll. för vagnar (å bangården)...	14 ts	—	—	2·0	—	—	—
Långsele .....	» » lok (i lokstall).....	14 ms	1·0	3·8	2·4	—	—	0·6
	» » vagnar (å bangården)...	14 ts	—	1·0	—	—	—	—
Sollefteå .....	» » rälsbussar (i garage) ...	14 »	—	—	—	—	—	1·0
Härnösand .....	» » lok (i lokstall) .....	14 ms	—	1·5	1·2	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	17 ts	—	—	1·0	—	—	—
Sundsvall C. ....	» » lok (i lokstall).....	14 ms	1·8	2·0	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	14 ts	—	—	—	—	—	—
Harmånger .....	» » lok och vagnar (i lokstall)	14 ms	—	—	—	—	—	0·8
	<b>Summa</b>		<b>7·8</b>	<b>14·6</b>	<b>13·7</b>	—	—	<b>4·2</b>
Bollnäs .....	Dvst. för lok .....	15 ms	9·0	12·0	6·0	—	2·0	—
Ljusdal .....	Repll. » » (i lokstall) .....	15 »	—	1·0	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	15 ts	—	—	2·0	—	—	—
Hudiksvall .....	» » lok (i lokstall).....	15 ms	1·0	—	1·0	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	15 ts	—	—	0·9	—	—	—
Söderhamn C. ....	» » lok (i lokstall).....	15 ms	1·0	—	1·0	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	15 ts	—	—	—	—	—	—
Gävle .....	Dvst. » lok .....	15 ms	4·0	11·0	12·0	—	—	1·0
Storvik .....	Repll. » » (i lokstall).....	15 »	1·0	—	—	—	—	—
	» » vagnar (å bangården)...	15 ts	—	—	1·0	—	—	—
Sala .....	» » lok (i lokstall).....	15 ms	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>16·0</b>	<b>24·0</b>	<b>23·9</b>	—	<b>2·0</b>	<b>1·0</b>
	<b>Summa IV distr.</b>		<b>33·8</b>	<b>49·6</b>	<b>44·6</b>	—	<b>3·0</b>	<b>5·2</b>

\*) Se not å sid. 22.

\*\*) Inkl. tjänstemän i vissa andra, närstående befattningar; se not 1—3 å sid. 26.

parationsplatser för rullande materiel samt dessa tjänsteställens personaluppsättning (forts.).

Medeltal för året					Personal för direkt arbetsledning		Utbetald avlöning till				Distrikt, Ort
Aspi- anter	Verk- stads- arbeta- re	Till- fälliga arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Antal	Befattning	arbetarna		arbets- ledn.-pers.		
							Summa kr.	+ — mot f. å. kr.	Summa kr.	+ — mot f. å. kr.	
<b>III distriktet</b>											
1·1	—	2·4	52·7	+ 8·7	2	Vstm, vstfm	214 871	+ 34 530	11 312	+ 287	Malmö C.
—	1·2	—	20·2	— 1·7	—	Vfm	80 215	— 8 968	—	—	
—	5·0	—	6·0	— 0·2	—	Vstarb	24 781	+ 3 965	—	—	
—	—	—	1·0	—	—	Lokm	3 257	+ 113	—	—	Älmhult
—	—	—	0·5	—	—	—	2 034	+ 119	—	—	Alvesta
—	—	—	1·0	—	—	Frpr	3 675	+ 105	—	—	
—	—	0·4	7·6	+ 0·6	—	»	30 956	+ 4 476	—	—	Nässjö
—	—	—	5·7	+ 0·7	—	Vgm	21 257	+ 2 407	—	—	
—	—	—	2·0	—	—	Lokm	8 639	+ 370	—	—	Hälsingborg F.
—	—	—	4·4	— 0·7	—	Vfm	18 891	— 230	—	—	
—	—	0·4	8·4	— 0·7	1	Vstfm	31 528	— 1 174	4 247	+ 164	Ängelholm C.
—	—	—	2·5	—	1	Vfm	7 001	— 1 786	4 439	+ 731	
—	—	—	1·7	— 0·1	—	Lokm	8 295	+ 728	—	—	Halmstad C.
—	—	—	1·8	+ 0·7	—	Vfm	6 718	+ 1 613	—	—	
1·1	6·2	3·2	115·5	+ 7·3	4		462 118	+ 36 268	19 998	+ 1 182	
<b>IV distriktet</b>											
—	—	1·0	21·0	— 3·0	1	Vstfm	94 296	— 10 576	5 132	+ 218	Östersund C.
—	—	—	3·0	+ 1·0	—		13 132	+ 4 416	—	—	
—	—	—	2·0	—	—	Vfm	9 134	+ 71	—	—	
—	—	—	—	— 0·4	—		—	— 900	—	—	Hoting
—	—	—	1·0	—	—		4 124	+ 227	—	—	Sveg
—	—	—	2·0	—	—	Lokm	7 979	+ 376	—	—	Orsa
—	—	—	1·0	—	—		3 700	+ 234	—	—	
—	—	1·0	30·0	— 2·4	1		132 365	— 6 152	5 132	+ 218	
2·8	—	1·8	24·8	— 5·5	1	Vstfm	88 832	— 13 438	5 100	+ 55	Ånge
—	—	—	2·0	—	1	Vfm	8 007	+ 201	4 438	+ 4 438	
—	—	0·4	8·2	— 0·8	—	Lokm	29 398	— 4 699	—	—	Långsele
—	—	—	1·0	—	—	Vfm	3 840	+ 40	—	—	
—	—	—	1·0	+ 1·0	—	—	1 500	+ 1 500	—	—	Sollefteå
—	—	—	2·7	— 1·1	—	Lokm	10 157	— 3 999	—	—	Härnösand
—	—	—	1·0	—	—	Mb	3 937	+ 97	—	—	
—	—	—	3·8	— 0·7	—	Lokm	17 496	— 2 456	—	—	Sundsvall C.
—	—	—	—	— 0·4	—	Vfm	—	— 1 598	—	—	
0·8	—	—	1·6	— 0·5	—	Stk	3 584	— 1 839	—	—	Harmånger
3·6	—	2·2	46·1	— 8·0	2		166 751	— 26 191	9 538	+ 4 493	
3·0	—	—	32·0	—	1	Vstm	127 119	+ 1 491	6 313	+ 262	Bollnäs
—	—	—	1·0	—	—	Slfm	4 408	+ 67	—	—	Ljusdal
—	—	—	2·0	+ 0·5	—	Mb	7 480	+ 2 123	—	—	
—	—	—	2·0	—	—	Vgm	8 663	+ 183	—	—	Hudiksvall
—	—	—	0·9	— 0·6	—	Mb	2 909	— 1 711	—	—	
—	—	—	2·0	—	—	Lokm	8 654	+ 260	—	—	Söderhamn C.
—	—	—	—	— 0·3	—	Mb	—	— 1 093	—	—	
—	—	—	28·0	+ 1·0	1	Vstfm	110 010	+ 12 917	4 431	+ 57	Gävle
—	—	—	1·0	—	—	Vgm	4 284	+ 201	—	—	Storvik
—	—	—	1·0	—	—	Vfm	3 402	+ 114	—	—	
—	—	—	—	— 2·3	—	Vstfm	—	— 7 541	—	—	Sala
3·0	—	—	69·9	— 1·7	2		276 929	+ 7 011	10 744	+ 319	
6·6	—	3·2	146·0	— 12·1	5		576 045	— 25 332	25 414	+ 5 030	

## Å maskinsektionerna och vissa trafiksektioner vid årets slut befintliga driftverkstäder och andra

Distrikt, Ort	Driftverkstad (Dvst.*) eller mindre reparationsplats (Repl.)	Dvst. resp. repl. till- hörde	Antal arbetare i					
			Ordinarie			Extra ordinarie		
			förste repara- törer	repara- törer	sta- tions- karlar	förste repara- törer	repara- törer	sta- tions- karlar
<b>V distriktet</b>								
Luleå .....	Dvst. för lok .....	19 ms	10·6	16·8	7·0	—	0·4	5·0
	» » vagnar .....	19 »	2·0	2·3	11·5	—	—	0·3
	Repl. » » (å bangården) ...	19 »	—	—	5·0	—	—	—
	» » » (» ») .....	19 ts	—	1·0	—	—	—	—
Gällivare .....	Dvst. » lok (i lokstall).....	19 ms	2·0	3·0	3·0	—	—	—
	Repl. » vagnar (i mindre byggn.)	19 »	—	1·0	—	—	—	—
	» » » (å bangården) ...	19 »	—	1·0	—	—	—	—
Kiruna .....	Dvst. » lok .....	19 »	8·1	12·4	8·8	—	—	6·2
	» » vagnar .....	19 »	3·0	5·0	17·2	0·3	—	0·3
	Repl. » » (å bangården) ...	19 »	—	3·0	5·0	—	—	2·0
Abisko .....	» » » (» ») .....	19 ts	—	—	1·0	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>25·7</b>	<b>45·5</b>	<b>58·5</b>	<b>0·3</b>	<b>0·4</b>	<b>13·8</b>
Boden C. ....	Dvst. för lok .....	20 ms	5·2	6·0	5·2	—	—	1·3
	» » rälsbussar .....	20 »	—	2·0	—	—	—	—
	Repl. » vagnar i vagnhallen .....	20 »	—	4·0	4·3	—	—	—
Piteå .....	» » lok (i lokstall) .....	20 ts	—	—	—	—	—	—
Jörn .....	» » » (» ») .....	20 »	—	1·0	—	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>5·2</b>	<b>13·0</b>	<b>9·5</b>	—	—	<b>1·3</b>
Skelleftehamns övre..	Repl. för lok (i lokstall).....	21 ms	—	2·0	2·0	—	—	—
	» » vagnar (i vagnskjul) ...	21 »	—	1·0	2·0	—	—	—
Storuman .....	» » lok o. vagnar (å bangård.)	21 ts	—	1·0	—	—	—	—
Vännäs .....	Dvst. » lok .....	21 ms	7·0	13·0	11·0	—	—	3·0
	Repl. » vagnar (å bangården) ...	21 »	—	1·0	1·0	—	—	—
	» » presen. (i mindre verkst.)	21 »	—	—	1·0	—	—	1·0
Umeå .....	» » lok o. rälsb. (i lokstall)	21 ts	1·0	—	1·0	—	—	—
Mellansel .....	» » » (i lokstall) .....	21 ms	—	1·0	—	—	—	—
	<b>Summa</b>		<b>8·0</b>	<b>19·0</b>	<b>18·0</b>	—	—	<b>4·0</b>
	<b>Summa V distr.</b>		<b>38·9</b>	<b>77·5</b>	<b>86·0</b>	<b>0·3</b>	<b>0·4</b>	<b>19·1</b>
<b>Hela S J .....</b>	<b>Summa summerum</b>		<b>1) 187·0</b>	<b>2) 329·5</b>	<b>3) 254·0</b>	<b>0·3</b>	<b>3·6</b>	<b>59·2</b>

\*) Se not å sid. 22.

1) Härav 7 lokförare.

2) » 33 lokeldare.

3) » 9 maskinbiträden.

eparationsplatser för rullande materiel samt dessa tjänsteställens personaluppsättning (forts.).

nedeltal för året					Personal för direkt arbetsledning		Utbetald avlöning till				Distrikt, Ort
Aspiranter	Verkstadsarbetare	Tillfälliga arbetstagare	Summa	+ — mot f. å.	Antal	Befattning	arbetarna		arbetsledn.-pers.		
							Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	
							kr.	kr.	kr.	kr.	
<b>V distriktet</b>											
1·6	—	6·2	47·6	+ 1·7	2	Vstm, vstfm	206 780	+ 8 673	11 881	+ 605	Luleå
0·4	—	1·8	18·3	— 1·3	1	Vm	80 510	+ 2 504	7 124	+ 208	
—	—	—	5·0	+ 1·9	—	—	19 542	+ 7 819	—	—	
—	—	—	1·0	+ 1·0	—	—	4 344	+ 4 344	—	—	
—	—	—	8·0	—	—	Frpr	39 318	+ 2 109	—	—	Gällivare
—	—	—	1·0	—	—	»	5 187	+ 486	—	—	
—	—	—	1·0	—	—	Vfm	5 025	+ 324	—	—	
5·0	—	7·3	47·8	+ 1·8	2	Vstm, vstfm	204 703	+ 10 666	11 537	+ 275	Kiruna
—	—	2·0	27·8	— 4·2	1	Vstm	124 761	— 15 003	5 917	— 659	
—	—	1·0	11·0	—	—	Vm, vfm	45 695	+ 179	—	—	
—	—	—	1·0	+ 1·0	—	—	4 669	+ 4 669	—	—	Abisko
7·0	—	18·3	169·5	+ 1·9	6	—	740 534	+ 26 770	36 459	+ 429	
—	—	2·3	20·0	+ 3·1	1	Vstfm	85 723	+ 12 477	5 107	+ 145	Boden C.
—	—	—	2·0	—	—	—	9 282	+ 189	—	—	
—	—	—	8·3	— 0·2	—	Vgm, vfm	36 195	+ 1 061	—	—	
—	—	—	—	— 0·2	—	—	—	— 600	—	—	Piteå
—	—	—	1·0	—	—	—	4 528	+ 373	—	—	Jörn
—	—	2·3	31·3	+ 2·7	1	—	135 728	+ 13 500	5 107	+ 145	
—	—	—	4·0	— 1·0	—	—	16 735	— 2 545	—	—	Skellefteh:s övre
—	—	—	3·0	—	—	—	13 051	+ 564	—	—	
—	—	—	1·0	—	—	—	4 027	— 68	—	—	Storuman
1·0	—	2·0	37·0	— 4·0	1	tf Vstm	141 598	— 8 859	5 041	+ 90	Vännäs
—	—	—	2·0	+ 1·0	—	—	7 867	+ 3 901	—	—	
—	—	—	2·0	+ 1·0	—	—	6 681	+ 2 904	—	—	
—	—	—	2·0	+ 0·5	—	—	9 061	+ 2 526	—	—	Umeå
—	—	—	1·0	—	—	—	3 942	+ 27	—	—	Mellansel
1·0	—	2·0	52·0	— 2·5	1	—	202 962	— 1 550	5 041	+ 90	
8·0	—	22·6	252·8	+ 2·1	8	—	1 079 224	+ 38 720	46 607	+ 664	
22·0	26·8	33·8	916·2	+ 18·1	33	—	3 818 409	+ 165 632	175 172	+ 10 169	Hela S J



Församlingens namn	1870		1869		1868		1867		1866		1865		1864		1863		1862		1861	
	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar	Antal församlingar
St. Nikolai församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Petrus församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Pauli församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Markus församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Johannes församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Laurentii församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Hans församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Erik församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Görans församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Nils församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Olofs församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Petrus och Pauli församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Nikolai församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Petrus församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Pauli församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Markus församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Johannes församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Laurentii församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Hans församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Erik församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Görans församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Nils församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Olofs församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
St. Petrus och Pauli församling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Antal konstituerade tjänstemän, som under året tillträtt ordinarie befattning, dessa tjänstemäns medellevnadsålder och medelantal tjänsteår vid tillträddandet av den nya befattningen:

Av styrelsen konstituerade tjänstemän.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket		
		vid tillträddandet av den nya befattningen <sup>1)</sup>					
		högsta	lägsta	medeltal	högsta	lägsta	medeltal
<b>A. Personal exklusive tjänstemän, som övertagits med E. J.</b>							
<i>a. Tjänstemän, placerade<sup>2)</sup> i styrelsen.</i>							
Kontorsbiträde (kvinnl.).....	4	25·8	22·6	24·4	4·0	2·0	3·3
Expeditionsvakt .....	3	40·6	22·6	28·9	25·3	4·6	12·0
Förrädsvakt .....	1	24·4	24·4	24·4	3·3	3·3	3·3
Förste expeditionsvakt .....	1	49·3	49·3	49·3	24·6	24·6	24·6
Kontorist (kvinnl.) .....	6	48·5	23·4	41·3	24·6	2·8	20·4
» .....	7	49·8	42·1	43·8	26·2	18·0	23·4
Förste kontorist .....	4	51·1	40·9	45·8	33·0	22·9	27·8
Förste kansliskrivare (kvinnl.) .....	1	54·6	54·6	54·6	31·6	31·6	31·6
Kopist .....	1	36·8	36·8	36·8	18·8	18·8	18·8
Kontorsskrivare (kvinnl.) .....	1	52·9	52·9	52·9	31·4	31·4	31·4
» .....	1	38·3	38·3	38·3	15·1	15·1	15·1
Ritare .....	5	59·8	28·2	39·6	21·7	0·3	6·5
Bokhållare .....	19	53·3	41·1	45·6	38·9	16·6	25·2
Förste bokhållare.....	8	60·1	52·7	56·4	45·1	31·6	37·0
Underingenjör .....	10	59·0	28·0	41·7	26·3	1·2	14·7
Expeditionsföreståndare .....	2	48·9	45·1	47·0	30·9	20·2	25·5
Kontrollör.....	4	60·8	57·5	59·0	40·0	37·5	38·9
Notarie .....	3	50·8	42·8	45·5	32·8	21·4	25·8
Förrädskontrollör.....	1	55·8	55·8	55·8	37·8	37·8	37·8
Förste kontrollör.....	2	57·7	52·4	55·0	38·4	32·4	35·4
Intendent .....	1	57·9	57·9	57·9	39·3	39·3	39·3
Sekreterare i 24 lönegr.....	2	51·9	51·3	51·6	22·5	—	11·8
Förste byråingenjör.....	1	61·8	61·3	61·3	38·7	38·7	38·7
Förste sekreterare .....	1	55·4	55·4	55·4	35·3	35·3	35·3
Byråchef .....	3	55·5	44·0	51·5	36·5	20·3	30·3
Summa	92						
<i>b. Tjänstemän, placerade<sup>2)</sup> vid drifts-avdelningen.</i>							
<i>Distriktskanslier.</i>							
Ritare .....	1	45·5	45·5	45·5	20·7	20·7	20·7
Bokhållare .....	1	51·3	51·3	51·3	33·3	33·3	33·3
Förste stationsskrivare.....	4	52·0	42·3	48·5	34·0	21·5	29·5
Baningenjör.....	1	49·8	49·8	49·8	25·8	25·8	25·8
Maskiningenjör.....	1	49·7	49·7	49·7	24·8	24·8	24·8
Summa	8						

<sup>1)</sup> Till grund för angiven tjänstetid ligger i regel endast sådan tjänstetid, som fortgått i en följd alltifrån första anställningen vid S. J. I många fall har dessutom förekommit längre eller kortare tids tillfällig anställning vid verket, vilken icke fortgått i en följd eller icke till arten varit jämförbar med befattning, i vilken första ordinarie anställning sedermera vunnits, ävensom anställning vid statens järnvägsbyggnader. Ehuru viss hänsyn har tagits till dylik anställning vid befordran till första ordinarie befattning, är sådan tjänstetid ej här medräknad.

<sup>2)</sup> I samband med konstituerandet.

## Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.).

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket		
		vid tillträdet av den nya befattningen <sup>1)</sup>					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
<i>Banssektioner.</i>							
Ritare .....	1	41:3	41:3	41:3	23:3	23:3	23:3
Underingenjör .....	6	50:1	27:8	34:8	20:8	1:5	5:1
Baninspektör .....	5	59:1	49:3	52:2	33:0	22:4	26:5
Elektroingenjör .....	1	29:3	29:3	29:3	2:3	2:3	2:3
Summa	13						
<i>Maskinsektioner.</i>							
Andre maskinist å tågfarja .....	2	54:5	51:7	53:1	24:3	24:3	24:3
Andre styrman .....	1	35:3	35:3	35:3	10:0	10:0	10:0
Övermaskinist av klass 2 .....	1	58:9	58:9	58:9	30:2	30:2	30:2
Förste styrman av klass 2 .....	2	53:3	52:0	52:6	26:9	25:8	26:3
Underingenjör .....	2	33:0	28:1	30:5	4:1	2:7	3:4
Övermaskinist av klass 1 .....	1	62:1	62:1	62:1	29:5	29:5	29:5
Förste styrman av klass 1 .....	1	53:6	53:6	53:6	27:3	27:3	27:3
Maskininspektör .....	2	53:3	44:8	49:1	30:3	19:8	25:0
Befälhavare av klass 2 å tågfarja .....	1	54:0	54:0	54:0	28:9	28:9	28:9
» » » 1 » .....	1	62:0	62:0	62:0	30:0	30:0	30:0
Förste maskiningenjör .....	1	50:3	50:3	50:3	25:7	25:7	25:7
Summa	15						
<i>Trafiksektioner.</i>							
Kansli skrivare (kvinnl.) .....	1	45:7	45:7	45:7	22:8	22:8	22:8
» .....	1	50:3	50:3	50:3	26:2	26:2	26:2
Stationsskrivare .....	28	45:8	23:1	31:2	26:8	3:2	9:7
Förste stationsskrivare .....	17	60:8	43:5	51:3	40:3	22:0	32:6
Stationsinspektör av klass 4 .....	7	56:9	49:5	53:4	38:9	30:7	33:5
» » » 3 .....	3	57:4	49:4	54:1	33:3	31:4	32:6
Underinspektör .....	4	55:4	51:6	53:2	33:6	32:5	33:0
Byråassistent .....	1	53:4	53:4	53:4	32:4	32:4	32:4
Expeditionsföreståndare .....	4	59:5	54:7	57:9	40:3	33:3	37:7
Stationsinspektör av klass 2 .....	7	59:9	51:4	55:4	39:1	32:4	35:3
» » » 1 B .....	4	60:8	56:8	58:8	42:8	34:8	39:2
Trafikinspektör .....	1	53:3	53:3	53:3	35:0	35:0	35:0
Överinspektör .....	1	57:2	57:2	57:2	39:2	39:2	39:2
Förste trafikinspektör .....	2	60:7	56:3	58:5	39:8	38:3	39:0
Summa	81						
<i>c. Vid huvudförråd (med förrådsintendentkontor) placerade<sup>2)</sup> tjänstemän.</i>							
Förrådsvakt .....	2	33:7	31:0	32:3	10:8	8:4	9:6
Maskinbiträde .....	1	51:5	51:5	51:5	23:8	23:8	23:8
Förrådsförman .....	1	59:5	59:5	59:5	34:9	34:9	34:9
Kontorist .....	2	45:4	42:2	43:8	23:3	22:8	23:0
Kontorsskrivare .....	3	48:2	40:1	43:6	25:9	22:1	24:1
Bokhållare .....	2	55:8	49:4	52:6	29:7	29:2	29:4
Förste bokhållare .....	2	56:6	52:5	54:5	36:9	34:5	35:7
Förrådsintendent .....	1	55:3	55:3	55:3	37:3	37:3	37:3
Summa	14						

1) och 2) se not 1 och 2 å sid. 29.

## Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.).

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket		
		vid tillträddandet av den nya befattningen <sup>1)</sup>					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
<i>d. Vid huvudverkstäder placerade<sup>2)</sup> tjänstemän.</i>							
Maskinbiträde .....	1	42·1	42·1	42·1	20·3	20·3	20·3
Portvakt .....	1	50·3	50·3	50·3	32·0	32·0	32·0
Kanslibiträde .....	2	37·2	37·1	37·2	19·1	16·4	17·8
Reparatör .....	2	41·1	35·3	38·2	23·1	14·2	18·6
Förste reparatör .....	2	45·4	44·8	45·1	20·3	17·2	18·8
Verkstadsförman .....	2	43·7	43·7	43·7	23·1	21·1	22·1
Kopist .....	4	53·8	35·8	45·9	31·1	17·8	26·3
Kontorsskrivare .....	2	44·2	39·6	41·9	26·3	21·6	23·9
Verkstadsmästare .....	4	52·3	26·2	49·5	29·5	26·2	27·9
Bokhållare .....	2	51·9	46·1	49·0	33·9	28·1	31·0
Förste bokhållare .....	1	52·3	52·3	52·3	34·3	34·3	34·3
Underingenjör .....	2	52·8	38·1	45·4	30·7	17·1	23·8
Verkstadsinspektör .....	4	52·3	40·1	44·9	31·9	8·3	22·3
Förste verkstadsingenjör .....	1	59·8	59·8	59·8	29·1	29·1	29·1
Summa	30						
<b>B. Tjänstemän som övertagits med E J.</b>							
<i>a. Tjänstemän, placerade<sup>2)</sup> i styrelsen.</i>							
Kontorsskrivare .....	3	45·8	43·3	44·3	6·9	6·8	6·8
Bokhållare .....	1	45·6	45·6	45·6	22·3	22·3	22·3
Summa	4						
<i>b. Tjänstemän placerade<sup>2)</sup> vid drifts- avdelningen.</i>							
<i>Trafiksektioner.</i>							
Stationsskrivare .....	2	42·2	35·3	38·9	8·3	5·8	7·0
Förste stationsskrivare .....	1	50·5	50·5	50·5	22·9	22·9	22·9
Stationsinspektör av klass 3 .....	1	61·0	61·0	61·0	22·3	22·3	22·3
Summa	4						
<i>d. Vid huvudverkstäder placerade<sup>2)</sup> tjänstemän.</i>							
Verkstadsförman .....	1	38·8	38·8	38·8	5·5	5·5	5·5

## A. Personal exklusive tjänstemän.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän						Levnadsålder vid tillträdet									
							högsta					läg-				
	I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III	
<i>Bansektioner.</i>																
Kontorsbiträde (kvinnl.) .....	1	—	—	—	—	1	22 <sup>9</sup>	—	—	—	—	22 <sup>9</sup>	22 <sup>9</sup>	—	—	—
Banvakt .....	56	43	49	72	58	278	40 <sup>1</sup>	47 <sup>6</sup>	40 <sup>9</sup>	44 <sup>5</sup>	41 <sup>4</sup>	47 <sup>6</sup>	22 <sup>2</sup>	23 <sup>0</sup>	26 <sup>7</sup>	
Expeditionsvakt .....	1	—	—	—	—	1	37 <sup>7</sup>	—	—	—	—	37 <sup>7</sup>	37 <sup>7</sup>	—	—	
Maskinbiträde .....	1	—	—	1	—	2	32 <sup>0</sup>	—	—	39 <sup>7</sup>	—	39 <sup>7</sup>	32 <sup>0</sup>	—	—	
Banförfman .....	6	2	7	10	8	33	52 <sup>6</sup>	36 <sup>6</sup>	44 <sup>1</sup>	50 <sup>8</sup>	41 <sup>1</sup>	52 <sup>6</sup>	33 <sup>9</sup>	32 <sup>9</sup>	28 <sup>6</sup>	
Reparatör .....	5	4	3	4	—	16	49 <sup>6</sup>	42 <sup>9</sup>	41 <sup>1</sup>	40 <sup>6</sup>	—	49 <sup>6</sup>	39 <sup>2</sup>	36 <sup>6</sup>	28 <sup>6</sup>	
Trädgårdsförfman .....	1	—	1	—	—	2	32 <sup>6</sup>	—	35 <sup>5</sup>	—	—	35 <sup>5</sup>	32 <sup>6</sup>	—	35 <sup>5</sup>	
Kontorist .....	—	2	1	3	1	7	—	52 <sup>2</sup>	52 <sup>2</sup>	58 <sup>3</sup>	53 <sup>3</sup>	58 <sup>3</sup>	—	47 <sup>1</sup>	52 <sup>3</sup>	
Banmästare .....	7	3	6	8	6	30	52 <sup>7</sup>	49 <sup>4</sup>	49 <sup>7</sup>	52 <sup>4</sup>	47 <sup>3</sup>	52 <sup>7</sup>	40 <sup>7</sup>	42 <sup>9</sup>	44 <sup>0</sup>	
Förste reparatör .....	3	4	1	4	1	13	47 <sup>0</sup>	58 <sup>7</sup>	49 <sup>7</sup>	49 <sup>3</sup>	40 <sup>2</sup>	58 <sup>7</sup>	42 <sup>9</sup>	37 <sup>9</sup>	49 <sup>7</sup>	
Kopist .....	—	—	1	—	—	1	—	—	32 <sup>9</sup>	—	—	32 <sup>9</sup>	—	—	32 <sup>9</sup>	
Förste banmästare .....	3	2	6	6	4	21	50 <sup>0</sup>	51 <sup>2</sup>	52 <sup>0</sup>	56 <sup>2</sup>	55 <sup>8</sup>	56 <sup>2</sup>	47 <sup>9</sup>	48 <sup>3</sup>	46 <sup>4</sup>	
Ledningsmästare .....	1	1	—	2	—	4	52 <sup>4</sup>	51 <sup>3</sup>	—	42 <sup>9</sup>	—	52 <sup>4</sup>	52 <sup>4</sup>	51 <sup>3</sup>	—	
Överbanmästare .....	2	—	—	4	—	6	58 <sup>9</sup>	—	—	58 <sup>1</sup>	—	58 <sup>9</sup>	55 <sup>2</sup>	—	—	
Summa	87	61	75	114	78	415										
<i>Maskinsektioner.</i>																
Eldare å tågfarja .....	—	—	6	—	—	6	—	—	33 <sup>0</sup>	—	—	33 <sup>0</sup>	—	—	27 <sup>4</sup>	
Matros .....	—	—	4	—	—	4	—	—	31 <sup>3</sup>	—	—	31 <sup>3</sup>	—	—	27 <sup>7</sup>	
Stationskarl .....	14	5	16	8	38	81	34 <sup>2</sup>	39 <sup>5</sup>	33 <sup>8</sup>	34 <sup>9</sup>	44 <sup>8</sup>	44 <sup>8</sup>	26 <sup>8</sup>	22 <sup>3</sup>	27 <sup>1</sup>	
Maskinbiträde .....	7	5	8	6	2	28	52 <sup>0</sup>	48 <sup>2</sup>	49 <sup>0</sup>	61 <sup>0</sup>	55 <sup>4</sup>	61 <sup>0</sup>	29 <sup>4</sup>	32 <sup>5</sup>	42 <sup>8</sup>	
Maskinvakt å tågfarja .....	—	—	1	—	—	1	—	—	37 <sup>8</sup>	—	—	37 <sup>8</sup>	—	—	37 <sup>8</sup>	
Vagnskötare .....	1	—	—	—	—	1	48 <sup>0</sup>	—	—	—	—	48 <sup>0</sup>	48 <sup>0</sup>	—	—	
Lokeldare .....	2	—	—	—	—	2	43 <sup>5</sup>	—	—	—	—	43 <sup>5</sup>	42 <sup>0</sup>	—	—	
Reparatör .....	8	3	4	2	8	25	47 <sup>7</sup>	51 <sup>6</sup>	56 <sup>8</sup>	53 <sup>6</sup>	56 <sup>8</sup>	56 <sup>8</sup>	40 <sup>7</sup>	42 <sup>8</sup>	40 <sup>6</sup>	
Kontorist .....	1	—	2	1	—	4	44 <sup>3</sup>	—	47 <sup>8</sup>	55 <sup>9</sup>	—	55 <sup>9</sup>	44 <sup>3</sup>	—	45 <sup>4</sup>	
Maskinskötare å tågfarja .....	—	—	1	—	—	1	—	—	57 <sup>4</sup>	—	—	57 <sup>4</sup>	—	—	57 <sup>4</sup>	
Stallförfman .....	1	—	—	—	1	2	55 <sup>9</sup>	—	—	—	60 <sup>2</sup>	60 <sup>2</sup>	55 <sup>9</sup>	—	—	
Vagnförfman .....	1	—	—	—	—	1	52 <sup>5</sup>	—	—	—	—	52 <sup>5</sup>	52 <sup>5</sup>	—	—	
Förste reparatör .....	5	—	2	1	13	21	52 <sup>4</sup>	—	47 <sup>8</sup>	45 <sup>4</sup>	59 <sup>5</sup>	59 <sup>5</sup>	45 <sup>9</sup>	—	44 <sup>7</sup>	
Verkstadsförfman .....	—	—	1	—	—	1	—	—	46 <sup>8</sup>	—	—	46 <sup>8</sup>	—	—	46 <sup>8</sup>	
Lokförare .....	42	37	29	21	29	158	50 <sup>7</sup>	49 <sup>9</sup>	55 <sup>5</sup>	51 <sup>7</sup>	49 <sup>4</sup>	55 <sup>5</sup>	44 <sup>0</sup>	43 <sup>5</sup>	44 <sup>8</sup>	
Vaengårdsmästare .....	1	1	—	1	—	3	52 <sup>2</sup>	53 <sup>1</sup>	—	49 <sup>8</sup>	—	53 <sup>1</sup>	52 <sup>2</sup>	53 <sup>1</sup>	—	
Lokmästare .....	1	—	—	1	—	2	54 <sup>2</sup>	—	—	50 <sup>9</sup>	—	54 <sup>2</sup>	54 <sup>2</sup>	—	—	
Summa	84	51	74	41	91	341										
<i>Trafiksektioner.</i>																
Kontorsbiträde (kvinnl.) .....	—	—	6	—	—	6	—	—	26 <sup>7</sup>	—	—	26 <sup>7</sup>	—	—	22 <sup>1</sup>	
Stationskarl .....	48	57	35	25	30	195	36 <sup>7</sup>	34 <sup>2</sup>	34 <sup>5</sup>	37 <sup>3</sup>	41 <sup>3</sup>	41 <sup>3</sup>	22 <sup>0</sup>	22 <sup>5</sup>	24 <sup>4</sup>	
Maskinbiträde .....	1	—	—	—	—	1	46 <sup>9</sup>	—	—	—	—	46 <sup>9</sup>	46 <sup>9</sup>	—	—	
Trafikbiträde .....	95	94	48	29	13	229	60 <sup>0</sup>	57 <sup>4</sup>	58 <sup>9</sup>	57 <sup>8</sup>	55 <sup>5</sup>	60 <sup>0</sup>	40 <sup>3</sup>	28 <sup>2</sup>	36 <sup>0</sup>	
Reparatör .....	5	—	2	—	1	8	59 <sup>6</sup>	—	59 <sup>0</sup>	—	43 <sup>5</sup>	59 <sup>6</sup>	47 <sup>5</sup>	—	50 <sup>7</sup>	
Konduktör .....	26	24	21	18	11	100	47 <sup>0</sup>	46 <sup>5</sup>	50 <sup>6</sup>	47 <sup>3</sup>	47 <sup>4</sup>	50 <sup>6</sup>	41 <sup>4</sup>	40 <sup>8</sup>	43 <sup>6</sup>	
Kontorist .....	33	13	18	21	8	93	57 <sup>0</sup>	49 <sup>7</sup>	52 <sup>9</sup>	48 <sup>9</sup>	50 <sup>2</sup>	57 <sup>0</sup>	42 <sup>0</sup>	43 <sup>9</sup>	42 <sup>8</sup>	
Stationsförfman .....	35	13	13	5	2	68	56 <sup>6</sup>	55 <sup>0</sup>	58 <sup>5</sup>	57 <sup>3</sup>	49 <sup>0</sup>	58 <sup>5</sup>	43 <sup>9</sup>	45 <sup>1</sup>	46 <sup>1</sup>	
Vagnförfman .....	1	1	2	1	—	5	48 <sup>9</sup>	44 <sup>3</sup>	52 <sup>5</sup>	49 <sup>6</sup>	—	52 <sup>5</sup>	48 <sup>9</sup>	44 <sup>3</sup>	49 <sup>7</sup>	
Bangårdsmästare .....	6	—	3	1	—	10	59 <sup>9</sup>	—	57 <sup>9</sup>	52 <sup>9</sup>	—	59 <sup>9</sup>	51 <sup>0</sup>	—	52 <sup>8</sup>	
Förste kontorist .....	18	3	6	7	3	37	58 <sup>9</sup>	60 <sup>4</sup>	55 <sup>9</sup>	59 <sup>9</sup>	56 <sup>3</sup>	60 <sup>4</sup>	50 <sup>0</sup>	53 <sup>9</sup>	51 <sup>1</sup>	
Tågmästare .....	21	16	20	10	7	74	61 <sup>3</sup>	59 <sup>2</sup>	60 <sup>7</sup>	61 <sup>0</sup>	61 <sup>3</sup>	61 <sup>3</sup>	53 <sup>6</sup>	52 <sup>0</sup>	52 <sup>7</sup>	
Stationsmästare av klass 6...	9	6	7	13	7	42	60 <sup>5</sup>	61 <sup>3</sup>	60 <sup>5</sup>	58 <sup>9</sup>	58 <sup>4</sup>	61 <sup>3</sup>	52 <sup>9</sup>	53 <sup>0</sup>	54 <sup>1</sup>	
» » » 5...	6	3	1	4	—	14	61 <sup>7</sup>	60 <sup>4</sup>	61 <sup>5</sup>	60 <sup>3</sup>	—	61 <sup>7</sup>	52 <sup>3</sup>	59 <sup>9</sup>	61 <sup>1</sup>	
Summa	304	180	182	134	82	882										

1) Exklusive 3 f. d. billinjeägare, som den 1/1 1939 övergingo i SJ tjänst i samband med att SJ övertog deras rörelse och som konstituerades i ordinarie befattning vid trafiksektionen utan föregående anställning icke ordinarie tjänst vid SJ.

# onstituerade tjänstemän.

om övertagits med E. J.

den nya befattningen							Tjänstetid vid verket vid tillträddandet <sup>1)</sup>										Erhållen befattning
i medeltal							i medeltal							högsta	lågsta	Samtl. distrikt	
i k t																	
IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.			
—	—	22·9	22·9	—	—	—	—	22·9	2·6	—	—	—	—	2·6	2·6	2·6	Kontorsbitr. (kv.)
22·6	26·0	22·2	31·3	30·7	33·8	32·5	33·2	32·4	2·4	7·0	3·2	1·6	3·0	3·2	23·1	0·3	Banvakt
—	—	37·7	37·7	—	—	—	—	37·7	0·3	—	—	—	—	0·3	0·3	0·3	Expeditionsvakt
39·7	—	32·0	32·0	—	—	39·7	—	35·9	8·9	—	—	20·3	—	14·6	20·8	8·9	Maskinbiträde
34·8	29·9	28·6	40·7	34·6	33·5	40·6	36·0	37·6	13·0	13·8	7·7	15·8	10·8	12·2	22·6	3·7	Banförmän
36·8	—	28·6	43·6	39·4	36·1	39·4	—	40·1	17·0	19·0	13·5	19·0	—	17·3	29·6	7·0	Reparatör
—	—	32·6	32·6	—	35·5	—	—	34·1	1·7	—	2·8	—	—	2·3	2·8	1·7	Trädgårdsförm.
51·8	53·3	47·1	—	49·6	52·3	55·2	53·3	52·9	—	26·8	31·6	28·5	22·6	27·6	31·6	22·6	Kontorist
35·8	34·6	34·6	45·3	45·4	46·5	45·8	42·8	45·2	24·2	26·2	26·1	25·3	20·4	24·3	32·8	8·7	Bannmästare
10·9	40·2	37·9	45·0	43·7	49·7	46·0	40·2	44·9	11·6	23·9	25·2	22·7	21·0	20·6	36·6	12·2	Förste reparatör
—	—	32·9	—	—	32·9	—	—	32·9	—	—	5·5	—	—	5·5	5·5	5·5	Kopist
12·8	45·2	42·8	49·0	49·7	47·7	51·6	50·3	49·7	26·5	28·2	25·2	31·1	30·2	28·4	37·2	21·8	Förste banmäst.
10·2	—	40·2	52·4	51·3	—	41·5	—	46·7	23·9	31·3	—	23·5	—	25·6	31·5	22·2	Ledningsmästare
13·8	—	43·8	57·0	—	—	52·1	—	53·7	30·3	—	—	32·6	—	31·8	38·3	25·8	Överbanmästare
—	—	27·4	—	—	30·2	—	—	30·2	—	—	4·2	—	—	4·2	4·4	4·1	Eldare å tåg.
—	—	27·7	—	—	29·0	—	—	29·0	—	—	4·2	—	—	4·2	4·3	4·1	Matros
28·4	25·0	22·3	30·9	31·3	30·0	31·9	32·6	31·6	6·1	4·5	4·7	4·0	4·8	4·9	14·2	0·5	Stationskarl
35·1	31·3	29·4	36·2	42·7	45·2	45·9	43·3	42·5	11·1	19·6	23·2	17·9	16·4	17·9	31·6	5·8	Maskinbiträde
—	—	37·8	—	—	37·8	—	—	37·8	—	—	12·9	—	—	12·9	12·9	12·9	Maskinv. å tåg.
—	—	48·0	48·0	—	—	—	—	48·0	23·7	—	—	—	—	23·7	23·7	23·7	Vagnskötare
—	—	42·0	42·7	—	—	—	—	42·7	18·2	—	—	—	—	18·2	23·6	12·9	Lokeldare
38·1	38·6	38·1	45·2	47·6	47·5	45·9	46·3	46·3	23·7	25·9	25·3	17·1	23·8	23·7	37·4	13·5	Reparatör
55·9	—	44·3	44·3	—	46·6	55·9	—	48·4	22·9	—	22·7	25·6	—	23·5	25·6	22·6	Kontorist
—	—	57·4	—	—	57·4	—	—	57·4	—	—	28·7	—	—	28·7	28·7	28·7	Maskinv. å tåg.
—	60·2	55·9	55·9	—	—	60·2	58·1	36·5	—	—	—	—	36·8	36·7	36·5	36·5	Stallförmän
—	—	52·5	52·5	—	—	—	—	52·5	35·0	—	—	—	—	35·0	35·0	35·0	Vagnförmän
45·4	42·3	42·3	50·0	—	46·2	45·4	50·7	49·9	31·5	—	20·5	27·3	20·1	23·2	38·1	0·7	Förste reparatör
—	—	46·8	—	—	46·8	—	—	46·8	—	—	28·8	—	—	28·8	28·0	28·0	Verkstadsförmän
43·2	42·3	42·3	47·0	46·5	48·0	46·6	45·2	46·7	26·3	25·5	27·3	24·2	23·9	25·6	37·5	23·4	Lokförare
49·8	—	49·8	52·2	53·1	—	49·8	—	51·7	31·4	35·1	—	24·4	—	30·3	35·1	24·4	Vagnårdsmäst.
50·9	—	50·9	54·2	—	—	50·9	—	52·6	36·2	—	—	31·8	—	34·0	36·2	31·8	Lokmästare
—	—	22·3	—	—	24·4	—	—	24·4	—	—	3·5	—	—	3·5	3·5	3·5	Kontorsbitr. (kv.)
23·2	26·3	22·0	29·2	27·6	28·6	29·6	30·8	28·9	4·2	4·9	4·3	4·1	5·2	4·6	10·1	2·3	Stationskarl
—	—	46·9	46·9	—	—	—	—	46·9	23·3	—	—	—	—	23·3	23·3	23·3	Maskinbiträde
30·0	29·4	28·2	48·9	44·4	50·2	44·4	42·1	47·4	26·7	21·4	26·9	21·4	19·2	24·6	40·0	5·0	Reparatör
—	43·5	43·5	52·0	—	54·5	—	43·5	51·6	29·5	—	32·0	—	21·8	29·2	36·0	21·8	Kontorist
41·6	42·2	40·8	44·0	43·5	47·2	43·9	44·7	44·6	23·2	23·2	24·2	23·2	24·5	23·6	27·0	14·7	Konduktör
41·0	43·3	41·6	47·7	46·9	47·2	44·3	46·7	46·6	26·2	24·7	25·2	23·1	24·9	25·0	33·3	21·6	Kontorist
41·6	47·7	41·6	50·4	50·1	53·4	49·2	48·3	50·8	27·7	26·9	32·1	30·1	26·9	28·6	40·1	9·3	Stationsförmän
49·6	—	44·3	48·9	44·3	50·9	49·6	—	48·9	31·0	22·8	29·9	21·5	—	27·0	33·3	21·5	Vagnförmän
52·9	—	51·0	57·0	—	55·8	52·9	—	56·2	35·5	—	34·3	29·4	—	34·5	40·4	29·4	Bangårdsmästare
50·8	51·8	50·0	54·4	57·3	53·1	54·0	53·6	54·3	35·1	35·6	34·2	34·4	34·0	34·8	40·0	30·8	Förste kontorist
54·6	54·1	52·0	56·5	56·1	57·2	58·2	57·6	56·9	36·5	36·1	35·8	36·6	37·7	36·4	40·8	33·5	Tågmästare
52·1	51·8	51·8	55·1	57·9	57·0	55·3	54·4	55·9	36·1	39·3	37·0	36·1	35·4	36·6	42·6	32·1	Stationsm. klass 6
56·9	—	52·3	57·7	60·0	61·5	58·2	—	58·6	37·9	40·1	37·2	37·8	—	38·3	41·9	34·3	» » 5

<sup>1)</sup> Se not 1 å sid. 29.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän						Levnadsålder vid tillträde								
							högsta					låg			
	I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III
<b>Bansektioner.</b>															
Banförman .....	1	—	—	1	—	2	42·8	—	—	37·2	—	42·8	42·8	—	—
Förste banmästare .....	—	—	—	—	1	1	—	—	—	50·8	50·8	—	—	—	—
Summa	1	—	—	1	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Maskinsektioner.</b>															
Stationskarl .....	—	—	—	1	—	1	—	—	—	27·1	—	27·1	—	—	—
Maskinbiträde .....	—	—	—	10	—	10	—	—	—	48·6	—	48·6	—	—	—
Lokeldare .....	8	—	—	—	—	8	50·1	—	—	—	—	50·1	32·9	—	—
Reparatör .....	2	—	—	1	—	3	48·6	—	—	35·4	—	48·6	43·4	—	—
Vagnförman .....	—	1	—	—	—	1	—	41·8	—	—	—	41·8	—	41·8	—
Verkstadsförman .....	—	1	—	—	—	1	—	51·9	—	—	—	51·9	—	51·9	—
Lokförare .....	11	—	—	3	—	14	59·6	—	—	58·9	—	59·6	51·4	—	—
Summa	21	2	—	15	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Trafiksektioner.</b>															
Stationskarl .....	3	1	—	—	—	4	38·8	40·3	—	—	—	40·3	23·0	40·3	—
Trafikbiträde .....	14	1	1	4	—	20	54·6	53·4	37·7	61·3	—	61·3	35·8	53·4	37·7
Konduktör .....	7	—	—	2	—	9	61·9	—	—	—	52·3	61·9	51·6	—	—
Kontorist .....	1	—	—	1	—	2	45·9	—	—	38·3	—	45·9	45·9	—	—
Stationsmästare av klass 6... (högst 5...)	1	—	—	1	—	1	—	—	—	43·4	—	43·4	—	—	—
Summa	26	2	1	10	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—

erade tjänstemän (forts.).

vertagits med E J.

den nya befattningen									Tjänstetid vid verket vid tillträdet <sup>1)</sup>							Erhållen befattning	
a			i medeltal						i medeltal						högsta		lägsta
i k t			I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.	Samtl. distrikt		
IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.	I	II	III	IV	V	Samtl.			
37·2	—	37·2	42·8	—	—	37·2	—	40·0	12·0	—	—	8·9	—	10·6	12·0	8·9	Banförman
—	50·8	50·8	—	—	—	—	50·8	50·8	—	—	—	—	20·9	20·9	20·9	20·9	Förste banmäst.
27·1	—	27·1	—	—	—	27·1	—	27·1	—	—	—	4·1	—	4·1	4·1	4·1	Stationskarl
36·5	—	36·5	—	—	—	42·4	—	42·4	—	—	—	5·0	—	5·0	5·0	5·0	Maskinbiträde
—	—	32·9	41·7	—	—	—	—	41·7	1·4	—	—	—	—	1·4	1·4	1·4	Lokeldare
35·4	—	35·4	45·9	—	—	35·4	—	42·4	4·5	—	—	5·0	—	4·7	6·6	2·6	Reparatör
—	—	41·8	—	41·8	—	—	—	41·8	—	21·3	—	—	—	21·3	21·3	21·3	Vagnförman
—	—	51·9	—	51·9	—	—	—	51·9	—	22·3	—	—	—	22·3	22·3	22·3	Verkstadsförman
50·8	—	50·8	54·2	—	—	53·2	—	53·9	2·1	—	10·9	—	—	4·0	20·3	1·4	Lokförare
—	—	23·0	29·4	40·3	—	—	—	32·1	2·8	1·2	—	—	—	2·4	3·4	1·2	Stationskarl
32·5	—	32·5	43·9	53·4	37·7	42·0	—	43·7	3·5	0·4	12·3	6·4	—	4·4	12·3	0·4	Trafikbiträde
51·1	—	51·1	57·2	—	—	51·7	—	56·0	1·4	—	—	6·5	—	2·5	6·8	1·4	Konduktör
38·3	—	38·3	45·9	—	—	38·3	—	42·1	1·8	—	—	6·3	—	4·1	6·3	1·8	Kontorist
43·4	—	43·4	—	—	—	43·4	—	43·4	—	—	—	20·2	—	20·2	20·2	20·2	Stationsm.klass 6
42·9	—	42·9	55·8	—	—	45·9	—	49·0	1·9	—	—	10·4	—	7·6	14·4	1·9	» » 5

<sup>1)</sup> Se not 1 & sid. 29.



Antal semesterdagar enligt gällande löne-regl.	Löne-graden	Antal tjänstemän i medeltal under året <sup>1)</sup>							Antal dagar ur tjänst i medeltal per tjänsteman på grund av sjukdom (även sådan föranledd av skada i tjänsten)							Sjukdom och semester
		Styrelsen o. distr. kansli-erna	Ban-sektionerna	Ma-skin-sektionerna	Trafik-sektionerna	Hu-vud-för-råden	Hu-vud-verk-stä-derna	Summa	Styrelsen o. distr. kansli-erna	Ban-sektionerna	Ma-skin-sektionerna	Trafik-sektionerna	Hu-vud-för-råden	Hu-vud-verk-stä-derna	Samtl. avdel-ningar	
<i>Under 40 år:</i>																
<b>Ordinarie personal: Manlig.</b>																
20	1—10	42	725	445	643	20	25	1 900	9·0	8·8	11·7	12·2	10·8	25·0	10·9	30·
25	11—16	38	8	10	42	1	6	105	2·2	6·4	7·3	5·2	11·0	6·7	4·6	29·
25	17—23	7	13	8	—	—	4	32	1·4	6·7	13·4	—	—	1·3	6·5	31
Samtliga lönegr.		87	746	463	685	21	31	2 037	5·4	8·7	11·7	11·8	10·8	19·1	10·5	30·
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
30	1—10	240	2 352	2 716	7 338	118	104	12 868	20·1	15·7	24·6	21·6	15·4	13·3	21·0	51·
35	11—16	153	242	1 510	663	32	77	2 677	14·1	19·0	17·9	13·1	20·2	14·5	16·6	51·
35	17—23	21	22	29	319	20	30	639	10·3	7·1	6·1	13·7	11·6	12·8	11·9	46·
45	24—28	84	23	14	62	3	7	193	7·9	1·8	0·7	6·8	3·3	1·9	6·0	51·
45	29—30	10	—	—	—	—	—	10	0·9	—	—	—	—	0·9	45·	
Samtliga lönegr.		706	2 639	4 269	8 382	1·3	218	16 387	14·0	15·8	22·0	20·5	15·6	13·3	19·7	50·
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
Samtl. manl. ord.		793	3 385	4 732	9 067	194	253	18 424	13·1	14·2	21·0	19·9	15·1	14·1	18·7	48·
<i>Under 40 år:</i>																
<b>Kvinnlig.</b>																
20	1—10	22	4	—	13	—	—	39	19·1	18·0	—	18·2	—	—	18·7	38
25	11—16	2	1	—	—	—	—	3	29·0	—	—	—	—	—	19·3	44
Samtliga lönegr.		24	5	—	13	—	—	42	19·9	14·4	—	18·2	—	—	18·7	39
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
30	1—10	44	12	1	47	—	1	105	20·3	5·4	27·0	17·8	—	13·0	17·5	47
35	11—16	146	—	—	9	—	—	155	31·3	—	—	11·8	—	—	30·0	65
Samtliga lönegr.		190	12	1	56	—	1	260	28·6	5·4	27·0	16·8	—	13·0	25·0	58
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
Samtl. kvinnl. ord.		214	17	1	69	—	1	302	27·6	8·1	27·0	17·1	—	13·0	24·1	55
<i>Under 40 år:</i>																
<b>Extra ordinarie personal: Manlig.</b>																
15	1—10	6	139	369	1 084	12	10	1 620	2·3	3·2	10·9	10·7	9·0	4·9	10·0	25
20	1—10	1	102	63	98	2	3	269	6·0	3·9	13·7	9·7	76·0	1·7	8·8	28
20	11—16	9	—	1	74	—	—	84	2·1	—	—	2·5	—	—	2·5	22
25	11—16	4	—	3	3	—	1	11	—	—	—	4·0	—	2·0	1·3	26
20	17—23	6	—	2	—	—	2	10	3·0	—	0·5	—	—	—	1·9	21
25	17—23	2	4	1	—	—	2	9	4·0	—	—	—	—	3·5	1·7	26
Samtliga lönegr.		28	245	439	1 259	14	18	2 003	2·3	3·4	11·1	10·1	18·6	3·8	9·4	25
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
30	1—10	—	13	13	5	5	9	45	—	22·4	4·8	63·0	1·4	14·0	17·8	47
35	11—16	—	1	—	2	1	4	8	—	1·0	—	5·0	—	2·5	2·6	37
35	17—23	3	—	—	—	—	—	3	1·0	—	—	—	—	—	1·0	36
45	24—28	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	45
Samtliga lönegr.		5	14	13	7	6	13	58	0·6	20·9	4·8	46·4	1·2	10·5	14·2	45
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
Samtl. manl. e. o.		33	259	452	1 266	20	31	2 061	2·1	4·4	10·9	10·3	13·4	6·6	9·5	26
<i>Under 40 år:</i>																
<b>Kvinnlig.</b>																
15	1—10	29	3	36	11	—	—	79	4·8	—	44·6	24·1	—	—	25·4	40
20	1—10	—	—	30	23	—	—	53	—	—	67·3	41·1	—	—	55·9	75
Samtliga lönegr.		29	3	66	34	—	—	132	4·8	—	54·9	35·6	—	—	37·7	54
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
30	1—10	—	—	64	62	—	—	126	—	—	74·6	25·6	—	—	50·5	80
40 år o. däröver:		Härav till följd av skada i tjänst														
Samtl. kvinnl. e. o.		29	3	130	96	—	—	258	4·8	—	64·6	29·2	—	—	43·9	67

<sup>1)</sup> Till grund för uppgifterna om antalet sjukdagar ligga till statistiska kontoret insända läkarintyg och sjukförklaringar. Antalet uttagna semesterdagar är beräknat hava varit lika med reglementsenliga antalet dylika.

<sup>2)</sup> Inklusive personal å övergångsstat men exklusive personal i högre löneställning än i 30:de lönegraden (ett tiotusent av K. Majjt förordnade) samt tillfällig personal.

Åldersgrupp	Antal tjänstemän i medeltal under året <sup>1)</sup>							Antal dagar ur tjänst i medeltal per tjänsteman på grund av sjukdom (även sådan föranledd av skada i tjänsten)							Sjukdom och semester	
	Styrelsen o. distr.-kanslierna	Ban-sektionerna	Maskin-sektionerna	Trafik-sektionerna	Huvud-för-råden	Huvud-verk-stä-derna	Summa	Styrelsen o. distr.-kanslierna	Ban-sektionerna	Maskin-sektionerna	Trafik-sektionerna	Huvud-för-råden	Huvud-verk-stä-derna	Samtl. avdelningar		
<b>Verkstads- och förrädsarbetare.</b>																
<i>Manliga.</i>	18	—	8	—	—	5	1 074	1 105	4 <sup>9</sup>	—	1 <sup>0</sup>	—	1 <sup>2</sup>	12 <sup>6</sup>	12 <sup>8</sup>	23 <sup>4</sup>
Under 40 år ...	9	—	27	—	—	29	2 078	2 143	8 <sup>1</sup>	—	26 <sup>4</sup>	—	10 <sup>5</sup>	17 <sup>3</sup>	17 <sup>7</sup>	32 <sup>7</sup>
Samtliga	27	—	35	—	—	34	3 152	3 248	6 <sup>0</sup>	—	20 <sup>6</sup>	—	9 <sup>1</sup>	16 <sup>0</sup>	15 <sup>9</sup>	29 <sup>5</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							0 <sup>6</sup>	—	4 <sup>3</sup>	—	0 <sup>4</sup>	3 <sup>1</sup>	3 <sup>1</sup>	—	—
<i>Kvinnliga.</i>	6	—	3	—	—	18	27	27	7 <sup>5</sup>	—	14 <sup>7</sup>	—	—	8 <sup>0</sup>	8 <sup>8</sup>	19 <sup>9</sup>
Under 40 år ...	—	—	29	—	—	—	—	29	—	—	30 <sup>6</sup>	—	—	—	30 <sup>6</sup>	48 <sup>6</sup>
Samtliga	6	—	32	—	—	18	56	56	7 <sup>5</sup>	—	29 <sup>1</sup>	—	—	8 <sup>0</sup>	20 <sup>1</sup>	32 <sup>7</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							—	—	0 <sup>8</sup>	—	—	1 <sup>0</sup>	0 <sup>8</sup>	—	—
<b>Stadigvarande banarbetare samt ban- och byggnadsarbetare.<sup>2)</sup></b>																
<i>Manliga.</i>	—	2 919	—	—	—	—	2 919	2 919	—	7 <sup>3</sup>	—	—	—	—	7 <sup>3</sup>	12 <sup>8</sup>
Under 40 år ...	—	2 513	—	—	—	—	2 513	2 513	—	12 <sup>8</sup>	—	—	—	—	12 <sup>8</sup>	24 <sup>6</sup>
Samtliga	—	5 432	—	—	—	—	5 432	5 432	—	9 <sup>8</sup>	—	—	—	—	9 <sup>8</sup>	19 <sup>2</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							—	3 <sup>3</sup>	—	—	—	—	—	3 <sup>3</sup>	—
<b>Aspiranter, kontorsvakter och notisbud.</b>																
<i>Manliga.</i>	65	52	180	580	6	15	898	898	7 <sup>4</sup>	3 <sup>4</sup>	8 <sup>0</sup>	8 <sup>9</sup>	1 <sup>5</sup>	3 <sup>3</sup>	8 <sup>2</sup>	20 <sup>1</sup>
Under 40 år ...	—	—	—	9	—	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—	17 <sup>6</sup>
Samtliga	65	52	180	589	6	15	907	907	7 <sup>4</sup>	3 <sup>4</sup>	8 <sup>0</sup>	8 <sup>9</sup>	1 <sup>5</sup>	3 <sup>3</sup>	8 <sup>1</sup>	20 <sup>1</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							0 <sup>3</sup>	0 <sup>1</sup>	2 <sup>6</sup>	4 <sup>0</sup>	1 <sup>5</sup>	—	—	3 <sup>1</sup>	—
<i>Kvinnliga.</i>	4	2	1	17	—	—	24	24	12 <sup>7</sup>	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	2 <sup>4</sup>	—	—	3 <sup>9</sup>	17 <sup>0</sup>
Under 40 år ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samtliga	4	2	1	17	—	—	24	24	12 <sup>7</sup>	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	2 <sup>4</sup>	—	—	3 <sup>9</sup>	17 <sup>0</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							0 <sup>8</sup>	—	—	—	—	—	—	0 <sup>1</sup>	—
<b>Omlastare, väg- och platsvakter.<sup>3)</sup></b>																
<i>Manliga.</i>	—	12	—	30	—	—	42	42	—	2 <sup>3</sup>	—	5 <sup>0</sup>	—	—	4 <sup>1</sup>	11 <sup>2</sup>
Under 40 år ...	—	14	—	46	—	—	60	60	—	8 <sup>6</sup>	—	12 <sup>1</sup>	—	—	10 <sup>3</sup>	21 <sup>9</sup>
Samtliga	—	26	—	76	—	—	102	102	—	5 <sup>7</sup>	—	9 <sup>3</sup>	—	—	7 <sup>8</sup>	17 <sup>5</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							—	2 <sup>3</sup>	—	5 <sup>6</sup>	—	—	—	4 <sup>8</sup>	—
<i>Kvinnliga.</i>	—	70	—	104	—	—	174	174	—	1 <sup>0</sup>	—	2 <sup>0</sup>	—	—	1 <sup>6</sup>	9 <sup>7</sup>
Under 40 år ...	—	72	—	88	—	—	160	160	—	1 <sup>1</sup>	—	1 <sup>4</sup>	—	—	1 <sup>3</sup>	12 <sup>0</sup>
Samtliga	—	142	—	192	—	—	334	334	—	1 <sup>1</sup>	—	1 <sup>7</sup>	—	—	1 <sup>4</sup>	10 <sup>8</sup>
	Härav till följd av skada i tjänst							—	—	—	0 <sup>5</sup>	—	—	—	0 <sup>3</sup>	—

Sammandrag.

	Antal tjänstledighetsdagar								
	Antal befattningshavare	Sjukdagar					Semesterdagar	Summa	
		Summa	Summa	Härav		I medeltal per befattningshavare			
				långv. sjuka	s. u. t. <sup>4)</sup>	1939			1938
Manliga .....	30 174	476 014	72 138	90 160	15 <sup>8</sup>	14 <sup>6</sup>	693 669	1 169 683	
Kvinnliga ...	974	20 308	3 713	1 255	20 <sup>2</sup>	21 <sup>5</sup>	19 599	39 907	
Summa	31 148	496 322	75 851	91 415	15 <sup>9</sup>	14 <sup>8</sup>	5) 713 268	1 209 590	
D:o f. å.	30 402	451 343	69 250	84 704	14 <sup>8</sup>	—	692 861	1 144 204	

<sup>2)</sup> Vad beträffar ban- och byggnadsarbetare antalet sådana i effektiv tjänst d. v. s. i tjänst inkallade med reducering av antalet dylika för den tid, desamma under inkallelsetiden åtnjutit semester eller varit tjänstlediga på grund av sjukdom. I fr personalantalstabellerna å sid. 14—16). — <sup>3)</sup> Antal väg- och platsvakter, reducerat enligt bestämmelserna i järn- vägsstyrelsens bihangsorder nr 648/1927, d. v. s. efter antalet tjänstgöringstimmar i fall av kortare tjänstgöringstid än normalt i likhet med förhållandet med motsvarande antal i personalantalstabellerna. — <sup>4)</sup> Sjukdagar till följd av skada under tjänstutövning. — <sup>5)</sup> Förutom omkring 3 400 semesterdagar åtnjutna av postbiträden och tillfälliga arbetstagare, vilka personalgrupper ej ingå i tjänstledighetsstatistiken härövan.

## Antalet tjänstledighetsdagar. I tjänst varande personal (forts.)

Orsak till tjänstledigheten	Styrelsen och distr. kanslierna		Bansektionerna		Maskinsektionerna		Trafiksektionerna		Huvudförråden		Huvudverkstäderna		Summa		
	ant. <sup>1)</sup>	dgr	ant.	dgr	ant.	dgr	ant.	dgr	ant.	dgr	ant.	dgr	ant.	dgr	
<b>Ordinarie personal.</b>															
<i>Manlig.</i>															
1	Hälsans vårdande.....	—	—	—	9	245	7	266	—	—	—	—	16	511	
2	Sjukdom i hemmet.....	2	15	3	17	9	165	20	112	—	—	—	34	309	
3	Sviter efter sjukdom.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Reservofficerstjänstgöring ...	2	169	—	—	4	373	2	130	—	—	—	8	672	
5	Värnpliktstjänstgöring.....	2	84	12	222	8	76	22	722	2	53	—	46	1 157	
6	Offentligt uppdrag.....	3	285	39	948	37	1 138	130	3 049	1	8	—	210	5 428	
7	Kommittéuppdrag.....	—	—	—	—	—	—	2	41	—	—	—	2	41	
8	Uppdrag inom personalorganisationen.....	3	127	3	9	31	897	33	800	1	7	1	4	72	1 844
9	Ensk. angeläg. utöver semester	8	22	10	97	49	261	60	330	2	6	2	11	131	727
10	Ensk. tjänst eller verksamhet	3	465	4	882	2	344	2	388	—	—	1	365	12	2 444
11	Studier.....	2	41	—	—	—	—	7	513	—	—	—	—	9	554
12	Studieresa.....	—	—	—	1	63	4	169	—	—	—	—	5	232	
13	Deltagande i utbildningskurs	—	—	1	21	1	3	56	1 992	—	—	—	58	2 016	
14	» språkkurs.....	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	1	
15	» i fullm.-sammanträden	—	—	—	4	11	1	2	—	—	—	—	5	13	
16	Förfallolös frånvaro.....	—	—	—	5	43	3	4	—	—	—	—	8	47	
17	Suspension.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Försättning ur tjänst.....	—	—	—	—	—	—	5	203	—	—	—	5	203	
19	Hållande i häkte.....	—	—	—	1	32	1	17	—	—	—	—	2	49	
20	Tvångspermittering.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	Alkoholistvård.....	—	—	1	122	3	594	11	990	—	—	—	15	1 706	
22	Flyttning.....	—	—	5	13	22	60	48	129	—	—	—	75	202	
23	Militär utbildningskurs.....	3	31	4	33	3	26	1	114	—	—	—	11	204	
24	Summa	28	1 239	82	2 364	189	4 331	416	9 972	6	74	4	380	725	18 360
25	Imedeltal pränst. bef.-havare	—	1·6	—	0·7	—	0·9	—	1·1	—	0·4	—	1·5	—	1·0
<i>Kvinnlig.</i>															
26	Hälsans vårdande.....	2	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	45	
27	Sjukdom i hemmet.....	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	1	2	
28	Havandeskap.....	1	90	—	—	—	—	1	120	—	—	—	2	210	
29	Offentligt uppdrag.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	Kommittéuppdrag.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	Uppdrag inom personalorganisationer.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Ensk. angeläg. utöver sem....	10	56	—	—	—	—	2	5	—	—	—	12	61	
33	Ensk. tjänst eller verksamh.	1	334	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	334	
34	Studier.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Tvångspermittering.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Förfallolös frånvaro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	Flyttning.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
38	Summa	14	525	—	—	—	—	4	127	—	—	—	18	652	
39	Imedeltal pränst. bef.-havare	—	2·5	—	—	—	—	—	1·8	—	—	—	—	2·7	
40	Summa manlig och kvinnlig	42	1 764	82	2 364	189	4 331	420	10 099	6	74	4	380	743	19 012
41	Medeltal f. samtl. bef.-havare	—	1·8	—	0·7	—	0·9	—	1·1	—	0·4	—	1·5	—	1·0

1) Personalantalen utgöras här överallt av det antal personer, som åtnjutit tjänstledigheten.

annan ledighet än semester och sjukledighet.

Trafikverks- och distr.-anslitierna		Bansektionerna		Maskinsektionerna		Trafiksektionerna		Huvudförråden		Huvudverkstäderna		Summa		Samtliga befattningshavare	
ant.	dgr.	ant.	dgr.	ant.	dgr.	ant.	dgr.	ant.	dgr.	ant.	dgr.	ant.	dgr.	ant.	dgr.
<b>I c k e o r d i n a r i e p e r s o n a l .</b>															
<i>M a n l i g .</i>															
—	—	—	—	1	27	1	31	—	—	1	17	3	75	19	586
1	3	17	82	1	6	7	37	—	—	2	13	28	141	62	450
—	—	1	15	—	—	—	—	—	—	—	—	1	15	1	15
—	—	—	—	3	78	5	302	—	—	—	—	8	380	16	1 052
2	132	464	14 319	186	7 468	578	30 921	6	319	122	5 971	1 358	59 130	1 404	60 287
—	—	2	6	—	—	1	2	—	—	7	297	10	305	220	5 733
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	1	6	3	47
—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	4	74	5	75	77	1 919
8	46	72	181	25	258	18	283	3	8	1 353	4 068	1 479	4 844	1 610	5 571
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2 444	12	2 444
4	293	1	99	—	—	16	1 644	—	—	4	193	25	2 229	34	2 783
—	—	—	—	—	—	4	281	—	—	—	—	4	281	9	513
—	—	4	84	9	186	2	58	—	—	3	41	18	369	76	2 385
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	46	1	46	6	59
—	—	1	10	1	40	2	22	—	—	12	27	16	99	24	146
—	—	—	—	—	—	2	36	—	—	—	—	2	36	7	239
—	—	—	—	1	60	—	—	—	—	1	176	2	236	4	285
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	59	—	—	3	400	4	459	19	2 165
—	—	2	5	3	9	5	38	—	—	—	—	10	52	85	254
—	—	1	7	2	11	—	—	—	—	—	—	3	18	14	222
15	474	566	14 809	232	8 143	642	33 714	9	327	1 514	11 329	2 978	68 796	3 703	87 156
—	3 <sup>s</sup>	—	2 <sup>6</sup>	—	12 <sup>2</sup>	—	17 <sup>5</sup>	—	5 <sup>5</sup>	—	3 <sup>5</sup>	—	5 <sup>9</sup>	—	2 <sup>9</sup>
<i>K v i n n l i g .</i>															
—	—	—	—	1	8	—	—	—	—	—	—	1	8	3	53
—	—	—	—	1	12	2	17	—	—	—	—	3	29	4	31
—	—	—	—	5	439	—	—	—	—	1	35	6	474	8	684
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	80	1	2	32	345	7	117	—	—	14	55	57	599	69	660
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	334
1	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	93	1	93
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	173	1	2	39	804	9	134	—	—	15	90	68	1 203	86	1 855
—	4 <sup>4</sup>	—	—	—	4 <sup>9</sup>	—	0 <sup>4</sup>	—	—	—	5 <sup>0</sup>	—	1 <sup>8</sup>	—	1 <sup>9</sup>
19	647	567	14 811	271	8 947	651	33 848	9	327	1 529	11 419	3 046	69 999	3 789	89 011
—	3 <sup>9</sup>	—	2 <sup>5</sup>	—	10 <sup>8</sup>	—	15 <sup>1</sup>	—	5 <sup>5</sup>	—	3 <sup>6</sup>	—	5 <sup>6</sup>	—	2 <sup>9</sup>

Sjukdomsgrupp <sup>1)</sup>		Antal sjukdoms									
Nr	Benämning	Styrelsen och distriktskanslierna		Bansektionerna		Maskinsektionerna		Trafiksektionerna		Huvudförråden och huvudverkstäderna	
		fall	dagar	fall	dagar	fall	dagar	fall	dagar	fall	dagar
1	Tuberkulos i andningsorganen .....	1	56	7	976	9	2 119	18	4 360	3	484
2	Övrig tuberkulos .....	—	—	3	369	1	57	1	92	1	55
3	Veneriska sjukdomar .....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	72
4	Led- och muskelreumatism.....	132	1 050	620	11 751	840	13 281	1 281	21 414	348	6 178
5	Influensa .....	679	3 128	1 666	10 324	2 242	17 768	4 471	30 481	1 067	9 295
6	Alla övriga infektionssjukdomar .....	23	444	65	1 627	54	1 900	132	1 920	44	588
7	Svulster.....	3	92	26	827	37	2 082	44	2 500	5	74
8	Sjukdomar i ämnesomsätt., blodet etc.	9	1 282	20	901	39	1 708	59	2 010	16	349
9	» i hjärnan, ryggmärgen etc.	2	86	7	353	12	1 950	19	888	7	159
10	Neurastheni, hysteri .....	42	2 810	56	4 844	146	8 417	235	13 680	47	2 195
11	Alla övriga nervsjukdomar.....	87	582	129	3 656	266	6 355	265	8 590	99	2 696
12	Ögonsjukdomar .....	18	120	61	749	97	1 154	122	1 799	48	564
13	Öronsjukdomar.....	13	127	51	914	55	592	79	1 097	36	518
14	Sjukdomar i hjärtat och blodkärnen...	33	398	137	7 659	165	11 110	228	13 972	98	4 747
15	Inflammation i näsa, hals o. mandlar	431	1 252	380	3 104	503	4 062	937	6 160	280	2 495
16	Sjukdom i andningsorganen (exkl. nr 1)	274	1 257	377	5 769	510	5 883	920	11 782	308	3 278
17	» i matsmältning ( » » 2)	380	2 172	475	8 552	1 060	10 418	1 399	16 261	527	5 963
18	Hudsjukdomar (exkl. nr 2 och 3).....	21	264	155	2 103	138	2 167	285	3 454	86	1 269
19	Sjukd. i urin- o. könsorg. (exkl. nr 2 o. 3)	15	361	75	1 609	62	3 281	149	4 719	33	892
20	» i rörelseorganen ( » » 2 o. 4)	26	259	129	3 550	101	2 928	232	6 298	69	1 475
21	Olycksfall i tjänst genom el. ström...	—	—	3	186	1	84	2	28	—	—
22	Övr. olycksf. i tjänst (exkl. nr 24 o. 25)	33	446	1 068	28 174	630	14 268	1 558	37 925	582	10 304
23	Yttre skador, sår (exkl. nr 24 o. 25)	41	324	273	4 636	183	3 311	346	5 547	176	3 711
24	Förgiftningar på grund av yrke.....	—	—	—	—	—	—	1	2	2	23
25	Övriga förgiftningar.....	—	—	2	6	1	3	2	5	2	63
26	Självmoder och självmordsförsök .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Förlossningar .....	1	25	1	30	1	18	1	34	—	—
28	För observation .....	1	1	13	115	33	108	25	65	18	111
29	Utän angiven orsak.....	12	105	61	213	64	706	476	8 112	11	201
	<b>Härav</b>										
	Summa	<b>2 277</b>	<b>16 641</b>	<b>5 860</b>	<b>102 997</b>	<b>7 250</b>	<b>115 730</b>	<b>13 287</b>	<b>203 195</b>	<b>3 914</b>	<b>57 759</b>
	Sjukdomsfall med en varaktighet av 1—3 dagar:										
	Ordinarie personal .....	1 438	2 747	1 425	2 863	1 792	3 574	3 134	6 969	301	592
	Icke ordinarie personal .....	159	282	126	270	661	1 134	1 091	2 228	634	1 242
	Sjukdomsfall med en varaktighet av 4 dagar och däröver:										
	Ordinarie personal .....	623	12 946	1 691	45 325	4 106	95 732	7 675	174 225	302	5 877
	Icke ordinarie personal .....	57	666	2 618	54 539	691	15 290	1 387	19 773	2 677	50 048
	Sjukdomsfall bl. personal under 40 år	356	1 819	1 967	28 956	1 490	15 415	3 016	27 695	1 380	14 955
	» » 40 år o. däröv.	1 921	14 822	3 893	74 041	5 760	100 315	10 271	175 499	2 534	42 804
	<i>Personal i medeltal under året:<sup>2)</sup></i>										
	Ordinarie: under 40 år .....	111	—	751	—	463	—	698	—	56	—
	40 år o. däröver .....	896	—	2 651	—	4 270	—	8 438	—	392	—
	Icke ordinarie: under 40 år .....	150	—	3 303	—	697	—	2 024	—	1 150	—
	40 år o. däröver .....	14	—	2 613	—	133	—	212	—	2 126	—
	Samtliga .....	1 171	—	9 818	—	5 563	—	11 372	—	3 724	—
	<i>Medeltal:</i>										
	Sjukdagar per sjukdomsfall, samtl. fall	7:3		17:6		16:0		15:3		14:8	
	Dito, fall med 4 dagars varaktighet och däröver	20:0		23:2		23:1		21:4		18:8	
	<i>Sjukdagar per tjänsteman:</i>										
	Ordinarie: under 40 år .....	8:6		8:8		11:7		11:9		16:0	
	40 år o. däröver .....	16:5		15:7		22:0		20:5		14:2	
	Icke ordinarie: under 40 år .....	5:8		6:8		14:3		9:6		12:2	
	40 år o. däröver .....	5:6		12:4		48:3		12:3		17:5	
	Samtliga .....	14:2		11:1		20:8		17:9		15:5	
	Härav till följd av skada i tjänst...	0:4		3:0		2:6		3:3		2:8	

a l l o c h s j u k d a g a r o															
H ä r a v										Antal sjukdagar pr sjukdomsfall		Antal sjukdagar pr 100 anställda			Nr
Sjukdomsfall med en varaktighet av					Sjukdomsfall bland personal					samtliga fall	med 4 dagars varaktigh. o. däröv.	under 40 år	40 år och däröver	samtliga	
1—3 dagar		4 dagar och däröver			under 40 år		40 år och däröver								
fall	dagar	fall	dagar	fall	dagar	fall	dagar	fall	dagar			år	och däröver		
38	7 995	—	—	38	7 995	10	1 781	28	6 214	210·4	210·4	18·9	28·6	25·7	1
6	573	—	—	6	573	2	89	4	484	95·5	95·5	0·9	2·2	1·8	2
1	72	—	—	1	72	1	72	—	—	72·0	72·0	0·8	—	0·2	3
3 221	53 674	783	1 668	2 438	52 006	489	6 032	2 732	47 642	16·7	21·3	64·1	219·1	172·3	4
0 125	70 996	4 101	8 885	6 024	62 111	2 424	13 284	7 701	57 712	7·0	10·3	141·3	265·4	227·9	5
318	6 479	45	96	273	6 383	125	2 116	193	4 363	20·4	23·4	22·5	20·1	20·8	6
115	5 575	10	28	105	5 547	19	314	96	5 261	48·5	52·8	3·3	24·2	17·9	7
143	6 250	15	28	128	6 222	21	469	122	5 781	43·7	48·6	5·0	26·6	20·1	8
47	3 436	2	4	45	3 432	8	186	39	3 250	73·1	76·3	2·0	14·9	11·0	9
526	31 946	47	97	479	31 849	45	1 503	481	30 443	60·7	66·5	16·0	140·0	102·6	10
846	21 879	232	373	614	21 506	129	2 392	717	19 487	25·9	35·0	25·4	89·6	70·2	11
346	4 386	134	249	212	4 137	76	652	270	3 734	12·7	19·5	6·9	17·2	14·1	12
234	3 248	75	134	159	3 114	84	988	150	2 260	13·9	19·6	10·5	10·4	10·4	13
661	37 886	56	107	605	37 779	43	2 387	618	35 499	57·3	62·4	25·4	163·2	121·6	14
2 531	17 073	1 211	2 493	1 320	14 580	875	5 787	1 656	11 286	6·7	11·0	61·5	51·9	54·8	15
2 389	27 969	708	1 514	1 681	26 455	462	4 192	1 927	23 777	11·7	15·7	44·6	109·3	89·8	16
3 841	43 366	2 231	3 973	1 610	39 393	987	8 463	2 854	34 903	11·3	24·5	90·0	160·5	139·2	17
685	9 257	127	280	558	8 977	219	2 347	466	6 910	13·5	16·1	25·0	31·8	29·7	18
334	10 862	42	76	292	10 786	68	1 619	266	9 243	32·5	36·9	17·2	42·5	34·9	19
557	14 510	88	176	469	14 334	132	3 628	425	10 882	26·1	30·6	38·6	50·0	46·6	20
6	298	—	—	6	298	1	64	5	234	49·7	49·7	0·7	1·1	1·0	21
3 871	91 117	270	597	3 601	90 520	1 418	24 941	2 453	66 176	23·5	25·1	265·2	304·3	292·5	22
1 019	17 529	172	369	847	17 160	353	4 497	666	13 032	17·2	20·3	47·8	59·9	56·3	23
3	25	1	2	2	23	2	23	1	2	8·2	11·5	0·2	0·0	0·1	24
7	77	4	9	3	68	5	71	2	6	11·0	22·7	0·8	0·0	0·2	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
4	107	—	—	4	107	4	107	—	—	26·8	26·8	1·1	—	0·3	27
90	400	57	78	33	322	31	86	59	314	4·4	9·8	0·9	1·4	1·3	28
624	9 337	350	665	274	8 672	176	751	448	8 586	15·0	31·6	8·0	39·5	30·0	29
32 588	496 322	10 761	21 901	21 827	474 421	8 209	88 841	24 379	407 481	15·2	21·7	944·8	1 873·7	1 593·3	
8 090	16 745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 671	5 156	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14 397	334 105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 430	140 316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8 209	88 841	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
24 379	407 481	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 079	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16 647	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 324	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5 098	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31 148	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

\*) Till grund för uppgifterna ligga till järnvägsstyrelsens statistiska kontor insända läkarintyg och sjukförklaringar. Antal sjukdomsfall och sjukdagar i denna tabell omfatta endast sådana fall, som avslutats under året. Sjukdagar under semesterledighet äro ej medräknade, icke heller tillfälliga arbetstagares eller tjänstemäns i högre löneställning än i 30:de lönegraden (ett tiotal av K. Maj:t förordnade) sjukdagar. I fråga om återfallssjukdomar (reumatiska åkommor, astma o. d.) är varje sjukdomsperiod räknad som särskilt sjukdomsfall.

1) Indelningen i sjukdomsgrupper är i enlighet med motsvarande i »Vereins»-statistiken.

2) Antalen innefatta personalen för såväl drift och underhåll som förändrings- och nybyggnadsarbeten. Tillfälliga arbetstagare och tjänstemän i högre löneställning än i 30:de lönegraden (se ovan) äro ej inräknade. Däremot ingår personal å övergångsstat, fördelad på de olika avdelningar, vid vilka den varit sysselsatt.

**Antalet tjänstledighetsdagar. Förtidspensionerad personal\*):**  
**Antal personer och för dem beräknat antal sjukdagar,**  
 jämte sammanställning med i tjänst varande personals antal sjukdagar.

Nr	Sjukdomsgrupp <sup>1)</sup> Benämning	Förtidspensionerad personal			Beräknat antal sjukdagar <sup>2)</sup>	I tjänst varande personals antal sjukdagar	Sammanlagt antal sjukdagar	Proc. fördeln. av hela antalet sjukdag. på sjukdomsgrupper
		Antal personer i medeltal under året						
		F. d. ord. och e. o. tjänstemän	F. d. arbetare	Summa				
1	Tuberkulos i andningsorganen .....	30·1	4·2	34·3	12 520	7 995	20 515	2·7
2	Övrig tuberkulos .....	3·0	1·0	4·0	1 460	573	2 033	0·3
3	Veneriska sjukdomar .....	0·3	—	0·3	109	72	181	0·0
4	Led- och muskelreumatism.....	50·7	11·3	62·0	22 630	53 674	76 304	9·9
5	Influensa .....	—	—	—	—	70 996	70 996	9·2
6	Alla övriga infektionssjukdomar ...	—	—	—	—	6 479	6 479	0·8
7	Svulster.....	1·9	1·0	2·9	1 058	5 575	6 633	0·9
8	Sjukdomar i ämnesomsätt., blodet etc.	10·8	2·0	12·8	4 672	6 250	10 922	1·4
—	Härav allmän kraftnedsättning .....	0·3	—	0·3	110	—	110	0·0
9	Sjukd. i hjärnan, ryggmärgen etc....	22·4	3·3	25·7	9 381	3 436	12 817	1·7
—	Härav epilepsi .....	6·2	—	0·2	2 263	—	2 263	0·3
10	Neurastheni, hysteri.....	169·8	20·7	190·5	69 532	31 946	101 478	13·2
—	Härav sinnessjukdomar .....	53·2	7·9	61·1	22 301	—	22 301	2·9
—	» sömnsjuka .....	9·0	4·0	13·0	4 745	—	4 745	0·6
11	Alla övriga nervsjukdomar.....	108·6	12·3	120·9	44 129	21 879	66 008	8·6
12	Ögonsjukdomar .....	16·7	3·0	19·7	7 191	4 386	11 577	1·5
13	Öronsjukdomar.....	9·2	0·3	9·5	3 467	3 248	6 715	0·9
14	Sjukdomar i hjärtat o. blodkärnen...	86·4	18·2	104·6	38 179	37 886	76 065	9·9
15	Inflammation i näsa, hals o. mandlar	—	—	—	—	17 073	17 073	2·2
16	Sjukd. i andningsorganen (exkl. nr 1)	16·3	5·0	21·3	7 774	27 969	35 743	4·7
17	» i matsmältningsorg. (» » 2)	26·0	1·0	27·0	9 855	43 366	53 221	6·9
18	Hudsjukdomar (exkl. nr 2 o. 3) ...	2·9	1·0	3·9	1 424	9 257	10 681	1·4
19	Sjukd. i urin- o. könsorg. (exkl. nr 2 o. 3)	12·9	—	12·9	4 709	10 862	15 571	2·0
20	» i rörelseorganen (» » 2 » 4)	20·9	2·4	23·3	8 505	14 510	23 015	3·0
21	Olycksfall i tjänst genom el. ström	—	—	—	—	298	298	—
22	Övr. olycksf. i tjänst (exkl. nr 24 o. 25)	45·7	6·0	51·7	18 870	91 117	109 987	14·3
23	Yttre skador, sår (» » » »)	2·0	—	2·0	730	17 529	18 259	2·4
24	Förgiftningar på grund av yrke ...	—	—	—	—	25	25	0·0
25	Övriga förgiftningar .....	6·8	—	6·8	2 482	77	2 559	0·3
26	Själv mord och självmordsförsök ...	—	—	—	—	—	—	—
27	Förlossningar .....	—	—	—	—	107	107	0·0
28	För observation .....	—	—	—	—	400	400	0·1
29	Annan orsak.....	7·4	3·0	10·4	3 796	9 337	13 133	1·7
	Summa	650·8	95·7	746·5	272 473	496 322	768 795	100·0

\*) Personal, som på grund av sjukdom eller invaliditet pensionerats före uppnåendet av i gällande pensionsreglemente stadgad pensionsålder och ännu vid årets slut ej uppnått sagda ålder. — <sup>1)</sup> Se sid. 3, not 1. —  
<sup>2)</sup> Vid beräkning av dessa antal hava de förtidspensionerade betraktats som sjuka hela året.

Genomsnittliga löneinkomster per arbetstimme under året för verkstads-  
arbetare vid **driftverkstäder: Tid- och ackordsarbetare.**

Antalet timmar, varunder de olika verkstäderna voro  
öppna under året, utgjorde:

	Hglö	M
Driftverkstad.....	2 431	2 404
Driftinrättning .....	2 426	

(I medelförtjänsten per arbetstimme ingår icke barn-  
tillägg, 0.6 öre, och icke heller avlöning vid sjukdom  
och semester m. fl. kostnader för välfärdsanordningar.  
Jfr sid. 45).

*) Yrkesgrupp	Y r k e	Antal i medeltal anställda arbetare		Medel- timpenning öre		Medel- timförtjänst öre		*) Yrkesgrupp	Y r k e	Antal i medeltal anställda arbetare		Medel- timpenning öre		Medel- timförtjänst öre		
		Hglö	M <sup>1)</sup>	Hglö	M	Hglö	M			Hglö	M	Hglö	M	Hglö	M	
		<b>Tidarbetare.</b>														
1	Förrädsarbeta- tare .....	2 <sup>2)</sup>	—	147.6	—	147.5	—	3	Plåtslagare ... Smeder ..... Svarvare .....	2 1 3	— — —	118.0 118.5 119.2	— — —	187.5 187.0 192.3	— — —	
<b>Ackordsarbetare.</b>																
1	Hantlangare ...	3 <sup>3)</sup>	6	101.6	—	155.6	—	5	Arbetare, ej hänförliga till i sär- tryck nr 156 nämnda grupper:							
2	Segel- och pre- sennings- sömmare ...	—	5	—	112.7	—	178.3		Tvätterskor ...	4 <sup>4)</sup>	32	—	91.0	—	123.4	—
3	Bleckslagare .. Filare .....	1 3	— —	118.5 118.8	— —	186.9 189.3	— —									
Summa ackordsarbetare										48	5					

\*) Tidarbetare, tillhörande yrkesgrupperna 2—5, och ackordsarbetare, tillhörande grupp 4, förekommo ej under året.

<sup>1)</sup> För reparation av presenningar. — <sup>2)</sup> Tjänstgjorde i vagnhallen vid Hagalunds övre. — <sup>3)</sup> Exklusive 2 tillfälliga vid tvättrinrättningen. — <sup>4)</sup> Exklusive 9 tillfälliga.



## Genomsnittliga löneinkomster per timme under år

Högsta antal ordinarie timmar utgjorde:

	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn
1:sta halvåret	1 174 <sup>5</sup>	1 174 <sup>5</sup>	1 174 <sup>5</sup>	1 183 <sup>6</sup>	1 174 <sup>5</sup>	1 183 <sup>0</sup>	1 191 <sup>5</sup>
2:dra »	1 248 <sup>0</sup>	1 256 <sup>5</sup>	1 248 <sup>0</sup>	1 248 <sup>0</sup>	1 248 <sup>0</sup>	1 248 <sup>0</sup>	1 239 <sup>5</sup>

Yrkesgrupp och yrke	Antal i medeltal anställda arbetare								Medeltim-				
	1:sta halvåret								1:sta halv-				
	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn	S.a	Ör	Tm	G	M	Ös
<b>Yrkesgrupp 1.</b>													
Hantlangare .....	30 <sup>0</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>6</sup>	7 <sup>0</sup>	4 <sup>0</sup>	3 <sup>0</sup>	7 <sup>3</sup>	52 <sup>6</sup>	114 <sup>8</sup>	138 <sup>0</sup>	107 <sup>0</sup>	94 <sup>6</sup>	100 <sup>5</sup>
Dag-, natt- och portvakter .....	—	—	—	—	—	—	2 <sup>0</sup>	2 <sup>0</sup>	—	—	—	—	—
Förrädsarbetare .....	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	—	—	2 <sup>0</sup>	—	—	133 <sup>0</sup>	—	—
Summor och medeltal för gruppen	30 <sup>0</sup>	0 <sup>7</sup>	2 <sup>6</sup>	7 <sup>0</sup>	4 <sup>0</sup>	3 <sup>0</sup>	9 <sup>3</sup>	56 <sup>6</sup>	114 <sup>8</sup>	138 <sup>0</sup>	127 <sup>0</sup>	94 <sup>6</sup>	100 <sup>5</sup>
Motsvara de 2:dra halvåret	31 <sup>2</sup>	0 <sup>7</sup>	2 <sup>0</sup>	7 <sup>0</sup>	4 <sup>0</sup>	3 <sup>0</sup>	7 <sup>5</sup>	55 <sup>4</sup>	122 <sup>2</sup>	143 <sup>0</sup>	143 <sup>0</sup>	97 <sup>2</sup>	102 <sup>6</sup>
<b>Yrkesgrupp 2.</b>													
Godsvagnsmålare .....	1 <sup>0</sup>	—	—	—	—	—	—	1 <sup>0</sup>	106 <sup>0</sup>	—	—	—	—
Järnarbetare .....	—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	1 <sup>2</sup>	—	2 <sup>2</sup>	—	—	—	131 <sup>0</sup>	—
Skötare av motorfordon .....	10 <sup>0</sup>	—	—	3 <sup>0</sup>	—	—	1 <sup>2</sup>	14 <sup>2</sup>	111 <sup>4</sup>	—	—	111 <sup>0</sup>	—
Timmermän .....	—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	—	102 <sup>0</sup>	—
Ångpanneeldare .....	—	—	1 <sup>0</sup>	—	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	—	3 <sup>0</sup>	—	—	133 <sup>0</sup>	—	105 <sup>0</sup>
Summor och medeltal för gruppen	11 <sup>0</sup>	—	1 <sup>0</sup>	5 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	2 <sup>2</sup>	1 <sup>2</sup>	21 <sup>4</sup>	110 <sup>9</sup>	—	133 <sup>0</sup>	113 <sup>2</sup>	105 <sup>0</sup>
Motsvarande 2:dra halvåret	8 <sup>5</sup>	—	1 <sup>0</sup>	6 <sup>0</sup>	—	2 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	18 <sup>5</sup>	122 <sup>2</sup>	—	143 <sup>0</sup>	113 <sup>8</sup>	—
<b>Yrkesgrupp 3.</b>													
Filare .....	4 <sup>0</sup>	3 <sup>0</sup>	—	7 <sup>0</sup>	2 <sup>0</sup>	—	—	16 <sup>0</sup>	114 <sup>8</sup>	120 <sup>0</sup>	—	113 <sup>3</sup>	114 <sup>0</sup>
Instrumentmakare .....	1 <sup>0</sup>	—	—	—	—	—	—	1 <sup>0</sup>	115 <sup>0</sup>	—	—	—	—
Maskinuppsättare .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Modellsnickare .....	3 <sup>0</sup>	—	—	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	—	—	5 <sup>0</sup>	116 <sup>7</sup>	—	—	116 <sup>0</sup>	113 <sup>0</sup>
Plåtslagare .....	—	—	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	1 <sup>0</sup>	—	—	—	—	120 <sup>0</sup>
Ritsare .....	6 <sup>0</sup>	—	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	—	1 <sup>0</sup>	10 <sup>0</sup>	114 <sup>0</sup>	—	119 <sup>0</sup>	116 <sup>0</sup>	120 <sup>0</sup>
Smeder .....	—	—	—	—	0 <sup>8</sup>	—	—	0 <sup>8</sup>	—	—	—	—	120 <sup>0</sup>
Snickare .....	3 <sup>0</sup>	—	—	3 <sup>0</sup>	—	—	—	6 <sup>0</sup>	111 <sup>0</sup>	—	—	111 <sup>7</sup>	—
Svarvare .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Svetsare .....	1 <sup>0</sup>	—	—	—	—	—	—	1 <sup>0</sup>	126 <sup>0</sup>	—	—	—	—
Tapetserare .....	1 <sup>0</sup>	—	—	—	—	—	—	1 <sup>0</sup>	116 <sup>0</sup>	—	—	—	—
Verktogsarbetare .....	6 <sup>0</sup>	—	—	2 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	4 <sup>0</sup>	14 <sup>0</sup>	113 <sup>5</sup>	—	—	116 <sup>5</sup>	114 <sup>0</sup>
Summor och medeltal för gruppen	25 <sup>0</sup>	3 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	14 <sup>0</sup>	6 <sup>8</sup>	1 <sup>0</sup>	5 <sup>0</sup>	55 <sup>8</sup>	114 <sup>6</sup>	120 <sup>0</sup>	119 <sup>0</sup>	113 <sup>8</sup>	114 <sup>9</sup>
Motsvarande 2:dra halvåret	20 <sup>0</sup>	3 <sup>0</sup>	1 <sup>0</sup>	13 <sup>2</sup>	6 <sup>0</sup>	2 <sup>0</sup>	5 <sup>0</sup>	59 <sup>2</sup>	116 <sup>6</sup>	123 <sup>0</sup>	119 <sup>0</sup>	117 <sup>0</sup>	118 <sup>6</sup>

ret för arbetare vid **huvudverkstäder: Tidarbetare.\*)**

(I medelförtjänsten ingår icke barntillägg, 2% öre, kompensation för familjepensionsavdrag 3·7 öre, och ej heller avlöning vid sjukdom och semester m. fl. kostnader för välfärdsanordningar, 13·1 öre, i medeltal per arbetstimme för samt. huvudverkst.).

Börning**), öre			Medelförtjänst per arbetstimme, öre															
Net			1:sta halvåret								2 dra halvåret							
Bn	Nvn	Samt. hvst.	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn	Samt. hvst.	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn	Samt. hvst.
112·0	140·0	114·6	126·6	140·3	—	116·7	149·9	114·1	147·8	130·1	135·8	145·4	—	120·8	149·6	119·4	155·4	136·3
—	140·0	110·0	—	—	—	—	—	—	146·9	146·6	—	—	—	—	—	—	150·7	150·7
—	—	133·0	—	—	138·4	—	—	—	—	138·4	—	—	146·7	—	—	—	—	146·7
112·0	140·0	116·1	126·6	140·3	138·4	116·7	149·9	114·1	147·6	130·9	135·8	145·4	146·7	120·8	149·6	119·4	154·4	137·0
102·7	145·8	120·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	106·0	135·0	—	—	—	—	—	—	135·0	138·5	—	—	—	—	—	—	138·5
98·5	—	113·8	—	—	—	136·9	—	149·6	—	143·8	—	—	—	138·3	—	154·1	—	147·5
—	128·0	112·7	144·4	—	—	141·9	—	—	161·8	145·6	147·2	—	—	140·2	—	—	164·9	145·9
—	—	102·0	—	—	—	130·7	—	—	—	130·7	—	—	—	—	—	—	—	—
122·0	—	120·0	—	—	156·3	—	166·6	135·5	—	153·6	—	—	166·0	—	—	138·3	—	153·1
109·2	128·0	113·0	143·2	—	156·3	139·0	166·6	143·1	161·8	145·6	146·1	—	166·0	140·0	—	146·2	164·9	146·6
114·0	130·0	120·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	115·0	179·4	181·6	—	161·8	178·8	—	—	172·6	173·3	188·9	—	165·1	179·3	—	—	173·7
—	—	115·0	174·2	—	—	—	—	—	—	174·2	177·9	—	—	—	—	—	—	177·9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	187·4	—	—	—	—	—	—	187·4
—	—	115·8	174·6	—	—	173·0	176·0	—	—	174·6	180·9	—	—	178·9	180·5	—	—	180·4
—	—	120·0	—	—	—	—	151·4	—	—	151·4	—	—	—	—	153·9	—	—	153·9
—	124·0	116·3	171·3	—	183·5	174·2	180·0	—	191·9	176·2	173·8	—	182·8	179·2	184·7	—	194·8	178·7
—	—	120·0	—	—	—	—	133·0	—	—	133·0	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	111·4	170·7	—	—	168·8	—	—	—	169·8	174·5	—	—	173·8	—	—	—	174·1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141·7	—	141·7
—	—	126·0	186·6	—	—	—	—	—	—	186·6	190·9	—	—	—	—	—	—	190·9
—	—	116·0	184·2	—	—	—	—	—	—	184·2	186·9	—	—	—	—	—	—	186·9
106·0	124·5	116·6	169·3	—	—	145·1	177·0	162·7	189·7	171·8	174·2	—	—	151·2	178·0	165·1	192·0	175·5
106·0	124·4	115·5	173·6	181·6	183·5	162·8	168·8	162·7	190·1	172·3	176·3	188·9	182·8	167·1	175·9	153·2	192·6	175·5
111·5	127·4	118·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

\*) Arbetare med *huvudsakligen* tidlönsarbete.

\*\*) Exklusive det tillägg, som utgått vid timlönsarbete, utom vad beträffar vissa hantlangare (sopare m. fl.), lag-, natt- och portvakter samt förrädsarbetare, vilkas avtalsenliga timpenning motsvarat de övrigas timlön inklusive illägg.

Yrkesgrupp och yrke	Antal i medeltal anställda arbetare								Medeltim				
	1:sta halvåret								1:st				
	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn	S:a	Ör	Tm	G	M	Ös
<b>Yrkesgrupp 1.</b>													
Grovarbetare.....	5·0	—	—	—	—	—	—	5·0	97·4	—	—	—	—
Hantlangare.....	257·5	61·8	88·9	135·8	41·2	42·7	55·4	683·3	95·1	99·5	99·7	95·6	97·5
Släggare.....	—	—	2·0	2·0	—	—	—	4·0	—	—	108·5	99·5	—
Summor och medeltal för gruppen	262·5	61·8	90·9	137·8	41·2	42·7	55·4	692·3	95·1	99·5	99·9	95·7	97·8
<i>Motsvarande 2:dra halvåret</i>	268·0	65·7	92·7	150·8	42·2	50·8	61·7	731·9	98·1	102·2	103·0	98·4	101·8
<b>Yrkesgrupp 2.</b>													
Automat- och hjulsvarvare.....	4·0	—	2·0	2·0	—	2·0	1·0	11·0	106·0	—	106·5	102·5	—
Babbitsgjutare.....	3·0	2·0	—	3·0	—	2·0	2·0	12·0	106·3	113·0	—	101·7	—
Borrare.....	9·0	1·0	4·0	2·0	3·0	2·0	4·0	25·0	106·2	109·0	112·8	104·5	107·6
Segel- och presenningsömmare.....	6·0	6·0	1·0	5·0	—	—	—	18·0	104·5	108·7	113·0	101·6	—
Godsvagnsmålare.....	10·0	4·0	7·0	10·0	5·0	6·0	2·0	44·0	103·7	106·0	109·6	100·9	106·6
Gångare.....	3·0	—	—	0·8	—	—	—	3·8	107·3	—	—	113·0	—
Hammarreglerare.....	1·0	—	—	1·0	—	—	—	2·0	101·0	—	—	111·0	—
Järnarbetare.....	135·0	26·0	46·0	78·0	25·0	32·6	22·8	365·4	103·8	110·0	108·8	101·7	106·3
Maskinskötare.....	—	1·0	—	—	—	—	—	1·0	—	115·0	—	—	—
Maskin- och presenningsömmare.....	40·7	1·0	2·0	5·0	2·0	1·0	3·0	54·7	106·8	109·0	106·0	104·4	106·5
Skötare av motorfordon.....	2·0	2·0	7·7	—	—	—	2·0	13·7	101·0	105·5	106·2	—	—
Timmermän.....	33·7	3·0	28·0	42·0	2·0	11·9	6·0	125·7	105·0	109·0	114·0	100·8	105·0
Vagnlyftare.....	11·0	6·0	15·0	6·0	—	6·0	13·0	57·0	107·6	113·3	111·0	104·7	—
Ångpanneeldare.....	—	—	—	—	—	—	0·7	0·7	—	—	—	—	—
Sprutmålare.....	4·0	—	5·0	14·8	—	—	1·0	24·8	100·8	—	105·6	99·9	—
Syrgasskärare.....	1·0	—	1·0	1·0	—	—	—	3·0	103·0	—	107·0	101·0	—
Summor och medeltal för gruppen	263·4	52·0	118·7	170·6	37·0	62·6	57·5	761·8	104·7	109·8	110·1	101·6	106·4
<i>Motsvarande 2:dra halvåret</i>	261·5	52·0	118·0	171·2	38·5	61·8	56·1	759·1	107·1	112·8	113·2	104·4	109·5
<b>Yrkesgrupp 3.</b>													
Bleckslagare.....	9·0	2·0	3·0	3·0	3·0	—	1·0	21·0	114·7	119·5	122·3	111·3	114·0
Elektriska montörer.....	25·0	8·0	3·8	22·3	5·0	1·0	11·8	76·4	112·4	114·6	120·9	109·0	112·8
Filare.....	123·0	53·8	75·0	93·0	38·5	29·2	28·0	440·5	112·4	115·9	118·6	110·2	114·7
Fräsare.....	15·7	—	1·3	4·0	1·0	1·0	4·0	27·0	112·1	—	122·5	112·5	114·0
Gjutare.....	3·0	—	1·0	2·0	2·0	—	2·0	10·0	113·7	—	123·0	109·0	114·3
Glasmästare för vagnsarbeten.....	1·0	2·0	1·0	1·0	1·0	1·0	—	7·0	112·0	115·0	123·0	107·0	114·0
Hyvlare.....	12·0	1·0	1·0	4·0	2·5	1·0	1·0	22·5	112·4	119·0	117·0	110·3	114·3
Instrumentmakare.....	7·0	—	—	—	—	—	—	7·0	115·1	—	—	—	—
Kopparslagare.....	2·0	—	1·0	2·0	1·0	—	1·7	7·7	115·0	—	123·0	108·5	115·0
Maskinställare & snickeriverkstad.....	7·0	—	2·0	4·0	—	2·0	1·0	16·0	113·4	—	116·0	109·3	—
Maskinuppsättare.....	41·5	—	1·0	29·0	—	—	26·5	98·0	113·0	—	124·0	111·4	—
Murare.....	3·0	—	1·8	1·0	—	—	1·0	6·8	109·7	—	123·0	112·0	—
Personvagnsmålare.....	41·0	7·0	22·5	39·3	10·0	6·5	7·0	133·3	113·1	117·3	119·3	109·2	115·1
Plåtslagare.....	60·0	19·0	22·0	7·0	5·0	6·5	25·0	144·5	113·6	117·5	119·0	112·6	114·6
Sadelmakare.....	2·0	—	1·0	—	1·0	—	—	4·0	110·5	—	115·0	—	114·0
Smeder.....	24·1	7·0	13·0	8·0	3·0	5·0	13·0	73·1	113·3	117·6	119·0	112·1	118·0
Snickare.....	88·8	19·0	23·2	69·2	8·0	4·0	6·0	218·3	111·0	117·2	120·8	109·0	113·6
Svarvare (ej automat- o. hjulsvarvare).....	49·8	14·0	14·0	20·0	9·5	9·7	21·1	138·1	112·8	117·9	117·9	112·1	116·6
Svetsare.....	14·0	5·0	6·0	8·0	2·0	5·0	6·0	46·0	111·7	114·8	119·8	109·1	118·0
Tapetserare.....	26·0	7·0	5·0	8·0	1·0	—	—	47·0	109·8	116·3	118·6	110·9	114·0
Verktysarbetare.....	2·0	—	—	1·0	—	—	—	3·0	119·0	—	—	112·0	—
Summor och medeltal för gruppen	556·9	144·8	198·2	325·8	93·5	71·9	156·1	1 547·2	112·5	116·6	119·4	110·1	114·8
<i>Motsvarande 2:dra halvåret</i>	541·9	143·2	191·6	321·3	90·5	66·2	153·2	1 507·9	115·2	119·6	122·1	112·8	117·7
<b>Yrkesgrupp 5.</b>													
Sömmerskor.....	4·0	—	—	—	—	—	—	4·0	76·0	—	—	—	—
Hantlangare.....	14·0	—	—	—	—	—	—	14·0	66·0	—	—	—	—
Summor och medeltal för gruppen	18·0	—	—	—	—	—	—	18·0	68·2	—	—	—	—
<i>Motsvarande 2:dra halvåret</i>	18·0	—	—	—	—	—	—	18·0	77·7	—	—	—	—

## d huvudverkstäder (forts.): Ackordsarbetare.\*)

Börning**), öre			Medelförtjänst per arbetstimme, öre																
Halvåret			1:sta halvåret									2:dra halvåret							
Bn	Nvn	Samtl. hvst.	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn	Samtl. hvst.	Ör	Tm	G	M	Ös	Bn	Nvn	Samtl. hvst.	
—	—	97.4	147.2	—	—	—	—	—	—	147.2	154.9	—	—	—	—	—	—	154.9	
91.5	105.7	97.0	146.9	160.0	153.5	147.8	159.2	141.0	167.3	151.2	154.0	163.6	157.8	152.1	163.7	143.8	173.2	156.4	
—	—	104.0	—	—	170.4	164.8	—	—	—	167.3	—	—	184.4	170.4	—	—	—	177.9	
91.3	105.7	97.0	146.9	160.0	153.9	148.0	159.2	141.0	167.3	151.3	154.0	163.6	158.6	152.3	163.7	143.8	173.2	156.5	
94.3	108.7	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
98.5	116.0	105.0	164.4	—	162.2	155.9	—	152.8	185.5	162.5	172.1	—	162.2	160.9	—	158.7	181.0	166.7	
01.5	118.5	107.5	176.2	182.3	—	163.8	—	167.4	182.4	173.5	186.3	188.0	—	166.6	—	172.4	190.5	179.3	
02.5	116.5	108.8	165.8	176.2	171.2	172.6	173.2	161.5	194.4	172.8	172.9	182.0	179.3	182.2	176.3	165.8	200.2	178.0	
—	—	105.6	157.9	175.6	174.2	159.7	—	—	—	165.3	165.9	184.0	180.2	165.0	—	—	—	172.7	
99.0	114.5	104.4	159.2	171.7	179.6	153.6	169.1	156.8	187.8	164.6	168.2	175.5	181.9	160.4	179.3	160.4	193.4	171.0	
—	—	108.5	168.6	—	—	180.5	—	—	—	171.3	169.1	—	—	—	—	—	—	169.1	
—	—	106.0	147.2	—	—	147.9	—	—	—	147.6	151.8	—	—	151.1	—	—	—	151.4	
01.7	114.8	105.1	159.3	176.6	168.0	161.2	173.1	155.3	182.4	164.0	165.6	182.0	173.0	166.7	177.2	158.1	187.5	169.5	
—	—	115.0	—	185.3	—	—	—	—	—	185.3	—	189.7	—	—	—	—	—	189.7	
01.0	117.7	107.1	161.0	176.8	169.1	166.9	178.0	154.4	185.0	164.4	166.3	181.1	170.3	176.5	181.5	158.0	173.6	168.5	
—	—	114.5	106.6	153.8	170.5	164.0	—	—	188.3	167.2	161.3	174.8	171.6	—	—	—	197.0	174.4	
00.0	115.3	105.8	164.8	175.6	176.4	156.8	167.8	151.2	184.8	164.4	171.6	177.9	183.3	160.2	172.8	155.1	185.6	169.6	
02.7	116.8	110.4	164.2	184.9	171.0	165.5	—	153.0	190.7	173.4	167.4	188.7	175.1	171.3	—	162.6	191.0	176.7	
—	—	115.0	115.0	—	—	—	—	—	173.3	173.3	—	—	—	—	184.9	—	—	184.9	
—	—	113.0	101.7	158.2	—	168.4	150.9	—	189.3	155.9	166.7	—	173.1	157.6	—	—	191.6	163.3	
—	—	103.7	160.0	—	162.7	160.1	—	—	—	160.8	162.2	—	167.2	166.4	—	—	—	165.3	
01.1	115.7	105.8	160.9	177.1	170.9	159.1	172.5	154.9	186.0	165.1	167.2	182.4	176.3	164.4	177.6	159.0	188.8	170.4	
04.1	118.7	108.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	121.0	116.0	180.1	191.2	180.8	183.8	187.7	—	189.3	183.1	184.4	195.4	185.9	187.3	186.3	—	196.8	186.6
04.0	121.6	113.3	175.0	185.8	195.6	171.6	181.9	156.7	195.9	179.6	181.2	189.7	195.5	177.2	186.0	164.1	200.2	184.4	
11.4	122.0	114.2	174.9	187.2	180.2	177.0	183.9	167.0	194.3	179.3	180.4	192.4	186.2	181.4	189.2	171.8	198.3	184.3	
15.0	122.5	114.4	177.2	—	204.3	187.5	194.8	173.6	199.0	183.9	182.9	—	—	189.7	197.0	180.9	202.5	187.4	
—	—	124.5	116.0	191.5	—	189.7	176.4	191.4	—	197.5	189.4	185.0	—	193.3	182.5	190.8	—	203.2	190.4
06.0	—	113.1	179.2	190.8	188.7	177.4	171.3	159.8	—	179.4	187.7	196.3	195.8	182.8	185.9	166.1	—	187.2	
07.0	121.0	112.9	174.9	189.3	183.7	182.0	189.0	164.3	189.7	180.5	182.9	195.3	184.5	186.4	191.1	167.4	192.5	184.2	
—	—	115.1	174.3	—	—	—	—	—	—	174.3	187.4	—	—	—	—	—	—	187.4	
—	—	125.0	116.6	189.3	—	184.4	171.7	192.1	—	197.6	184.8	187.9	—	189.4	178.0	194.4	—	194.7	187.3
05.5	121.0	112.2	177.9	—	179.3	173.7	—	161.1	193.2	175.9	183.7	—	179.9	174.3	—	165.7	197.4	179.6	
—	—	123.2	115.4	178.2	—	187.0	171.1	—	—	193.1	179.7	186.0	—	189.8	175.4	—	—	201.1	186.6
—	—	120.0	115.1	172.0	—	198.5	172.1	—	—	177.4	174.2	—	—	202.3	178.2	—	—	—	180.4
07.7	123.1	113.6	169.7	191.2	188.8	166.5	183.6	169.1	204.6	175.9	182.5	197.2	186.3	171.5	193.8	173.4	206.1	184.0	
09.1	122.1	116.2	175.9	189.3	183.6	177.0	197.0	169.7	201.7	184.3	181.7	195.0	186.3	184.0	199.3	170.3	201.2	187.8	
—	—	112.5	165.6	—	182.6	—	182.0	—	—	174.0	169.1	—	187.6	—	186.3	—	—	177.6	
07.4	121.6	116.1	177.0	190.6	184.9	182.1	195.6	169.8	194.4	183.8	181.7	194.8	190.4	188.9	196.1	172.0	198.2	188.0	
08.0	123.8	112.3	176.1	189.2	186.8	170.9	181.3	165.4	202.5	177.4	183.4	194.4	191.7	175.2	188.5	170.6	204.1	183.2	
11.2	122.4	115.3	176.3	188.8	176.4	183.3	194.4	173.0	194.5	182.7	181.7	195.1	182.3	189.8	198.7	178.3	198.9	187.9	
06.0	122.0	113.6	173.1	185.5	186.3	177.3	202.8	164.2	195.4	180.2	178.2	195.2	192.4	181.3	206.5	167.6	196.7	184.8	
—	—	112.0	165.9	190.3	188.8	172.3	196.7	—	—	173.3	176.9	194.1	195.8	179.6	195.2	—	—	182.1	
—	—	116.7	175.0	—	—	182.0	—	—	—	177.4	190.8	—	—	185.6	—	—	—	188.2	
109.6	122.4	114.3	175.0	188.4	183.5	174.1	186.7	167.7	196.5	179.7	181.9	193.8	188.7	178.9	191.7	171.7	200.1	185.1	
112.4	125.3	117.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	76.0	114.8	—	—	—	—	—	—	114.8	120.5	—	—	—	—	—	—	120.5	
—	—	66.0	105.8	—	—	—	—	—	—	105.8	124.5	—	—	—	—	—	—	124.5	
—	—	68.2	107.7	—	—	—	—	—	—	107.7	123.7	—	—	—	—	—	—	123.7	
—	—	77.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

\*) Arbetare med huvudsakligen ackordsarbete.

\*\*) Exklusive tillägg.

## Utgifter för drift och underhåll

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K:o 31			K:o 32			K:o 33		
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Sektionsledning			Linjetjänst			Anlägg. för elektr. drift <sup>1)</sup>		
				Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.
1	2 652 <sup>4</sup>	— 117 <sup>4</sup>	— 18 <sup>2</sup>	118 <sup>7</sup>	— 0 <sup>8</sup>	+ 2 <sup>3</sup>	413 <sup>6</sup>	+ 13 <sup>3</sup>	+ 6 <sup>5</sup>	71 <sup>4</sup>	— 9 <sup>5</sup>	+ 5 <sup>5</sup>
2	1 758 <sup>8</sup>	— 8 <sup>4</sup>	+ 6 <sup>6</sup>	55 <sup>8</sup>	— 4 <sup>7</sup>	— 3 <sup>2</sup>	285 <sup>7</sup>	+ 3 <sup>0</sup>	+ 18 <sup>7</sup>	49 <sup>9</sup>	— 3 <sup>5</sup>	+ 4 <sup>6</sup>
3	1 391 <sup>2</sup>	— 61 <sup>1</sup>	— 53 <sup>8</sup>	69 <sup>4</sup>	+ 0 <sup>6</sup>	+ 4 <sup>2</sup>	206 <sup>7</sup>	+ 6 <sup>9</sup>	+ 17 <sup>2</sup>	53 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>9</sup>	+ 4 <sup>4</sup>
4	2 192 <sup>4</sup>	— 71 <sup>0</sup>	— 233 <sup>9</sup>	97 <sup>0</sup>	— 0 <sup>3</sup>	+ 3 <sup>6</sup>	295 <sup>3</sup>	— 1 <sup>5</sup>	+ 8 <sup>5</sup>	50 <sup>0</sup>	+ 2 <sup>6</sup>	+ 2 <sup>7</sup>
<b>I D</b>	<b>7 994<sup>8</sup></b>	<b>— 257<sup>9</sup></b>	<b>— 299<sup>3</sup></b>	<b>340<sup>9</sup></b>	<b>— 5<sup>2</sup></b>	<b>+ 6<sup>9</sup></b>	<b>1 201<sup>2</sup></b>	<b>+ 21<sup>7</sup></b>	<b>+ 50<sup>9</sup></b>	<b>224<sup>3</sup></b>	<b>— 8<sup>5</sup></b>	<b>+ 17<sup>5</sup></b>
5	1 442 <sup>3</sup>	+ 31 <sup>9</sup>	+ 116 <sup>6</sup>	94 <sup>5</sup>	+ 7 <sup>7</sup>	+ 10 <sup>4</sup>	159 <sup>7</sup>	+ 2 <sup>9</sup>	+ 1 <sup>8</sup>	36 <sup>8</sup>	+ 2 <sup>2</sup>	+ 3 <sup>1</sup>
6	946 <sup>8</sup>	— 6 <sup>7</sup>	+ 4 <sup>6</sup>	62 <sup>5</sup>	+ 1 <sup>6</sup>	+ 3 <sup>9</sup>	133 <sup>1</sup>	— 1 <sup>0</sup>	+ 0 <sup>1</sup>	31 <sup>2</sup>	+ 2 <sup>4</sup>	+ 1 <sup>3</sup>
7	856 <sup>1</sup>	+ 1 <sup>4</sup>	— 23 <sup>8</sup>	45 <sup>7</sup>	+ 0 <sup>1</sup>	+ 2 <sup>2</sup>	148 <sup>8</sup>	+ 2 <sup>1</sup>	+ 3 <sup>8</sup>	—	—	—
*)8	1 156 <sup>2</sup>	+ 12 <sup>8</sup>	+ 41 <sup>3</sup>	63 <sup>5</sup>	+ 4 <sup>2</sup>	+ 5 <sup>9</sup>	169 <sup>4</sup>	+ 7 <sup>7</sup>	+ 7 <sup>4</sup>	36 <sup>1</sup>	+ 2 <sup>7</sup>	+ 2 <sup>7</sup>
*)9	1 372 <sup>2</sup>	— 36 <sup>5</sup>	+ 74 <sup>5</sup>	86 <sup>1</sup>	+ 1 <sup>6</sup>	+ 2 <sup>9</sup>	238 <sup>9</sup>	+ 16 <sup>3</sup>	+ 24 <sup>7</sup>	37 <sup>1</sup>	— 0 <sup>6</sup>	+ 9 <sup>1</sup>
<b>II D</b>	<b>5 773<sup>6</sup></b>	<b>+ 2<sup>9</sup></b>	<b>+ 213<sup>2</sup></b>	<b>352<sup>3</sup></b>	<b>+ 15<sup>1</sup></b>	<b>+ 25<sup>3</sup></b>	<b>849<sup>9</sup></b>	<b>+ 28<sup>0</sup></b>	<b>+ 37<sup>8</sup></b>	<b>141<sup>2</sup></b>	<b>+ 6<sup>7</sup></b>	<b>+ 16<sup>6</sup></b>
10	2 043 <sup>6</sup>	+ 133 <sup>4</sup>	+ 72 <sup>9</sup>	85 <sup>5</sup>	+ 3 <sup>8</sup>	+ 6 <sup>1</sup>	223 <sup>0</sup>	+ 19 <sup>1</sup>	+ 17 <sup>4</sup>	60 <sup>9</sup>	+ 6 <sup>4</sup>	+ 4 <sup>8</sup>
11	1 482 <sup>6</sup>	+ 5 <sup>5</sup>	+ 9 <sup>8</sup>	68 <sup>6</sup>	+ 4 <sup>3</sup>	+ 3 <sup>6</sup>	187 <sup>1</sup>	+ 10 <sup>0</sup>	+ 23 <sup>7</sup>	52 <sup>8</sup>	+ 2 <sup>2</sup>	+ 1 <sup>1</sup>
12	1 451 <sup>8</sup>	+ 17 <sup>8</sup>	+ 93 <sup>8</sup>	65 <sup>9</sup>	+ 1 <sup>9</sup>	— 1 <sup>3</sup>	209 <sup>8</sup>	+ 8 <sup>7</sup>	+ 18 <sup>3</sup>	31 <sup>1</sup>	+ 4 <sup>4</sup>	+ 4 <sup>9</sup>
<b>III D</b>	<b>4 978<sup>0</sup></b>	<b>+ 156<sup>7</sup></b>	<b>+ 176<sup>5</sup></b>	<b>220<sup>0</sup></b>	<b>+ 10<sup>0</sup></b>	<b>+ 8<sup>4</sup></b>	<b>619<sup>9</sup></b>	<b>+ 37<sup>8</sup></b>	<b>+ 59<sup>4</sup></b>	<b>144<sup>8</sup></b>	<b>+ 13<sup>0</sup></b>	<b>+ 10<sup>1</sup></b>
13	1 268 <sup>4</sup>	+ 6 <sup>8</sup>	— 21 <sup>1</sup>	48 <sup>9</sup>	+ 0 <sup>7</sup>	+ 2 <sup>5</sup>	174 <sup>0</sup>	— 13 <sup>5</sup>	— 0 <sup>9</sup>	15 <sup>3</sup>	+ 2 <sup>5</sup>	+ 15 <sup>5</sup>
14	1 493 <sup>3</sup>	— 9 <sup>2</sup>	— 10 <sup>7</sup>	56 <sup>2</sup>	— 4 <sup>6</sup>	— 0 <sup>6</sup>	238 <sup>4</sup>	— 5 <sup>5</sup>	+ 1 <sup>3</sup>	41 <sup>0</sup>	— 0 <sup>5</sup>	+ 17 <sup>0</sup>
*)15	1 813 <sup>7</sup>	+ 10 <sup>7</sup>	+ 54 <sup>2</sup>	65 <sup>5</sup>	— 3 <sup>6</sup>	+ 7 <sup>6</sup>	285 <sup>4</sup>	+ 17 <sup>0</sup>	+ 24 <sup>9</sup>	47 <sup>2</sup>	— 4 <sup>9</sup>	— 0 <sup>5</sup>
16	906 <sup>0</sup>	— 19 <sup>5</sup>	— 8 <sup>2</sup>	38 <sup>4</sup>	— 3 <sup>5</sup>	— 2 <sup>5</sup>	163 <sup>6</sup>	+ 1 <sup>8</sup>	+ 1 <sup>8</sup>	—	—	—
17	1 418 <sup>3</sup>	+ 35 <sup>3</sup>	— 64 <sup>3</sup>	48 <sup>9</sup>	+ 0 <sup>7</sup>	+ 1 <sup>9</sup>	198 <sup>0</sup>	+ 5 <sup>7</sup>	+ 7 <sup>6</sup>	—	—	—
<b>IV D</b>	<b>6 899<sup>7</sup></b>	<b>+ 24<sup>1</sup></b>	<b>— 50<sup>1</sup></b>	<b>237<sup>9</sup></b>	<b>— 10<sup>3</sup></b>	<b>+ 8<sup>9</sup></b>	<b>1 059<sup>4</sup></b>	<b>+ 5<sup>5</sup></b>	<b>+ 34<sup>7</sup></b>	<b>103<sup>5</sup></b>	<b>— 2<sup>9</sup></b>	<b>+ 31<sup>5</sup></b>
18	1 485 <sup>7</sup>	— 1 <sup>8</sup>	+ 7 <sup>6</sup>	70 <sup>3</sup>	— 1 <sup>2</sup>	+ 0 <sup>6</sup>	201 <sup>8</sup>	+ 1 <sup>8</sup>	+ 12 <sup>8</sup>	103 <sup>0</sup>	— 9 <sup>4</sup>	— 3 <sup>7</sup>
19	1 830 <sup>9</sup>	— 3 <sup>6</sup>	— 66 <sup>9</sup>	80 <sup>8</sup>	+ 3 <sup>3</sup>	+ 4 <sup>9</sup>	249 <sup>2</sup>	+ 14 <sup>3</sup>	+ 25 <sup>8</sup>	124 <sup>6</sup>	+ 8 <sup>3</sup>	+ 8 <sup>6</sup>
20	1 191 <sup>1</sup>	+ 19 <sup>3</sup>	— 71 <sup>9</sup>	49 <sup>1</sup>	— 8 <sup>8</sup>	— 8 <sup>4</sup>	196 <sup>9</sup>	+ 7 <sup>4</sup>	+ 7 <sup>1</sup>	—	—	—
21	880 <sup>0</sup>	— 9 <sup>4</sup>	— 49 <sup>3</sup>	51 <sup>4</sup>	— 2 <sup>8</sup>	— 5 <sup>2</sup>	167 <sup>3</sup>	+ 1 <sup>1</sup>	+ 4 <sup>6</sup>	—	—	—
22	749 <sup>5</sup>	— 99 <sup>3</sup>	— 41 <sup>4</sup>	36 <sup>2</sup>	— 0 <sup>7</sup>	+ 1 <sup>0</sup>	121 <sup>5</sup>	— 4 <sup>8</sup>	+ 2 <sup>7</sup>	—	—	—
23	1 071 <sup>1</sup>	+ 0 <sup>2</sup>	+ 22 <sup>6</sup>	49 <sup>5</sup>	— 8 <sup>5</sup>	— 3 <sup>3</sup>	251 <sup>2</sup>	— 4 <sup>4</sup>	+ 6 <sup>6</sup>	—	—	—
<b>V D</b>	<b>7 208<sup>3</sup></b>	<b>— 95<sup>1</sup></b>	<b>— 199<sup>3</sup></b>	<b>337<sup>3</sup></b>	<b>— 18<sup>7</sup></b>	<b>— 10<sup>9</sup></b>	<b>1 187<sup>9</sup></b>	<b>+ 15<sup>4</sup></b>	<b>+ 59<sup>6</sup></b>	<b>227<sup>6</sup></b>	<b>— 1<sup>1</sup></b>	<b>+ 5<sup>5</sup></b>
<b>Hela S J</b>	<b>32 854<sup>4</sup></b>	<b>— 169<sup>3</sup></b>	<b>— 159<sup>0</sup></b>	<b>1 508<sup>4</sup></b>	<b>— 9<sup>1</sup></b>	<b>+ 38<sup>6</sup></b>	<b>4 918<sup>3</sup></b>	<b>+ 108<sup>4</sup></b>	<b>+ 242<sup>4</sup></b>	<b>841<sup>4</sup></b>	<b>+ 7<sup>2</sup></b>	<b>+ 80<sup>1</sup></b>

\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

1) Utom underhåll. Jfr K:o 35 31—37 å sid. 50.

## tusental kronor; Bansektioner.

K:o 35 11			K:o 35 12			K:o 35 13			K:o 35 21			Sektions nr
Banvallen			Broar, vägportar o. trummor			Vägar, vägbroar o. gångbanor			Räler med tillbehör			
umma	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	
66·3	— 3·0	+ 20·5	14·2	— 14·1	— 1·7	25·1	+ 2·8	— 1·5	142·0	+ 8·3	+ 11·0	1
111·7	— 17·5	+ 60·1	26·8	— 2·3	+ 7·9	19·3	+ 0·8	— 0·4	72·5	+ 7·8	+ 0·1	2
47·1	+ 6·9	— 2·2	10·9	+ 0·9	+ 0·7	10·0	— 6·0	— 8·1	96·0	+ 0·5	+ 0·8	3
177·3	— 3·6	— 27·4	34·3	— 3·7	— 53·7	23·8	+ 2·8	— 10·9	106·1	+ 6·5	+ 3·1	4
402·4	— 17·2	+ 51·0	86·2	— 19·2	— 46·8	78·2	+ 0·4	— 20·9	416·6	+ 23·1	+ 15·0	I D
98·9	— 14·1	+ 43·5	41·3	+ 10·2	+ 7·5	7·7	+ 1·7	+ 0·1	99·6	+ 6·1	+ 0·6	5
42·3	— 3·9	— 10·4	16·1	— 2·9	+ 3·5	5·3	+ 1·3	+ 2·5	46·4	+ 1·0	+ 5·2	6
50·7	+ 4·5	— 5·2	8·7	+ 1·7	+ 5·1	5·8	+ 0·5	— 0·7	31·5	+ 2·8	— 6·9	7
55·1	— 6·7	+ 7·6	16·5	— 1·6	+ 7·7	9·5	+ 0·1	— 5·9	47·6	— 1·2	+ 3·2	*)8
111·3	+ 19·7	+ 37·0	33·6	— 1·5	— 1·8	22·9	— 0·1	+ 2·2	42·2	+ 2·0	+ 6·6	*)9
358·3	— 0·5	+ 72·5	116·2	+ 5·9	+ 22·0	51·2	+ 3·5	— 1·8	267·3	+ 10·2	+ 8·7	II D
50·5	+ 10·2	+ 31·9	18·0	—	— 8·2	33·0	+ 6·8	+ 17·8	130·8	+ 34·3	+ 39·2	10
105·4	+ 4·9	+ 3·5	6·2	— 3·8	— 3·2	5·9	— 2·1	— 3·9	82·0	— 14·5	+ 1·4	11
121·6	— 14·0	+ 26·2	17·6	— 2·6	— 8·9	17·8	+ 2·8	+ 0·1	72·1	+ 6·7	+ 6·7	12
277·5	+ 1·1	+ 61·6	41·8	— 6·4	— 20·3	56·7	+ 7·5	+ 14·0	284·9	+ 26·5	+ 47·3	III D
104·0	+ 11·5	+ 7·2	13·3	— 1·7	— 2·4	12·3	— 0·8	— 2·1	59·3	+ 7·0	— 3·1	13
93·3	+ 2·8	— 20·4	9·4	— 5·6	— 2·1	13·2	+ 6·2	+ 5·5	60·2	— 4·2	+ 7·2	14
102·2	— 11·4	— 13·0	28·0	— 2·2	+ 1·0	23·6	+ 11·5	+ 4·1	88·3	+ 21·9	+ 17·4	*)15
46·0	+ 0·8	—	9·8	— 2·2	— 0·2	7·6	+ 0·6	— 3·4	31·8	+ 2·7	— 3·1	16
233·8	+ 43·9	+ 8·5	52·4	+ 0·2	— 53·9	10·9	—	— 3·8	54·2	+ 28·1	+ 8·6	17
579·3	+ 47·6	— 17·7	112·9	— 11·5	— 57·6	66·7	+ 17·5	+ 0·3	293·8	+ 55·5	+ 27·0	IV D
87·2	+ 6·7	+ 12·4	41·1	— 4·0	— 6·0	5·7	— 0·4	— 0·5	44·8	+ 9·8	+ 13·5	18
71·6	— 0·4	— 17·2	10·3	— 0·2	— 7·5	16·7	+ 0·7	— 12·0	67·3	+ 10·9	+ 1·7	19
74·8	— 7·6	— 2·1	35·8	— 4·5	— 19·6	11·9	— 0·7	— 2·7	39·3	— 0·7	— 5·4	20
54·8	+ 1·5	— 0·1	10·7	— 5·3	— 3·5	9·2	— 2·3	— 8·7	41·6	+ 3·8	+ 2·4	21
74·8	— 10·9	— 4·6	14·9	— 3·5	— 4·8	4·7	— 1·8	— 2·2	23·0	— 2·0	— 2·9	22
55·0	—	— 0·1	12·6	— 1·4	+ 2·5	5·8	+ 0·6	—	43·7	— 0·3	+ 0·6	23
418·2	— 10·7	— 11·7	125·4	— 18·9	— 38·9	54·0	— 3·9	— 26·1	259·7	+ 21·5	+ 9·9	V D
2 035·7	+ 20·3	+ 155·7	482·8	— 50·1	— 141·6	306·8	+ 25·0	— 34·5	1 522·3	+ 136·8	+ 107·9	Hela S J

Sektions nr	K:o 35 22			K:o 35 23			K:o 35 24, 25			K:o 35 31—37		
	Spårväxlar o. kors- ningar med tillbehör			Sliprar			Riktning o. ballast			Anlägg. för elektr. drift <sup>1)</sup>		
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.
1	104·6	+ 5·2	+ 5·5	355·5	— 100·5	— 79·6	469·2	— 20·7	— 54·5	58·2	— 3·9	+ 8·5
2	46·5	+ 2·2	+ 11·1	315·4	— 3·3	— 34·5	269·1	— 41·7	— 69·7	40·8	+ 1·7	+ 2·4
3	65·6	+ 0·4	+ 8·3	201·8	— 9·7	— 10·2	246·4	— 79·4	— 85·7	60·1	+ 11·4	+ 8·8
4	155·2	+ 4·7	+ 42·0	317·5	— 23·2	— 35·2	409·4	— 22·4	— 107·1	89·3	— 21·5	— 27·1
<b>I D</b>	<b>371·9</b>	<b>+ 12·5</b>	<b>+ 66·9</b>	<b>1 190·2</b>	<b>— 136·7</b>	<b>— 159·5</b>	<b>1 394·1</b>	<b>— 164·2</b>	<b>— 317·0</b>	<b>248·4</b>	<b>— 12·3</b>	<b>+ 7·4</b>
5	103·7	+ 9·3	+ 22·3	163·9	— 0·6	— 2·0	228·4	+ 19·0	+ 16·5	89·2	— 5·9	+ 22·4
6	49·2	— 0·4	— 8·1	157·6	+ 6·1	— 2·6	124·6	— 8·4	+ 2·1	31·3	— 2·5	— 1·6
7	16·6	— 18·1	— 12·8	204·3	+ 5·0	— 2·4	148·8	— 12·2	— 15·0	—	—	—
*)8	83·0	+ 26·3	+ 46·4	171·9	+ 13·9	— 4·8	177·7	— 45·5	— 39·6	35·7	+ 1·6	— 5·9
*)9	45·7	— 1·5	+ 11·6	171·2	— 36·1	+ 16·7	197·0	— 34·5	— 52·1	46·8	+ 0·8	+ 28·2
<b>II D</b>	<b>298·2</b>	<b>+ 16·1</b>	<b>+ 59·4</b>	<b>868·9</b>	<b>— 11·7</b>	<b>+ 4·9</b>	<b>876·5</b>	<b>— 81·6</b>	<b>— 88·1</b>	<b>203·0</b>	<b>— 6·0</b>	<b>+ 43·1</b>
10	96·5	— 12·3	+ 13·2	254·3	— 21·1	— 50·3	405·8	— 9·0	— 105·9	44·7	— 1·0	— 0·5
11	54·1	— 8·9	+ 5·9	234·1	+ 24·1	— 0·4	386·3	— 2·7	— 13·0	33·9	— 6·8	— 0·1
12	41·4	— 12·6	— 16·6	181·4	+ 1·4	— 13·3	352·6	+ 14·6	+ 56·7	24·3	— 8·6	— 0·4
<b>III D</b>	<b>192·0</b>	<b>— 33·8</b>	<b>+ 2·5</b>	<b>669·8</b>	<b>+ 4·4</b>	<b>— 64·0</b>	<b>1 144·7</b>	<b>+ 2·9</b>	<b>— 62·2</b>	<b>102·9</b>	<b>— 16·2</b>	<b>— 1·0</b>
13	14·2	+ 0·2	+ 1·0	201·5	+ 21·1	— 26·9	309·1	+ 2·0	+ 9·2	18·0	+ 12·6	+ 18·0
14	23·8	— 2·8	— 4·9	281·7	+ 3·1	— 37·5	344·7	— 22·8	— 40·0	28·1	+ 5·2	+ 17·1
*)15	33·0	+ 0·1	+ 7·3	351·6	— 24·4	— 31·2	370·5	— 27·2	— 2·2	25·2	— 2·1	— 3·1
16	11·5	— 0·5	+ 2·9	222·6	— 17·9	— 33·7	210·4	+ 9·8	+ 13·9	—	—	—
17	19·7	— 18·0	+ 3·3	270·3	— 30·4	— 67·3	291·6	— 0·4	+ 21·1	—	—	—
<b>IV D</b>	<b>102·2</b>	<b>— 21·0</b>	<b>+ 9·6</b>	<b>1 327·7</b>	<b>— 48·5</b>	<b>— 196·6</b>	<b>1 526·3</b>	<b>— 38·6</b>	<b>+ 2·0</b>	<b>71·3</b>	<b>+ 15·7</b>	<b>+ 32·0</b>
18	25·0	— 10·3	— 10·3	159·7	— 8·3	— 24·5	324·3	+ 2·3	+ 33·8	89·5	+ 10·0	+ 13·3
19	50·7	+ 3·7	— 15·7	209·9	— 18·8	— 1·0	427·0	— 37·8	— 46·5	110·8	— 2·1	— 4·9
20	17·6	+ 2·6	— 1·2	263·5	+ 7·7	— 18·5	227·9	+ 12·9	+ 2·7	—	—	—
21	21·9	+ 4·2	+ 3·5	177·5	+ 8·5	— 25·7	173·0	+ 4·0	+ 6·7	—	—	—
22	5·2	— 4·0	+ 0·9	170·3	— 20·7	— 6·5	197·4	— 25·6	— 2·0	—	—	—
23	5·9	+ 0·1	+ 0·4	236·8	— 3·2	— 27·9	247·0	+ 9·0	+ 12·7	—	—	—
<b>V D</b>	<b>126·3</b>	<b>— 3·7</b>	<b>— 22·4</b>	<b>1 217·7</b>	<b>— 34·8</b>	<b>— 104·1</b>	<b>1 596·6</b>	<b>— 35·2</b>	<b>+ 7·4</b>	<b>200·3</b>	<b>+ 7·9</b>	<b>+ 8·4</b>
<b>Hela S J</b>	<b>1 090·6</b>	<b>— 29·9</b>	<b>+ 116·0</b>	<b>5 274·3</b>	<b>— 227·3</b>	<b>— 519·3</b>	<b>6 538·2</b>	<b>— 316·7</b>	<b>— 457·9</b>	<b>825·9</b>	<b>— 10·9</b>	<b>+ 75·1</b>

\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

<sup>1)</sup> Underhåll. Jfr K:o 33 å sid. 48.

## tusental kronor: Bansektioner (forts.).

K:o 35 41-48			K:o 35 51-75			K:o 35 77			K:o 35 11-77			Sektions nr
Husbyggnader			Övriga anlägg., stängsel m. m., utom snöskydd			Snöröjning			Summa underhåll av bana o. byggnader			
Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	
349 <sup>8</sup>	- 25 <sup>8</sup>	+ 29 <sup>0</sup>	367 <sup>0</sup>	+ 35 <sup>4</sup>	+ 27 <sup>2</sup>	27 <sup>9</sup>	+ 11 <sup>9</sup>	+ 6 <sup>9</sup>	1 979 <sup>8</sup>	- 103 <sup>9</sup>	- 28 <sup>7</sup>	1
158 <sup>6</sup>	+ 7 <sup>6</sup>	- 8 <sup>5</sup>	273 <sup>4</sup>	+ 36 <sup>6</sup>	+ 18 <sup>1</sup>	16 <sup>9</sup>	+ 8 <sup>9</sup>	+ 2 <sup>7</sup>	1 351 <sup>0</sup>	+ 0 <sup>8</sup>	- 10 <sup>7</sup>	2
101 <sup>9</sup>	+ 7 <sup>5</sup>	+ 12 <sup>0</sup>	190 <sup>9</sup>	- 4 <sup>1</sup>	- 3 <sup>2</sup>	14 <sup>6</sup>	+ 2 <sup>6</sup>	+ 7 <sup>2</sup>	1 045 <sup>3</sup>	- 69 <sup>0</sup>	- 71 <sup>6</sup>	3
106 <sup>1</sup>	+ 10 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>1</sup>	336 <sup>3</sup>	+ 12 <sup>7</sup>	- 9 <sup>0</sup>	10 <sup>7</sup>	- 2 <sup>5</sup>	- 4 <sup>3</sup>	1 766 <sup>0</sup>	- 40 <sup>2</sup>	- 228 <sup>5</sup>	4
716 <sup>4</sup>	- 0 <sup>2</sup>	+ 33 <sup>6</sup>	1 167 <sup>6</sup>	+ 80 <sup>6</sup>	+ 33 <sup>1</sup>	70 <sup>1</sup>	+ 20 <sup>9</sup>	+ 12 <sup>5</sup>	6 142 <sup>1</sup>	- 212 <sup>3</sup>	- 339 <sup>5</sup>	I D
104 <sup>2</sup>	+ 0 <sup>5</sup>	- 16 <sup>7</sup>	180 <sup>6</sup>	- 10 <sup>1</sup>	- 23 <sup>3</sup>	21 <sup>7</sup>	+ 9 <sup>7</sup>	+ 14 <sup>6</sup>	1 139 <sup>2</sup>	+ 25 <sup>8</sup>	+ 85 <sup>5</sup>	5
81 <sup>5</sup>	+ 1 <sup>8</sup>	+ 12 <sup>2</sup>	133 <sup>2</sup>	- 3 <sup>5</sup>	+ 2 <sup>0</sup>	12 <sup>4</sup>	+ 5 <sup>4</sup>	+ 5 <sup>9</sup>	699 <sup>9</sup>	- 6 <sup>0</sup>	+ 10 <sup>7</sup>	6
44 <sup>1</sup>	- 1 <sup>9</sup>	- 0 <sup>8</sup>	104 <sup>3</sup>	+ 8 <sup>8</sup>	- 15 <sup>4</sup>	31 <sup>5</sup>	+ 4 <sup>5</sup>	+ 16 <sup>6</sup>	646 <sup>3</sup>	- 4 <sup>9</sup>	- 37 <sup>5</sup>	7
73 <sup>1</sup>	- 1 <sup>2</sup>	+ 2 <sup>2</sup>	171 <sup>0</sup>	- 0 <sup>6</sup>	+ 2 <sup>6</sup>	32 <sup>7</sup>	+ 10 <sup>7</sup>	+ 11 <sup>2</sup>	873 <sup>8</sup>	- 3 <sup>7</sup>	+ 24 <sup>7</sup>	*8
88 <sup>3</sup>	+ 0 <sup>3</sup>	+ 3 <sup>8</sup>	258 <sup>9</sup>	+ 17 <sup>8</sup>	+ 24 <sup>4</sup>	13 <sup>8</sup>	+ 4 <sup>8</sup>	+ 9 <sup>7</sup>	1 031 <sup>7</sup>	- 28 <sup>3</sup>	+ 86 <sup>3</sup>	*9
391 <sup>2</sup>	- 0 <sup>6</sup>	+ 0 <sup>7</sup>	848 <sup>0</sup>	+ 12 <sup>4</sup>	- 9 <sup>7</sup>	112 <sup>1</sup>	+ 35 <sup>1</sup>	+ 58 <sup>0</sup>	4 390 <sup>9</sup>	- 17 <sup>1</sup>	+ 169 <sup>7</sup>	II D
288 <sup>6</sup>	+ 44 <sup>7</sup>	+ 68 <sup>1</sup>	287 <sup>5</sup>	+ 27 <sup>1</sup>	+ 17 <sup>0</sup>	38 <sup>5</sup>	+ 28 <sup>5</sup>	+ 22 <sup>6</sup>	1 648 <sup>2</sup>	+ 108 <sup>2</sup>	+ 44 <sup>9</sup>	10
72 <sup>9</sup>	+ 1 <sup>7</sup>	- 19 <sup>5</sup>	183 <sup>6</sup>	+ 9 <sup>8</sup>	+ 16 <sup>1</sup>	4 <sup>6</sup>	- 1 <sup>4</sup>	+ 1 <sup>3</sup>	1 169 <sup>0</sup>	+ 0 <sup>5</sup>	- 11 <sup>9</sup>	11
99 <sup>1</sup>	+ 13 <sup>0</sup>	+ 12 <sup>8</sup>	179 <sup>7</sup>	- 7 <sup>8</sup>	+ 1 <sup>6</sup>	16 <sup>6</sup>	+ 6 <sup>6</sup>	+ 11 <sup>0</sup>	1 124 <sup>2</sup>	- 0 <sup>5</sup>	+ 75 <sup>9</sup>	12
460 <sup>6</sup>	+ 59 <sup>4</sup>	+ 61 <sup>4</sup>	650 <sup>8</sup>	+ 29 <sup>1</sup>	+ 34 <sup>7</sup>	59 <sup>7</sup>	+ 33 <sup>7</sup>	+ 34 <sup>9</sup>	3 941 <sup>4</sup>	+ 108 <sup>2</sup>	+ 108 <sup>9</sup>	III D
113 <sup>8</sup>	- 2 <sup>8</sup>	- 21 <sup>0</sup>	141 <sup>8</sup>	+ 1 <sup>1</sup>	+ 2 <sup>6</sup>	29 <sup>3</sup>	- 25 <sup>7</sup>	- 20 <sup>8</sup>	1 016 <sup>6</sup>	+ 24 <sup>5</sup>	- 38 <sup>3</sup>	13
67 <sup>4</sup>	- 11 <sup>3</sup>	- 4 <sup>7</sup>	198 <sup>8</sup>	+ 30 <sup>6</sup>	+ 40 <sup>5</sup>	20 <sup>7</sup>	+ 3 <sup>7</sup>	+ 5 <sup>8</sup>	1 141 <sup>3</sup>	+ 4 <sup>9</sup>	- 33 <sup>5</sup>	14
86 <sup>3</sup>	- 12 <sup>5</sup>	+ 3 <sup>5</sup>	259 <sup>6</sup>	+ 37 <sup>7</sup>	+ 24 <sup>7</sup>	13 <sup>7</sup>	+ 3 <sup>7</sup>	+ 4 <sup>6</sup>	1 382 <sup>0</sup>	- 4 <sup>9</sup>	+ 13 <sup>1</sup>	*15
35 <sup>1</sup>	- 0 <sup>4</sup>	+ 0 <sup>2</sup>	98 <sup>5</sup>	- 4 <sup>1</sup>	+ 11 <sup>0</sup>	14 <sup>7</sup>	- 2 <sup>3</sup>	+ 5 <sup>4</sup>	688 <sup>0</sup>	- 13 <sup>5</sup>	- 7 <sup>0</sup>	16
61 <sup>5</sup>	+ 2 <sup>9</sup>	+ 3 <sup>6</sup>	138 <sup>3</sup>	+ 1 <sup>1</sup>	+ 3 <sup>1</sup>	21 <sup>2</sup>	+ 1 <sup>2</sup>	+ 2 <sup>0</sup>	1 153 <sup>0</sup>	+ 28 <sup>6</sup>	- 74 <sup>3</sup>	17
364 <sup>1</sup>	- 24 <sup>1</sup>	- 18 <sup>4</sup>	837 <sup>0</sup>	+ 66 <sup>4</sup>	+ 81 <sup>9</sup>	99 <sup>6</sup>	- 19 <sup>4</sup>	- 3 <sup>0</sup>	5 380 <sup>9</sup>	+ 39 <sup>6</sup>	- 140 <sup>5</sup>	IV D
47 <sup>0</sup>	+ 2 <sup>3</sup>	- 21 <sup>4</sup>	196 <sup>7</sup>	+ 5 <sup>3</sup>	+ 3 <sup>7</sup>	67 <sup>0</sup>	- 8 <sup>0</sup>	- 12 <sup>6</sup>	1 088 <sup>0</sup>	+ 5 <sup>4</sup>	+ 1 <sup>4</sup>	18
88 <sup>2</sup>	+ 10 <sup>1</sup>	- 8 <sup>9</sup>	127 <sup>3</sup>	+ 10 <sup>4</sup>	+ 11 <sup>6</sup>	180 <sup>2</sup>	+ 2 <sup>9</sup>	- 3 <sup>9</sup>	1 360 <sup>0</sup>	- 20 <sup>6</sup>	- 104 <sup>3</sup>	19
82 <sup>7</sup>	-	- 11 <sup>0</sup>	125 <sup>8</sup>	+ 12 <sup>6</sup>	- 17 <sup>2</sup>	50 <sup>7</sup>	+ 0 <sup>7</sup>	+ 8 <sup>3</sup>	930 <sup>0</sup>	+ 23 <sup>0</sup>	- 66 <sup>7</sup>	20
48 <sup>3</sup>	- 3 <sup>8</sup>	- 5 <sup>3</sup>	86 <sup>2</sup>	- 18 <sup>7</sup>	- 21 <sup>5</sup>	33 <sup>5</sup>	+ 6 <sup>5</sup>	+ 9 <sup>3</sup>	656 <sup>7</sup>	- 1 <sup>6</sup>	- 42 <sup>9</sup>	21
15 <sup>7</sup>	- 9 <sup>6</sup>	- 6 <sup>2</sup>	54 <sup>8</sup>	- 15 <sup>4</sup>	- 17 <sup>6</sup>	19 <sup>2</sup>	+ 4 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>5</sup>	580 <sup>0</sup>	- 89 <sup>5</sup>	- 44 <sup>4</sup>	22
28 <sup>1</sup>	+ 2 <sup>2</sup>	+ 1 <sup>7</sup>	67 <sup>3</sup>	+ 2 <sup>3</sup>	+ 23 <sup>3</sup>	51 <sup>7</sup>	+ 3 <sup>7</sup>	+ 6 <sup>4</sup>	753 <sup>9</sup>	+ 13 <sup>0</sup>	+ 19 <sup>6</sup>	23
310 <sup>0</sup>	+ 1 <sup>2</sup>	- 51 <sup>1</sup>	658 <sup>1</sup>	- 3 <sup>5</sup>	- 17 <sup>7</sup>	402 <sup>3</sup>	+ 9 <sup>8</sup>	+ 9 <sup>0</sup>	5 368 <sup>6</sup>	- 70 <sup>3</sup>	- 237 <sup>3</sup>	V D
2 242 <sup>3</sup>	+ 35 <sup>8</sup>	+ 26 <sup>2</sup>	4 161 <sup>5</sup>	+ 185 <sup>0</sup>	+ 122 <sup>3</sup>	743 <sup>8</sup>	+ 80 <sup>1</sup>	+ 111 <sup>4</sup>	25 223 <sup>9</sup>	- 151 <sup>9</sup>	- 438 <sup>7</sup>	Hela S J



## Utgifter för drift och underhåll i tusental kr.: Bånssektioner (forts.)

Sektions nr	K:o 78			K:o 71, 73			K:o 8 00, 08		
	Underhåll av inventarier o. effekter			Hjälpanläggningar			Inkomster		
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.
1	34.3	— 3.2	— 5.9	54.4	— 11.6	— 4.2	19.7	+ 1.7	— 6.6
2	20.3	— 1.5	— 1.2	—	—	—	3.9	+ 2.5	+ 1.9
3	21.4	— 1.4	— 6.3	—	—	—	4.6	+ 0.1	+ 1.7
4	26.9	— 4.3	— 2.5	—	—	—	42.8	+ 27.3	+ 17.7
<b>I D</b>	<b>102.9</b>	<b>— 10.4</b>	<b>— 15.9</b>	<b>54.4</b>	<b>— 11.6</b>	<b>— 4.2</b>	<b>71.0</b>	<b>+ 31.6</b>	<b>+ 14.7</b>
5	21.3	+ 1.2	+ 2.8	16.9	— 1.8	+ 3.0	26.1	+ 6.1	— 10.0
6	19.0	— 1.8	— 13.0	4.7	+ 0.3	+ 0.2	3.6	+ 2.1	— 1.2
7	16.6	+ 3.9	+ 0.4	—	—	—	1.3	— 0.2	— 7.3
*) 8	19.7	— 0.3	— 2.5	—	—	—	6.3	— 2.2	— 3.1
*) 9	21.5	— 0.9	— 10.1	—	—	—	43.1	+ 24.6	+ 38.6
<b>II D</b>	<b>98.1</b>	<b>+ 2.1</b>	<b>— 22.4</b>	<b>21.6</b>	<b>— 1.5</b>	<b>+ 3.2</b>	<b>80.4</b>	<b>+ 30.4</b>	<b>+ 17.0</b>
10	25.9	+ 1.8	—	12.1	+ 2.1	+ 2.7	12.0	+ 8.0	+ 3.0
11	19.4	— 2.2	—	—	—	—	14.3	+ 9.3	+ 6.7
12	24.6	+ 6.1	— 1.1	—	—	—	3.8	+ 2.8	+ 2.2
<b>III D</b>	<b>69.9</b>	<b>+ 5.7</b>	<b>— 1.1</b>	<b>12.1</b>	<b>+ 2.1</b>	<b>+ 2.7</b>	<b>30.1</b>	<b>+ 20.1</b>	<b>+ 11.9</b>
13	35.1	+ 11.8	+ 14.0	1) — 9.4	— 9.4	— 12.3	12.1	+ 9.8	+ 1.4
14	20.9	— 0.6	+ 1.7	—	—	—	4.5	+ 2.9	— 3.4
*) 15	37.8	+ 9.3	+ 9.9	—	—	—	4.2	+ 2.2	+ 0.8
16	16.8	— 4.1	— 1.4	—	—	—	0.8	+ 0.2	— 0.9
17	19.5	+ 0.3	+ 0.2	—	—	—	1.1	—	— 0.8
<b>IV D</b>	<b>130.7</b>	<b>+ 16.7</b>	<b>+ 24.4</b>	<b>1) — 9.4</b>	<b>— 9.4</b>	<b>— 12.3</b>	<b>22.7</b>	<b>+ 15.1</b>	<b>— 2.9</b>
18	24.6	+ 2.6	— 6.7	—	—	—	2.0	+ 1.0	— 2.7
19	28.7	— 2.5	— 0.7	—	—	—	12.4	+ 6.4	+ 1.0
20	17.2	— 2.2	— 3.3	—	—	—	2.1	+ 0.1	+ 0.6
21	13.8	— 0.6	— 3.8	—	—	—	9.2	+ 5.5	+ 2.0
22	14.9	— 3.0	+ 0.1	—	—	—	3.1	+ 1.8	+ 0.8
23	20.8	+ 3.4	+ 2.9	—	—	—	4.3	+ 3.3	+ 2.7
<b>V D</b>	<b>120.0</b>	<b>— 2.3</b>	<b>— 11.5</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>33.1</b>	<b>+ 18.1</b>	<b>+ 4.4</b>
<b>Hela S J</b>	<b>521.0</b>	<b>+ 11.8</b>	<b>— 26.5</b>	<b>78.7</b>	<b>— 20.4</b>	<b>— 10.6</b>	<b>237.3</b>	<b>+ 115.3</b>	<b>+ 45.1</b>

\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

1) Inkomstsaldo.

## Utgifter för drift och underhåll etc. (forts.): Maskinsektioner.

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K:o 41			K:o 42, 46 11-19, 27			K:o 42 31		
	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.	Sektionsledning			Personalutgifter för ångloktjänst <sup>1)</sup>			Lokbränsle		
				Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.
1	9 713·2	+ 157·4	+ 429·9	84·3	+ 4·0	+ 7·0	428·7	- 1·8	+ 2·3	269·0	+ 51·4	+ 21·9
2	4 488·7	+ 33·5	+ 263·3	66·4	-	- 0·2	201·8	+ 16·8	+ 16·7	209·5	+ 6·5	+ 23·2
<b>I D</b>	<b>14 201·9</b>	<b>+ 190·9</b>	<b>+ 693·2</b>	<b>150·7</b>	<b>+ 4·0</b>	<b>+ 6·8</b>	<b>630·5</b>	<b>+ 15·0</b>	<b>+ 19·0</b>	<b>478·5</b>	<b>+ 57·9</b>	<b>+ 45·1</b>
*5	6 417·1	+ 21·7	+ 422·7	67·8	+ 0·2	+ 0·9	637·2	+ 37·8	- 70·5	479·1	+ 32·2	- 2·2
6	2 422·6	- 43·7	+ 0·9	57·0	- 0·2	+ 1·6	431·7	- 45·9	- 64·8	402·6	+ 2·1	+ 28·0
<b>II D</b>	<b>8 839·7</b>	<b>- 22·0</b>	<b>+ 423·6</b>	<b>124·8</b>	<b>-</b>	<b>+ 2·4</b>	<b>1 068·9</b>	<b>- 8·1</b>	<b>- 135·3</b>	<b>881·7</b>	<b>+ 34·3</b>	<b>+ 25·8</b>
10 o.												
<b>III D</b>	<b>6 516·8</b>	<b>- 27·3</b>	<b>+ 235·0</b>	<b>80·2</b>	<b>+ 0·7</b>	<b>- 8·5</b>	<b>206·6</b>	<b>- 4·3</b>	<b>+ 6·1</b>	<b>162·7</b>	<b>- 4·3</b>	<b>+ 16·9</b>
13	2 126·2	- 16·2	- 57·2	49·1	- 0·9	+ 0·2	637·4	- 64·2	- 113·6	687·9	+ 10·9	- 5·0
14	2 939·5	- 368·3	- 180·1	45·1	+ 0·7	- 0·8	761·7	- 169·9	- 245·3	916·3	- 82·7	- 163·2
*15	4 568·0	- 103·1	+ 164·1	59·9	- 0·4	+ 5·0	768·3	- 12·1	- 19·3	724·1	- 14·9	+ 58·6
<b>IV D</b>	<b>9 633·7</b>	<b>- 487·6</b>	<b>- 73·2</b>	<b>154·1</b>	<b>- 0·6</b>	<b>+ 4·4</b>	<b>2 167·4</b>	<b>- 246·2</b>	<b>- 378·2</b>	<b>2 328·3</b>	<b>- 86·7</b>	<b>- 109·6</b>
19	4 255·3	+ 348·4	- 316·1	83·8	+ 0·2	+ 2·4	15·0	+ 4·1	+ 5·2	13·7	+ 3·7	+ 4·2
20	1 746·0	+ 174·8	+ 214·1	48·9	- 1·6	+ 0·4	443·8	+ 0·2	+ 9·1	677·7	+ 207·7	+ 246·0
21	3 080·0	+ 13·3	+ 116·4	50·9	+ 2·0	+ 3·8	956·0	- 31·1	+ 9·5	1 285·5	+ 92·5	+ 189·2
<b>V D</b>	<b>9 081·3</b>	<b>+ 536·5</b>	<b>+ 14·4</b>	<b>183·6</b>	<b>+ 0·6</b>	<b>+ 6·6</b>	<b>1 414·8</b>	<b>- 26·8</b>	<b>+ 23·8</b>	<b>1 976·9</b>	<b>+ 303·9</b>	<b>+ 439·4</b>
<b>Hela S J</b>	<b>48 273·4</b>	<b>+ 190·5</b>	<b>+ 1 293·0</b>	<b>693·4</b>	<b>+ 4·7</b>	<b>+ 11·7</b>	<b>5 488·2</b>	<b>- 270·4</b>	<b>- 464·6</b>	<b>5 828·1</b>	<b>+ 305·1</b>	<b>+ 417·6</b>

Sektions nr	K:o 42, 46 32, 33, 40			K:o 43 11-19, 27			K:o 43 35 minus K:o 1 35			K:o 43 33, 40		
	Övr. sakl. utgifter för ångloktjänst <sup>1)</sup>			Personalutgifter för elektroloktjänst <sup>2)</sup>			Elektr. energi för tågrörelsen			Övr. sakl. utgifter för elektroloktjänst <sup>2)</sup>		
	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn. st.	+ mot f. å.
1	10·1	- 1·9	- 1·2	2 302·1	+ 13·3	+ 73·5	2 467·5	-	+ 267·0	100·7	- 15·4	- 23·9
2	9·5	+ 0·8	- 3·1	1 589·6	- 11·4	+ 29·2	1 699·5	-	+ 201·9	45·7	- 1·8	- 5·4
<b>I D</b>	<b>19·6</b>	<b>- 1·1</b>	<b>- 4·3</b>	<b>3 891·7</b>	<b>+ 1·9</b>	<b>+ 102·7</b>	<b>4 167·0</b>	<b>-</b>	<b>+ 468·9</b>	<b>146·4</b>	<b>- 17·2</b>	<b>- 29·3</b>
*5	24·3	- 11·6	- 2·3	1 567·3	+ 28·7	+ 149·4	2 199·1	-	+ 369·2	44·7	- 4·8	- 5·5
6	14·5	- 5·0	- 3·8	475·1	+ 24·2	+ 24·2	473·4	-	+ 45·5	15·1	- 0·2	- 1·4
<b>II D</b>	<b>38·8</b>	<b>- 16·6</b>	<b>- 6·1</b>	<b>2 042·4</b>	<b>+ 52·9</b>	<b>+ 173·6</b>	<b>2 672·5</b>	<b>-</b>	<b>+ 414·7</b>	<b>59·8</b>	<b>- 5·0</b>	<b>- 6·9</b>
10 o.												
<b>III D</b>	<b>16·5</b>	<b>- 3·9</b>	<b>- 1·3</b>	<b>2 148·0</b>	<b>- 17·1</b>	<b>- 14·4</b>	<b>2 359·7</b>	<b>-</b>	<b>+ 220·0</b>	<b>71·4</b>	<b>+ 1·4</b>	<b>- 4·9</b>
13	23·4	- 6·6	- 9·9	89·4	+ 31·5	+ 89·4	-	-	-	2·7	- 2·1	+ 2·7
14	37·3	- 25·8	- 26·0	152·7	+ 21·4	+ 116·3	277·1	-	+ 277·1	9·1	+ 3·1	+ 6·9
*15	59·8	- 24·6	- 10·5	929·4	- 2·9	+ 88·7	1 092·0	-	+ 81·2	16·0	- 1·8	- 2·0
<b>IV D</b>	<b>120·5</b>	<b>- 57·0</b>	<b>- 46·4</b>	<b>1 171·5</b>	<b>+ 50·0</b>	<b>+ 294·4</b>	<b>1 369·1</b>	<b>-</b>	<b>+ 358·3</b>	<b>27·8</b>	<b>- 0·8</b>	<b>+ 7·6</b>
19	0·5	+ 0·1	+ 0·1	1 293·7	+ 255·5	+ 58·3	1 268·2	+ 68·2	- 243·4	56·0	+ 9·0	- 3·5
20	15·8	- 1·5	- 1·7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	42·8	- 8·2	- 6·2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>V D</b>	<b>59·1</b>	<b>- 9·6</b>	<b>- 7·8</b>	<b>1 293·7</b>	<b>+ 255·5</b>	<b>+ 58·3</b>	<b>1 268·2</b>	<b>+ 68·2</b>	<b>- 243·4</b>	<b>56·0</b>	<b>+ 9·0</b>	<b>- 3·5</b>
<b>Hela S J</b>	<b>254·5</b>	<b>- 88·2</b>	<b>- 65·9</b>	<b>10 547·3</b>	<b>+ 343·2</b>	<b>+ 614·6</b>	<b>11 836·5</b>	<b>+ 68·2</b>	<b>+ 1 218·5</b>	<b>361·4</b>	<b>- 12·6</b>	<b>- 37·0</b>

\* Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

<sup>1)</sup> Inklusiv förbränningsmotorvagnstjänst. — <sup>2)</sup> Inklusiv elektromotorvagnstjänst.

## Utgifter för drift och underhåll i tusental kr.: Maskinsektioner (forts.)

Sektions nr	K:o 44, 45			K:o 47			K:o 48 minus K:o 4 08			K:o 76, 77		
	Lokstallar samt vatten- och kolstationer			Vagnjänst			Verkstadsjänst, gemens. omkostnader			Underhåll av rull. materiel		
	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.
1	516·7	+ 15·8	— 35·6	1 450·1	+ 44·5	+ 95·3	59·6	— 0·4	+ 8·4	1 387·0	— 0·4	+ 8·6
2	344·0	+ 3·3	— 12·6	12·4	— 0·9	— 1·5	4·6	+ 1·2	+ 0·4	286·9	+ 22·9	+ 25·9
<b>I D</b>	<b>860·7</b>	<b>+ 19·1</b>	<b>— 48·2</b>	<b>1 462·5</b>	<b>+ 43·6</b>	<b>+ 93·8</b>	<b>64·1</b>	<b>+ 0·8</b>	<b>+ 8·8</b>	<b>1 673·9</b>	<b>+ 22·5</b>	<b>+ 34·5</b>
*5	363·4	— 40·2	— 39·3	312·5	— 18·9	— 25·9	36·1	+ 5·6	+ 5·1	598·4	+ 8·7	+ 54·6
6	180·4	— 16·6	— 14·7	22·5	+ 0·7	— 0·1	18·7	+ 0·4	— 1·4	224·4	+ 13·0	— 0·1
<b>II D</b>	<b>543·8</b>	<b>— 56·8</b>	<b>— 54·0</b>	<b>335·0</b>	<b>— 18·2</b>	<b>— 26·0</b>	<b>54·8</b>	<b>+ 6·0</b>	<b>+ 3·7</b>	<b>822·8</b>	<b>+ 21·7</b>	<b>+ 54·8</b>
10 o.												
<b>III D</b>	<b>398·6</b>	<b>— 1·4</b>	<b>— 8·4</b>	<b>309·7</b>	<b>+ 18·2</b>	<b>+ 14·0</b>	<b>26·2</b>	<b>— 1·7</b>	<b>+ 3·1</b>	<b>654·1</b>	<b>— 4·0</b>	<b>+ 25·5</b>
13	365·1	— 4·3	— 46·4	31·3	— 1·0	+ 0·6	12·2	+ 1·6	+ 1·6	184·4	+ 3·7	+ 5·4
14	466·4	— 86·8	— 100·7	7·2	— 0·2	— 0·5	11·4	— 2·3	— 2·0	214·7	— 37·8	— 50·6
*15	415·6	— 27·5	— 39·2	97·0	+ 35·9	+ 39·8	18·7	—	+ 0·9	329·9	— 71·6	— 42·0
<b>IV D</b>	<b>1 247·1</b>	<b>— 118·6</b>	<b>— 186·3</b>	<b>135·5</b>	<b>+ 34·7</b>	<b>+ 39·9</b>	<b>42·3</b>	<b>— 0·7</b>	<b>+ 0·5</b>	<b>729·0</b>	<b>— 105·7</b>	<b>— 87·2</b>
19	320·5	+ 15·9	— 18·7	138·0	+ 28·6	+ 7·7	83·2	— 13·0	+ 3·3	872·9	— 54·0	— 136·1
20	241·8	— 8·7	— 32·7	34·1	— 17·0	— 10·1	10·0	+ 0·6	— 0·9	184·1	+ 3·0	+ 11·1
21	378·0	— 9·1	— 48·2	35·7	— 0·8	— 4·5	16·1	— 2·1	— 2·0	243·3	— 24·3	— 27·4
<b>V D</b>	<b>940·3</b>	<b>— 1·9</b>	<b>— 99·6</b>	<b>207·8</b>	<b>+ 10·8</b>	<b>— 6·9</b>	<b>109·4</b>	<b>— 14·5</b>	<b>+ 0·4</b>	<b>1 300·3</b>	<b>— 75·3</b>	<b>— 152·1</b>
<b>Hela SJ</b>	<b>3 990·5</b>	<b>— 159·6</b>	<b>— 396·5</b>	<b>2 450·5</b>	<b>+ 89·1</b>	<b>+ 114·8</b>	<b>296·8</b>	<b>— 10·1</b>	<b>+ 16·5</b>	<b>5 180·1</b>	<b>— 140·8</b>	<b>— 125·2</b>

Sektions nr	K:o 78			K:o 35			K:o 71—74			K:o 4 00, 10—31		
	Underhåll av inventarier och effekter			Underhåll av byggnader m. m.			Hjälpanläggningar			Inkomster		
	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f. å.
1	25·8	+ 5·2	+ 0·3	80·7	+ 13·5	+ 18·5	535·1	+ 24·6	— 15·0	4·2	— 5·0	— 2·8
2	4·9	— 6·5	— 10·4	19·7	+ 1·6	— 1·1	—	—	—	5·7	— 1·1	— 0·3
<b>I D</b>	<b>30·7</b>	<b>— 1·3</b>	<b>— 10·1</b>	<b>100·4</b>	<b>+ 15·0</b>	<b>+ 17·4</b>	<b>535·1</b>	<b>+ 24·6</b>	<b>— 15·0</b>	<b>9·9</b>	<b>— 6·1</b>	<b>— 3·1</b>
*5	22·8	— 0·8	— 5·2	19·1	— 7·4	— 12·6	52·5	— 8·6	+ 4·4	7·2	— 0·8	— 2·6
6	10·9	— 2·1	+ 1·0	10·8	— 0·7	— 2·8	86·5	— 14·4	— 10·8	1·0	— 1·0	— 0·6
<b>II D</b>	<b>33·7</b>	<b>— 2·9</b>	<b>— 4·2</b>	<b>29·9</b>	<b>— 8·1</b>	<b>— 15·4</b>	<b>139·0</b>	<b>— 23·0</b>	<b>— 6·4</b>	<b>8·2</b>	<b>— 1·8</b>	<b>— 3·2</b>
10 o.												
<b>III D</b>	<b>36·7</b>	<b>— 5·5</b>	<b>— 8·6</b>	<b>7·5</b>	<b>— 1·6</b>	<b>— 6·9</b>	<b>57·5</b>	<b>— 0·2</b>	<b>+ 4·9</b>	<b>18·6</b>	<b>+ 3·6</b>	<b>+ 2·5</b>
13	15·0	+ 5·0	+ 5·6	13·0	+ 0·5	+ 1·4	22·5	+ 8·3	+ 9·1	7·2	— 1·4	— 1·7
14	18·8	+ 10·9	+ 6·7	25·3	+ 2·8	+ 0·1	—	—	+ 0·8	3·6	+ 1·7	— 1·1
*15	18·7	+ 2·0	— 2·9	42·0	+ 13·2	+ 4·7	—	—	—	3·4	— 1·6	— 1·1
<b>IV D</b>	<b>52·5</b>	<b>+ 17·9</b>	<b>+ 9·4</b>	<b>80·3</b>	<b>+ 16·5</b>	<b>+ 6·2</b>	<b>22·5</b>	<b>+ 8·3</b>	<b>+ 9·9</b>	<b>14·2</b>	<b>— 1·3</b>	<b>— 3·6</b>
19	16·9	+ 1·6	— 4·6	44·9	+ 7·6	+ 0·8	52·0	+ 7·0	+ 5·8	4·1	— 13·9	— 2·4
20	22·5	+ 5·1	— 1·3	17·0	— 6·1	— 0·9	51·8	— 6·9	— 5·8	1·5	—	— 0·1
21	23·3	— 4·3	+ 4·9	17·0	— 2·2	— 3·8	33·0	+ 0·5	+ 1·2	1·6	— 0·4	— 0·4
<b>V D</b>	<b>62·7</b>	<b>+ 2·4</b>	<b>— 1·0</b>	<b>78·9</b>	<b>— 0·7</b>	<b>— 3·9</b>	<b>136·8</b>	<b>+ 0·6</b>	<b>+ 1·2</b>	<b>7·2</b>	<b>— 14·3</b>	<b>— 3·2</b>
<b>Hela SJ</b>	<b>216·3</b>	<b>+ 10·6</b>	<b>— 14·5</b>	<b>297·0</b>	<b>+ 21·1</b>	<b>— 2·6</b>	<b>890·9</b>	<b>+ 10·3</b>	<b>— 5·4</b>	<b>58·1</b>	<b>— 19·9</b>	<b>— 11·0</b>

\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid 6

## Utgifter för drift och underhåll etc. (forts.): Trafiksektioner.

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo**)			K:o 51			K:o 52**)			K:o 53							
	Summa	+ — mot kostn. st.		Sektionsledning			Stationstjänst <sup>1)</sup>			Tågtjänst							
					Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.				
1	5 425·6	—	27·2	+ 66·3	150·4	+ 11·5	+ 10·0	4 640·5	—	20·8	+ 41·6	466·2	+ 18·0	+ 23·7			
2	3 142·0	+	98·4	+ 175·2	83·2	+ 3·3	+ 6·0	2 455·3	+	68·1	+ 108·4	362·2	+ 13·4	+ 23·9			
3	4 004·7	+	92·5	+ 183·5	75·3	—	1·5	+ 0·9	3 229·4	+	44·7	+ 121·3	343·6	+ 7·1	+ 22·7		
4	6 221·1	+	334·8	+ 433·3	145·3	+ 1·3	+ 1·9	5 231·1	+	339·7	+ 442·9	623·5	+ 15·1	+ 24·5			
<b>I D</b>	<b>18 793·4</b>	<b>+</b>	<b>498·5</b>	<b>+ 858·3</b>	<b>454·2</b>	<b>+ 14·6</b>	<b>+ 18·8</b>	<b>15 556·3</b>	<b>+</b>	<b>431·7</b>	<b>+ 714·2</b>	<b>1 795·5</b>	<b>+ 53·6</b>	<b>+ 94·8</b>			
5	3 968·8	+	151·1	+ 207·9	88·1	—	1·4	+ 3·5	3 136·6	+	148·6	+ 190·6	351·6	+ 3·3	+ 10·7		
6	2 202·7	+	61·3	+ 108·5	76·2	+ 2·1	+ 1·1	1 650·7	+	45·7	+ 75·7	193·3	+ 4·2	+ 7·8			
7	970·4	+	40·4	+ 62·8	55·6	—	1·0	+ 1·3	647·3	+	36·0	+ 39·3	127·3	—	3·1	—	0·5
*)8	2 445·6	+	69·2	+ 130·4	80·2	+	3·8	+ 6·1	2 021·6	+	45·6	+ 106·4	251·3	+ 11·7	+ 15·4		
*)9	1 778·3	+	118·4	+ 178·3	77·8	+	0·9	— 10·8	1 208·2	+	72·9	+ 121·7	415·4	+ 39·8	+ 50·5		
<b>II D</b>	<b>11 365·8</b>	<b>+</b>	<b>440·4</b>	<b>+ 687·9</b>	<b>377·9</b>	<b>+</b>	<b>4·4</b>	<b>+ 1·2</b>	<b>8 664·4</b>	<b>+</b>	<b>348·8</b>	<b>+ 533·7</b>	<b>1 338·9</b>	<b>+ 55·9</b>	<b>+ 83·9</b>		
*)10	4 914·5	+	76·8	+ 294·1	89·3	—	5·1	— 4·8	3 926·5	+	73·2	+ 280·3	381·1	+ 5·1	+ 16·0		
11	2 347·9	+	69·1	+ 145·0	65·4	+	2·4	+ 1·8	2 013·2	+	81·4	+ 136·8	187·7	+ 2·5	+ 11·3		
12	1 897·7	+	28·4	— 6·3	73·8	—	2·5	— 1·4	1 476·0	+	26·0	— 20·1	234·3	+ 1·3	+ 8·1		
<b>III D</b>	<b>9 160·1</b>	<b>+</b>	<b>174·3</b>	<b>+ 432·8</b>	<b>228·5</b>	<b>—</b>	<b>5·2</b>	<b>— 4·4</b>	<b>7 415·7</b>	<b>+</b>	<b>180·6</b>	<b>+ 397·0</b>	<b>803·1</b>	<b>+</b>	<b>8·9</b>	<b>+ 35·4</b>	
13	1 367·1	+	14·4	— 27·2	67·0	—	0·3	— 1·1	904·4	+	28·8	+ 46·8	204·2	—	2·6	+ 15·9	
14	2 397·7	+	61·9	+ 84·2	92·3	+	5·6	+ 11·2	1 741·8	+	17·1	+ 33·1	271·5	+ 14·3	+ 17·7		
*)15	2 694·5	—	24·8	+ 36·8	102·1	+	7·6	+ 5·6	2 052·3	+	10·8	+ 75·5	277·7	—	1·5	—	
16	680·1	+	7·9	+ 14·3	50·1	+	0·1	+ 1·7	433·8	+	15·3	+ 27·2	70·4	—	0·9	—	0·5
17	990·3	+	37·6	+ 77·5	56·2	+	1·0	+ 2·1	697·7	+	22·4	+ 54·5	98·4	+ 9·9	+ 9·5		
<b>IV D</b>	<b>8 130·2</b>	<b>+</b>	<b>97·0</b>	<b>+ 185·6</b>	<b>367·7</b>	<b>+ 14·0</b>	<b>+ 19·5</b>	<b>5 830·0</b>	<b>+</b>	<b>94·4</b>	<b>+ 237·1</b>	<b>922·2</b>	<b>+</b>	<b>19·2</b>	<b>+ 42·6</b>		
19	1 833·8	+	71·7	+ 89·5	67·9	—	0·3	+ 2·4	1 405·7	+	101·0	+ 101·2	160·2	+ 2·4	+ 8·2		
*)20	1 152·6	—	32·4	+ 68·1	50·8	—	7·5	+ 1·0	744·4	+	9·4	+ 63·6	120·4	+ 4·3	+ 1·7		
*)21	1 667·8	—	32·2	+ 54·1	70·6	—	2·1	+ 5·0	1 167·0	+	32·1	+ 69·0	187·8	—	15·4	—	3·2
*)23	360·8	+	1·8	— 97·2	25·4	+	0·3	— 6·8	178·4	+	10·2	— 40·1	30·2	—	1·8	—	13·1
<b>V D</b>	<b>5 015·0</b>	<b>+</b>	<b>8·9</b>	<b>+ 114·5</b>	<b>214·7</b>	<b>—</b>	<b>9·6</b>	<b>+ 1·6</b>	<b>3 495·5</b>	<b>+</b>	<b>152·7</b>	<b>+ 193·7</b>	<b>498·6</b>	<b>—</b>	<b>10·5</b>	<b>— 6·4</b>	
<b>Hela SJ</b>	<b>52 464·5</b>	<b>+ 1 219·1</b>	<b>+ 2 279·1</b>	<b>1 643·0</b>	<b>+ 18·2</b>	<b>+ 36·7</b>	<b>40 961·9</b>	<b>+ 1 208·2</b>	<b>+ 2 075·7</b>	<b>5 358·3</b>	<b>+ 127·1</b>	<b>+ 250·3</b>					

\*\*) Exklusive utgifter å konto nr 52 99; se sid. 57.

1) Inklusive lokomotor- men exklusive lokväxlingstjänst; se sid. 56.

Sektions nr	K:o 35 77			K:o 44—46			K:o 47		
	Snöröjning			Stalltjänst samt motorvagns-, räls- buss- och lokomotortäktjänst <sup>1)</sup>			Vagntjänst		
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.
1	37·7	— 12·3	— 13·2	58·5	— 17·6	+ 9·6	48·4	— 4·5	— 5·0
2	24·1	+ 9·1	+ 7·9	37·2	— 7·7	+ 15·8	185·8	+ 12·4	+ 11·7
3	50·0	+ 45·0	+ 26·7	34·1	— 3·4	— 0·8	282·1	+ 2·1	+ 13·1
4	46·8	— 3·7	— 24·9	—	—	— 0·1	157·6	— 24·0	— 18·6
<b>I D</b>	<b>158·1</b>	<b>+ 38·1</b>	<b>— 3·5</b>	<b>129·8</b>	<b>— 28·7</b>	<b>+ 24·5</b>	<b>673·8</b>	<b>— 14·0</b>	<b>+ 1·2</b>
5	4·1	+ 2·1	+ 2·0	1·2	—	—	363·1	— 1·6	+ 5·4
6	51·2	+ 35·2	+ 24·1	98·3	— 35·0	— 9·2	126·2	+ 6·4	+ 6·1
7	33·4	+ 18·4	+ 16·9	66·4	— 2·1	+ 13·2	48·6	— 4·3	— 3·2
*) 8	8·2	+ 4·2	+ 3·7	24·6	— 1·5	— 2·0	95·4	+ 4·6	+ 7·9
*) 9	8·9	+ 7·9	+ 7·6	44·2	— 3·3	+ 12·4	20·5	+ 1·7	+ 1·7
<b>II D</b>	<b>105·8</b>	<b>+ 67·8</b>	<b>+ 54·3</b>	<b>234·7</b>	<b>— 41·9</b>	<b>+ 14·4</b>	<b>653·8</b>	<b>+ 6·8</b>	<b>+ 17·9</b>
*) 10	18·8	+ 11·8	— 3·9	10·0	— 2·1	—	415·2	— 4·6	+ 10·2
11	12·7	— 5·3	+ 2·8	—	—	—	86·5	— 3·1	+ 1·0
12	6·3	+ 5·3	+ 5·8	—	—	—	103·0	+ 1·4	+ 4·8
<b>III D</b>	<b>37·8</b>	<b>+ 11·8</b>	<b>+ 4·7</b>	<b>10·0</b>	<b>— 2·1</b>	<b>—</b>	<b>604·7</b>	<b>— 6·3</b>	<b>+ 16·0</b>
13	15·2	— 9·8	— 12·3	74·7	+ 2·6	— 69·7	94·4	— 3·3	— 3·9
14	55·1	+ 20·1	+ 15·5	34·3	— 11·7	— 10·0	189·3	+ 13·7	+ 16·1
*) 15	41·7	+ 21·7	+ 14·1	54·4	— 17·6	— 14·6	158·9	— 44·6	— 40·7
16	20·1	+ 0·1	+ 5·4	71·8	— 4·2	— 18·8	30·0	— 2·4	— 0·9
17	22·2	+ 2·2	— 1·5	64·1	— 1·5	+ 10·4	47·6	+ 4·7	+ 4·9
<b>IV D</b>	<b>154·3</b>	<b>+ 34·3</b>	<b>+ 21·2</b>	<b>299·3</b>	<b>— 32·4</b>	<b>— 102·7</b>	<b>520·2</b>	<b>— 31·9</b>	<b>— 24·5</b>
19	28·3	— 20·7	— 18·1	35·0	— 3·5	+ 0·8	141·5	— 5·4	— 2·3
*) 20	33·1	— 17·9	— 6·5	151·8	— 18·7	+ 13·3	46·1	— 0·3	— 2·9
*) 21	35·5	— 30·0	— 25·8	111·3	— 9·5	+ 8·3	90·9	— 7·0	+ 1·3
*) 23	16·0	— 0·5	— 3·3	97·8	— 4·8	— 30·0	12·1	— 1·8	— 3·6
<b>VD</b>	<b>112·9</b>	<b>— 69·1</b>	<b>— 53·7</b>	<b>395·9</b>	<b>— 36·5</b>	<b>— 7·5</b>	<b>290·6</b>	<b>— 14·5</b>	<b>— 7·5</b>
<b>Hela SJ</b>	<b>568·9</b>	<b>+ 82·9</b>	<b>+ 23·0</b>	<b>1 069·7<sup>2)</sup></b>	<b>— 141·6</b>	<b>— 71·4</b>	<b>2 743·1</b>	<b>— 59·9</b>	<b>+ 3·1</b>

\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65

<sup>1)</sup> Kostnader för lokomotorväxlingstjänst ingå å konto 52; se sid. 55. — <sup>2)</sup> Härav 733 254 kr. för motorvagns- samt rälsbuss- och lokomotortäktjänst.

## Kusental kr.: Trafiksektioner (forts.)

K:o 73-74			K:o 78			K:o 5 00, 10			Utgifter för viss vagnväxlingsloktjänst <sup>1)</sup>			Sektions nr
Hjälpanläggningar			Underhåll av inventarier och effekter			Inkomster			K:o 52 99			
Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f.å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f.å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f.å.	Summa	+ mot kostn.st.	+ mot f.å.	
—	—	—	29·6	— 6·1	— 4·6	5·7	— 4·6	— 4·2	445·4	+ 1·4	+ 5·0	1
—	—	—	13·7	+ 3·5	+ 2·7	19·5	+ 3·7	+ 1·2	313·2	+ 26·2	+ 25·1	*) 2
—	—	—	19·9	+ 0·3	— 0·7	29·7	+ 1·8	— 0·3	467·9	+ 7·9	+ 19·6	3
—	—	—	28·3	+ 7·3	+ 6·6	10·9	+ 0·9	— 1·0	690·5	+ 45·5	+ 52·5	4
—	—	—	91·5	+ 5·0	+ 4·0	65·8	+ 1·8	— 4·3	1 917·0	+ 81·0	+ 102·2	I D
—	—	—	25·0	+ 0·2	— 3·9	0·9	+ 0·1	+ 0·4	874·8	+ 124·8	+ 152·7	5
—	—	—	10·1	+ 1·9	+ 0·9	3·3	— 0·8	— 2·0	258·1	+ 25·1	+ 28·3	6
—	—	—	3·8	+ 0·8	+ 0·1	12·0	+ 4·3	+ 4·3	62·7	+ 2·7	— 1·0	7
—	—	—	10·7	+ 2·0	— 0·6	46·4	+ 1·2	+ 6·5	273·1	+ 7·1	+ 12·5	*) 8
—	—	—	3·9	— 1·2	— 4·6	0·6	+ 0·3	+ 0·2	8·7	—	— 0·1	*) 9
—	—	—	53·5	+ 3·7	— 8·1	63·2	+ 5·1	+ 9·4	1 477·4	+ 159·7	+ 192·4	II D
61·5	— 3·1	— 3·3	19·2	+ 1·7	— 1·9	7·1	+ 0·1	— 1·5	589·6	+ 54·6	+ 49·9	*) 10
—	—	—	13·1	— 0·5	— 2·8	30·7	+ 8·3	+ 5·9	180·2	+ 15·2	+ 12·5	11
—	— 0·3	—	6·8	— 0·9	— 1·3	2·5	+ 1·9	+ 2·2	132·7	— 17·3	— 22·1	12
61·5	— 3·4	— 3·3	39·1	+ 0·3	— 6·0	40·3	+ 10·3	+ 6·6	852·5	+ 52·5	+ 40·3	III D
—	—	—	7·2	— 1·0	— 2·9	—	—	—	70·7	— 3·7	+ 4·6	13
—	—	—	13·4	+ 2·8	+ 0·6	—	—	—	321·9	— 3·9	+ 10·4	14
—	—	—	8·4	— 0·9	— 2·7	1·0	+ 0·3	+ 0·4	200·1	— 1·1	+ 9·7	*) 15
—	—	—	3·9	— 0·1	+ 0·2	—	—	—	22·2	+ 2·3	— 3·1	16
—	—	—	4·7	— 1·0	— 2·4	0·1	+ 0·1	—	27·0	—	+ 1·4	17
—	—	—	37·6	— 0·2	— 7·2	1·1	+ 0·4	+ 0·4	641·9	— 5·9	+ 22·9	IV D
—	—	—	5·9	+ 0·9	— 0·2	10·7	+ 2·7	+ 2·5	474·9	+ 34·9	+ 60·4	19
3·8	— 0·2	— 0·1	2·5	— 1·3	— 1·9	0·3	+ 0·2	+ 0·1	64·4	+ 16·4	+ 15·6	*) 20
1·4	— 0·2	— 0·5	3·6	+ 0·1	+ 0·1	0·3	+ 0·2	+ 0·1	144·4	+ 6·4	+ 7·3	*) 21
—	—	—	0·9	+ 0·2	— 0·3	—	—	—	—	—	—	*) 23
5·2	— 0·4	— 0·6	12·9	— 0·1	— 2·3	11·3	+ 3·1	+ 2·7	683·7	+ 57·7	+ 83·3	V D
66·7	— 3·8	— 3·9	234·6	+ 8·7	— 19·6	181·7	+ 20·7	+ 14·8	5 572·5	+ 345·0	+ 441·1	IIela SJ

1) Utgifter, som utanför driftskostnadsräkenskaperna genom distriktskanslierna debiterats trafiksektionerna av maskinsektionerna för växlingstjänst å stationer, där mera omfattande sådan tjänst förekommit. Debiteringarna fråga äro sålunda att betrakta mera som statistiska uppgifter.

## Huvudförrådets med förrådsintendentens

(Dessa utgifter ingå i de i det föregående angivna utgifterna för drift och

Huvudförrådet i .....		Örebro			Göteborg		
Konto nr 69 01—66		Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f.å.	Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f.å.
<i>Personalutgifter.</i>							
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän .....	176·0	— 16·0	+ 11·0	102·7	— 10·3	— 2·8
12	» » icke ordinarie tjänstemän .....	13·9	+ 1·0	— 12·7	3·6	+ 0·1	+ 1·9
13	» » arbetarpersonal .....	—	—	—	—	—	—
16	» » personer utom verket .....	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner .....	1·3	+ 0·3	+ 0·1	1·1	+ 0·3	+ 0·2
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning .....	3·8	— 1·1	— 0·6	3·7	— 1·1	+ 0·6
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. begravningshjälp .....	3·5	+ 0·4	+ 0·1	1·6	— 1·0	— 0·1
27	Beklädnad .....	0·3	— 0·1	—	0·1	— 0·2	— 0·2
	Summa	198·8	— 15·6	— 2·1	112·8	— 12·2	— 0·4
<i>Sakliga utgifter.</i>							
01	Avsättning till förnyelsefond .....	22·6	—	— 9·3	22·1	—	— 2·7
05	Andel av förrådsbyråns kostnader .....	76·0	—	+ 5·4	42·9	—	+ 9·2
31	Bränsle utom brännolja .....	0·1	— 0·1	+ 0·1	—	— 0·1	—
32	Brännolja för motorer .....	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi .....	1·2	— 0·2	— 0·3	3·1	+ 0·9	+ 0·6
39	Vatten .....	0·7	+ 0·2	—	0·5	+ 0·1	+ 0·1
41	Skrivmaterialier .....	0·9	— 0·6	— 0·2	0·4	— 0·1	—
43	Övriga förrådsmaterialier .....	0·5	— 0·8	— 0·5	0·2	— 0·3	— 0·2
48	Förpackningsmaterialier .....	4·0	— 0·5	— 0·5	1·4	+ 0·4	+ 0·4
51	Hyor för tjänstelokaler .....	—	—	—	—	—	—
52	» » kolupplagsplatser .....	—	—	—	14·5	— 1·5	— 1·6
55	Telegram, telefon .....	1·9	— 0·1	—	2·4	—	+ 0·3
56	Uppvärmning .....	15·0	—	— 0·3	4·5	— 0·1	—
57	Renhållning av lokaler och områden .....	4·4	+ 0·2	— 0·1	2·7	— 0·1	— 1·9
58	Nattvaktjänst .....	4·1	—	— 0·1	—	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar .....	5·9	— 0·6	— 0·4	0·8	— 0·2	— 0·1
61	Underhåll av byggnader .....	10·2	— 1·3	+ 2·7	7·6	— 0·4	— 0·4
63	» » kolbås .....	—	— 0·2	— 0·1	0·2	— 0·1	— 0·4
64	» » och drift av kolkrananordningar .....	—	—	— 27·2	—	—	—
65	» » och energi för traverser och lyftkranar .....	2·7	+ 1·5	+ 1·5	4·5	+ 0·5	+ 0·4
66	» » och energi för automobiler .....	—	—	—	2·5	—	— 0·2

## kontoren utgifter i tusental kronor.

erhåll i form av omkostnadstillägg å förbrukade materialier).

Malmö			Östersund			Luleå			Samtliga		
Bokf. utg. summa	+ mot kostn.st.	- mot f.å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f.å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f.å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f.å.
100·8	-11·5	- 6·1	109·7	-13·1	+ 1·5	113·9	- 6·0	+ 11·6	603·1	-56·9	+ 15·2
3·1	+ 0·3	+ 3·1	10·0	+ 2·9	+ 1·9	2·9	- 2·4	- 3·9	33·5	+ 1·9	- 9·7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0·8	+ 0·5	+ 0·2	2·2	- 0·2	—	1·5	- 0·1	- 0·5	6·9	+ 0·8	—
5·0	+ 0·7	+ 0·3	5·4	+ 0·8	+ 1·3	5·2	+ 0·8	+ 0·2	23·2	- 0·1	+ 1·8
1·2	+ 0·1	- 0·1	2·5	+ 1·1	+ 1·2	1·6	+ 0·6	+ 0·6	10·4	+ 1·2	+ 1·7
0·3	—	+ 0·1	0·2	- 0·2	—	0·1	—	—	1·0	- 0·5	- 0·1
111·2	- 9·9	- 2·5	130·0	- 8·7	+ 5·9	125·3	- 7·1	+ 8·0	678·1	-53·4	+ 8·9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11·2	—	- 3·1	10·2	—	- 0·8	5·8	—	- 1·0	71·9	—	- 16·9
31·1	—	+ 1·3	25·3	—	+ 0·7	19·5	—	+ 1·4	194·8	—	+ 18·0
3·7	+ 1·4	+ 3·1	—	—	—	1·1	—	+ 0·4	4·9	+ 1·2	+ 3·6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1·4	+ 0·1	+ 0·1	0·6	- 0·1	- 0·1	0·5	—	+ 0·1	6·8	+ 0·7	+ 0·4
0·1	- 0·1	—	—	—	—	0·5	—	—	1·8	+ 0·2	+ 0·1
0·7	+ 0·3	+ 0·3	0·5	+ 0·1	+ 0·1	0·4	—	+ 0·1	2·9	- 0·3	+ 0·3
0·2	—	—	0·4	—	—	0·6	- 0·1	+ 0·1	1·9	- 1·2	- 0·6
1·2	+ 0·2	+ 0·2	1·4	—	- 0·1	0·4	- 0·1	- 0·1	8·4	—	- 0·1
—	—	—	—	—	—	4·2	—	—	4·2	—	—
3·6	- 4·0	- 4·0	2·0	—	—	—	—	—	20·1	- 5·5	- 5·6
2·3	—	—	1·2	—	+ 0·1	1·7	+ 0·2	+ 0·1	9·5	+ 0·1	+ 0·5
1·2	+ 0·1	- 1·5	3·6	—	—	1·0	—	- 0·1	25·3	—	- 1·9
3·5	—	+ 0·1	2·6	- 0·4	- 0·3	3·1	+ 0·1	- 0·7	16·3	- 0·2	- 2·9
0·9	—	—	—	—	—	—	—	—	5·0	—	- 0·1
2·1	+ 0·6	+ 0·6	1·5	—	- 0·2	1·5	—	+ 0·4	11·8	- 0·2	+ 0·3
6·4	+ 0·4	+ 1·7	7·9	+ 0·5	+ 2·3	3·6	- 0·4	- 0·3	35·7	- 1·2	+ 6·2
0·1	- 0·1	- 0·6	—	- 0·5	- 0·6	0·6	- 0·2	- 0·7	0·9	- 1·1	- 2·4
—	—	—	21·4	+ 4·9	+ 1·9	16·4	- 3·6	- 9·1	37·8	+ 1·3	- 34·4
0·6	+ 0·1	- 1·6	—	- 0·1	—	—	—	—	7·8	+ 2·0	+ 0·3
1·3	—	- 1·5	0·6	- 0·4	- 0·3	—	—	—	4·4	- 0·4	- 2·2



Huvudförrådet i .....		Örebro			Göteborg		
Konto nr 69 67—99 och 600, 652, 665		Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.
67	Underhåll och energi för truckar .....	1'1	+ 0'2	—	0'8	+ 0'1	+ 0'6
68	» av övriga inventarier .....	0'4	— 0'2	—	0'2	— 0'3	— 0'4
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand.....	8'3	— 5'5	— 7'5	5'4	— 0'1	—
72	» » » » » » » med kran .....	10'2	+ 6'7	+ 7'3	3'0	—	+ 0'1
73	» » » » utlämn. av oljor.....	8'6	+ 0'6	+ 1'0	4'9	—	—
74	» » » » » » » bränsle utom brännoljor för hand.....	0'6	+ 0'3	+ 0'4	0'2	—	—
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom brännoljor med kran	—	—	—	0'3	—	—
76	» » » » virke för hand .....	7'9	— 2'7	— 2'6	9'5	—	—
77	» » » » » » » med kran .....	—	—	—	4'0	—	+ 0'1
78	» » » » » » » övriga förrådseffekter för hand...	128'4	+ 1'4	+ 7'0	53'3	—	+ 4'6
79	» » » » » » » med kran...	6'3	+ 2'0	+ 1'3	2'2	—	—
80	Färgrivning.....	—	—	—	0'7	—	—
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand.....	0'6	+ 0'3	+ 0'5	—	—	— 5'3
82	» » » » » » » med kran .....	0'2	— 1'2	+ 0'2	4'5	— 0'8	+ 4'5
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot.....	4'2	— 4'9	— 3'5	1'6	— 0'4	+ 0'7
93	» » » » virke.....	4'2	— 3'6	— 2'8	7'6	— 2'4	— 2'6
94	» » » » » övrigt .....	47'6	+ 1'0	+ 3'7	26'9	+ 0'9	+ 3'7
95	» » » » » , kostn. för körslor etc. ....	0'2	— 0'2	—	—	— 0'1	—
96	Reserverade trafikvagnar och växlingstjänst .....	9'1	—	—	1'0	—	—
98	Automobiltransporter med S J fordon.....	—	—	—	5'2	—	— 2'8
99	Trucktransporter .....	3'8	+ 0'1	+ 0'1	1'2	—	—
	Summa	391'9	— 8'2	— 24'2	242'8	— 4'1	+ 6'7
	Summa personal- och sakliga utgifter	590'7	— 23'7	— 26'3	355'6	— 16'3	+ 6'3
	<i>Inkomster:</i>						
600	Ej specificerade inkomster.....	—	—	—	—	—	—
652	Hyrer för kolupplagsplatser .....	24'5	—	— 6'1	—	—	—
665	Uthyrning av kolkrananordningar.....	—	—	+ 28'6	—	—	—
	Summa inkomster	24'5	—	+ 22'5	—	—	—
	Summa utgifter (saldo)	566'2	— 23'7	— 3'8	355'6	— 16'3	+ 6'3

## Intoren utgifter i tusental kronor (forts.).

Malmö			Östersund			Luleå			Samtliga		
Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1·9	+ 0·3	+ 0·6
0·5	- 0·2	+ 0·1	0·3	—	—	0·1	- 0·1	—	1·5	- 0·3	- 0·3
4·9	- 0·6	- 0·3	1·6	+ 0·2	- 2·5	4·4	- 0·1	+ 1·0	24·6	- 6·1	- 9·3
0·4	+ 0·1	+ 0·2	2·7	- 0·3	+ 2·4	—	—	—	16·3	+ 6·5	+ 10·0
3·7	+ 0·1	+ 0·1	7·9	+ 1·2	+ 1·1	9·6	+ 0·4	+ 0·1	34·7	+ 2·3	+ 2·3
—	- 0·1	—	2·5	- 2·0	- 2·3	3·4	+ 0·4	+ 0·5	6·7	- 1·4	- 1·4
—	—	—	0·1	- 0·2	+ 0·1	—	—	—	0·4	- 0·2	+ 0·1
4·2	- 0·1	—	—	—	—	0·6	—	—	22·2	- 2·8	- 2·6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4·0	—	+ 0·1
54·5	+ 4·5	+ 7·7	53·1	+ 3·1	+ 6·4	60·0	+ 5·0	+ 5·6	349·3	+ 14·0	+ 31·3
2·2	+ 0·2	+ 0·2	1·6	+ 0·1	+ 1·4	—	—	—	12·3	+ 2·3	+ 2·9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·7	—	—
—	—	- 8·6	1·1	+ 0·6	+ 1·1	3·1	—	+ 2·3	4·8	+ 0·9	- 10·0
5·8	- 2·7	+ 5·8	1·8	+ 0·4	+ 1·8	2·6	+ 2·6	+ 2·6	14·9	- 1·7	+ 14·9
0·6	- 1·9	- 1·0	6·7	- 1·8	- 2·7	31·6	+ 1·6	- 7·4	44·7	- 7·4	- 13·9
2·4	- 0·1	- 0·8	2·9	- 1·1	- 0·5	0·9	- 0·6	- 0·5	18·0	- 7·8	- 7·2
25·9	+ 7·9	+ 8·4	29·0	+ 5·0	+ 6·5	74·0	+ 4·0	- 2·6	203·4	+ 18·8	+ 19·7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·2	- 0·3	—
4·0	—	—	—	—	—	0·7	+ 0·2	—	14·8	+ 0·2	—
3·7	- 0·1	- 1·3	4·1	- 0·3	+ 0·2	—	—	—	13·0	- 0·4	- 3·9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5·0	+ 0·1	+ 0·1
184·4	+ 6·0	+ 5·6	194·6	+ 8·9	+ 15·7	251·9	+ 9·3	- 7·8	1 265·6	+ 11·9	- 4·0
295·6	- 3·9	+ 3·1	324·6	+ 0·2	+ 21·6	377·2	+ 2·2	+ 0·2	1 943·7	- 41·5	+ 4·9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0·1	- 0·1	- 0·1	0·2	- 0·2	+ 0·3	24·8	- 0·3	- 5·9
—	—	—	3·6	- 1·1	- 0·1	10·4	- 10·4	- 7·0	14·0	- 11·5	+ 21·5
—	—	—	3·7	- 1·2	- 0·2	10·6	- 10·6	- 6·7	38·8	- 11·8	+ 15·6
295·6	- 3·9	+ 3·1	320·9	- 1·0	+ 21·4	366·6	- 8·4	- 6·5	1 904·1	- 53·3	+ 20·5

Konto	Huvudverkstaden i.....	Örebro			Tomtebodas		
		Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f.å.	Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f.å.
	<i>Gemensamma omkostnader.</i>						
79 05, } 10, 20 }	Administration samt befäl i verkstaden ...	574·2	— 14·5	+ 13·7	178·9	+ 7·0	+ 11·3
30	Välfärdsanordningar .....	298·4	— 7·6	+ 42·4	77·1	+ 8·8	+ 15·7
40, 50	Uppvärmning, belysning .....	156·4	+ 25·9	+ 18·3	38·4	+ 7·3	+ 10·7
60, 70	Arbetsmask., transporter, lastn. o. lossn....	508·9	+ 23·1	+ 19·8	95·3	— 4·8	+ 0·6
80	Övriga underhålls- samt renhålln.-utgifter	187·9	+ 16·9	+ 19·8	58·3	— 0·8	— 14·6
92, 93	Fraktkostnader .....	14·9	— 10·1	— 5·5	1·9	— 0·8	— 0·3
98	Avsättning till förnyelsefond .....	335·6	—	+ 9·6	61·8	—	+ 1·7
99	Skatter och onera .....	30·7	— 0·3	+ 2·8	4·5	+ 0·2	+ 1·9
15	Kompensation för fam.-pens.-avdrag .....	92·5	+ 45·9	+ 92·5	21·3	+ 10·5	+ 21·3
	Summa	<b>2 199·5</b>	<b>+ 79·3</b>	<b>+ 213·4</b>	<b>537·5</b>	<b>+ 27·4</b>	<b>+ 48·3</b>
	<i>Underhåll av rullande materiel inklusive andel av ovan angivna gemensamma omkostnader.</i>						
77 00-48	Ånglok .....	1 270·4	— 632·4	— 702·6	—	— 0·2	— 0·1
50-65	Elektrolok .....	717·2	+ 49·1	+ 63·7	—	— 0·2	—
76 00-63	Motorvagnar, rälbussar, lokomotorer .....	462·1	+ 161·6	+ 221·4	—	—	— 0·4
	Summa lok m. fl.	<b>2 449·7</b>	<b>— 421·7</b>	<b>— 417·5</b>	—	— 0·4	— 0·5
77 81	Tvåaxliga personvagnar .....	40·2	— 44·4	— 35·8	190·1	— 39·8	— 12·3
82	Fyraxliga » .....	3 990·2	+ 194·1	+ 173·3	1 462·2	+ 44·3	+ 76·5
83	Tvåaxliga post-, fäng- o. resgodsvagnar...	5·0	+ 1·4	+ 1·6	25·0	+ 9·0	+ 0·8
84	Fyraxliga » » » » .....	4·5	— 2·0	— 2·7	155·4	— 40·5	— 55·4
91	Slutna godsvagnar .....	88·6	+ 15·5	+ 10·9	26·4	— 15·7	— 14·1
92	Öppna » .....	115·7	— 1·8	+ 5·3	24·5	— 3·5	— 4·9
93	Malmvagnar .....	12·6	+ 12·6	— 5·9	—	—	—
	Summa vagnar	<b>4 256·8</b>	<b>+ 175·4</b>	<b>+ 146·7</b>	<b>1 883·6</b>	<b>— 46·2</b>	<b>— 9·4</b>
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>						
78 52	Traktorer, truckar och plattformsvagnar ..	79·0	+ 21·0	+ 14·3	—	—	—
66	Övriga inventarier och effekter .....	42·2	— 13·9	— 8·4	—	—	—
99	Presenningar (trafik-) .....	498·9	— 40·9	— 25·6	—	—	—
	Summa	<b>620·1</b>	<b>— 33·8</b>	<b>— 19·7</b>	—	—	—
	<i>Arbeten för kapitalökningsmedel.</i>						
4	Nya byggn. o. anlägg. samt markförvärv	—	—	—	—	—	—
5	Rullande materiel samt övriga inventarier	23·1	—	— 6·9	0·2	—	+ 0·1
	<i>Arbeten för förnyelsefundsmedel.</i>						
8	Nya byggn. o. anlägg. samt markförvärv	155·2	—	+ 105·6	2·9	—	— 1·6
9	Rullande materiel samt övriga inventarier	564·2	—	— 541·0	44·8	—	— 4·2
3	Övriga arbeten .....	3 260·7	—	+ 338·0	97·3	—	+ 0·4
	Summa utgifter för verkstäderna	<b>11 329·8</b>	—	<b>— 394·8</b>	<b>2 028·8</b>	—	<b>— 15·2</b>
	Avgär debiteringar till andra tjänsteställen m. fl. ....	—	—	—	—	—	—

## utgifter i tusental kronor.

(Forts. å nästa sida).

Göteborg			Malmö			Östersund			Bollnäs		
Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ mot kostn.st.	- mot f. å.
224·2	— 3·4	— 2·0	293·8	— 5·9	+ 5·1	149·9	— 2·7	— 0·7	113·9	+ 3·5	+ 8·3
139·6	+ 2·6	+ 15·2	184·2	— 3·8	+ 21·6	48·2	— 3·1	+ 4·1	53·8	+ 0·4	+ 0·5
26·5	— 2·8	— 6·1	46·8	— 10·0	+ 1·2	34·2	+ 2·2	— 2·6	39·4	+ 8·7	+ 4·2
236·9	+ 11·0	— 15·6	236·4	+ 0·2	— 3·8	67·6	— 4·1	— 14·9	96·6	+ 6·1	— 1·2
81·3	— 14·7	— 7·4	148·2	+ 4·1	+ 6·6	50·7	+ 14·1	+ 6·6	41·4	+ 0·6	— 3·8
0·5	— 0·5	+ 0·1	2·9	— 0·1	—	6·0	+ 0·9	— 0·8	3·9	+ 0·9	+ 0·6
123·5	—	+ 1·6	252·7	—	+ 2·2	53·0	—	+ 0·4	49·9	—	+ 0·9
10·9	+ 4·4	+ 4·4	16·1	+ 4·1	+ 4·4	4·9	+ 0·1	+ 0·6	4·6	+ 1·0	+ 1·3
33·8	+ 16·6	+ 33·8	53·0	+ 27·8	+ 53·0	14·2	+ 6·7	+ 14·2	14·4	+ 6·8	+ 14·4
877·2	+ 13·2	+ 24·0	1 234·1	+ 16·4	+ 90·3	428·6	+ 14·1	+ 7·0	417·2	+ 28·0	+ 25·2
1·1	— 0·6	— 0·4	3·8	— 32·4	— 10·6	675·2	— 94·3	— 76·6	1·0	— 1·0	— 0·7
4·3	+ 1·7	+ 2·9	1 518·1	+ 87·9	+ 216·4	1·7	— 0·4	—	0·5	— 0·4	— 0·5
—	— 0·6	— 0·1	7·0	+ 4·1	+ 1·4	2·5	— 0·5	+ 0·5	—	— 0·3	— 0·1
5·4	+ 0·5	+ 2·4	1 528·9	+ 59·6	+ 207·2	679·4	— 95·2	— 76·1	1·6	— 1·7	— 1·3
224·0	+ 8·9	+ 33·4	915·0	+ 22·6	+ 41·4	281·8	+ 66·9	+ 32·3	4·5	— 1·1	— 2·8
777·4	+ 17·8	+ 20·0	1 648·5	— 76·0	— 52·2	147·4	+ 0·8	+ 16·4	3·4	— 3·3	— 2·9
95·4	— 30·6	— 58·0	38·7	— 16·4	— 10·6	40·5	— 11·4	— 13·8	126·6	— 13·7	+ 23·4
43·4	+ 26·6	+ 22·6	299·7	— 41·1	— 2·6	27·0	+ 8·3	+ 9·2	1·1	+ 0·4	+ 0·6
960·4	+ 144·7	+ 140·7	12·8	— 23·6	— 2·3	7·0	+ 0·2	— 0·5	473·7	— 6·9	+ 21·1
767·0	— 149·6	— 126·0	89·0	— 19·9	+ 1·7	8·7	— 0·1	+ 0·2	700·7	— 21·2	— 9·7
—	—	—	0·2	— 3·9	— 3·6	—	—	—	—	—	—
2 867·6	+ 17·8	+ 32·7	3 003·9	— 158·3	— 28·2	512·4	+ 64·7	+ 43·8	1 310·0	— 45·8	+ 29·7
0·1	— 0·3	— 0·1	—	— 0·4	— 0·1	—	— 0·4	—	0·3	— 0·1	+ 0·3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	14·5	+ 0·8	— 2·1	—	—	—
0·1	— 0·3	— 0·1	—	— 0·4	— 0·1	14·6	+ 0·4	— 2·1	0·3	— 0·1	+ 0·3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0·4	—	— 9·2	—	—	—	—	—	—
6·2	—	+ 1·0	18·8	—	+ 2·2	3·0	—	+ 0·3	6·8	—	+ 1·3
208·2	—	— 196·2	321·6	—	— 5·6	34·7	—	+ 1·8	134·4	—	— 72·7
1 320·0	—	+ 231·8	388·4	—	+ 236·7	198·1	—	+ 3·6	222·4	—	— 8·3
4 407·5	—	+ 71·6	5 262·0	—	+ 403·0	1 442·1	—	— 29·2	1 675·5	—	— 51·0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Konto	Huvudverkstaden i .....	Notviken			Samtliga		
		Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f. å.	Bokf. utg. Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f. å.
	<i>Gemensamma omkostnader.</i>						
79 05, 10, 20, 30	Administration samt befäl i verkstaden...	193·2	+ 3·2	+ 2·1	1 728·1	— 12·8	+ 37·8
40, 50	Välfärdsanordningar .....	104·9	+ 9·6	+ 13·3	906·2	+ 6·9	+ 112·8
60, 70	Uppvärmning, belysning.....	63·2	+ 8·7	+ 8·5	404·9	+ 40·0	+ 34·3
80	Arbetsmask., transporter, lastn. o. lossn.	208·6	+ 15·4	— 0·6	1 450·1	+ 46·9	— 15·7
92, 98	Övriga underhålls- samt renhålln.-utgifter	109·4	+ 13·4	— 7·6	677·2	+ 33·6	— 0·4
98	Fraktkostnader.....	28·9	— 0·8	— 2·7	59·0	— 10·5	— 8·6
98	Avsättning till förnyelsefond .....	131·4	—	— 5·1	1 007·3	—	+ 11·3
99	Skatter och onera .....	22·8	— 6·4	— 5·5	94·5	+ 3·1	+ 9·9
15	Kompensation för fam.-pens.-avdrag.....	23·6	+ 11·8	+ 23·6	252·8	+ 126·1	+ 252·8
	Summa	886·0	+ 54·9	+ 26·0	6 580·1	+ 233·3	+ 434·2
	<i>Underhåll av rullande materiel inklusive andel av ovan angivna gemensamma omkostnader.</i>						
77 00-48	Ånglok .....	21·6	— 23·0	— 13·2	1 973·2	— 783·9	— 804·2
50-65	Elektrolok.....	900·5	— 25·5	— 151·4	3 142·3	+ 112·2	+ 131·1
76 00-63	Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer ...	11·7	+ 1·8	+ 3·9	483·3	+ 166·1	+ 226·6
	Summa lok m. fl.	933·8	— 46·7	— 160·7	5 598·8	— 505·6	— 446·5
77 81	Tvåaxliga personvagnar .....	82·3	— 10·2	— 10·9	1 737·9	+ 2·9	+ 45·3
82	Fyraxliga .....	129·1	+ 5·5	+ 11·6	8 158·2	+ 183·2	+ 242·7
83	Tvåaxliga post-, fång- och resgodsvagnar	36·0	+ 0·1	— 4·6	367·2	— 61·6	— 61·2
84	Fyraxliga .....	33·7	+ 24·8	+ 25·0	564·3	— 23·5	— 3·3
91	Slutna godsvagnar .....	52·3	— 6·0	+ 23·9	1 621·2	+ 108·2	+ 179·7
92	Öppna .....	12·6	— 10·7	— 0·4	1 718·2	— 206·8	— 133·8
93	Malmvagnar .....	1 453·2	— 32·5	— 27·4	1 466·0	— 23·8	— 36·9
	Summa vagnar	1 799·2	— 29·0	+ 17·2	15 633·5	— 21·4	+ 232·5
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>						
78 52	Traktorer, truckar och plattformsvagnar	—	—	—	79·4	+ 19·8	+ 14·4
66	Övriga inventarier och effekter.....	—	—	—	42·2	— 13·9	— 8·4
99	Presenningar (trafik) .....	—	—	—	513·4	— 40·1	— 27·7
	Summa	—	—	—	635·0	— 34·2	— 21·7
	<i>Arbeten för kapitalökningsmedel.</i>						
4	Nya byggn. o. anlägg. samt markförvärv	—	—	—	—	—	—
5	Rullande materiel och övriga inventarier	—	—	—	23·7	—	— 16·0
	<i>Arbeten för förnyelsefondsmedel.</i>						
8	Nya byggn. o. anlägg. samt markförvärv	18·2	—	+ 13·4	211·1	—	+ 122·2
9	Rullande materiel samt övriga inventarier	38·8	—	+ 22·2	1 346·7	—	— 796·2
3	Övriga arbeten .....	222·6	—	— 24·2	5 709·5	—	+ 778·0
	Summa utgifter för verkstäderna	3 012·6	—	— 132·1	29 158·3	—	— 147·7
	Avgår debiteringar till andra tjänsteställen m. fl.	—	—	—	5 187·4	—	+ 334·2

## Anmärkningar angående ändrade förhållanden, som påverka jämförelserna med avseende på trafiken, personal, utgifter m. m.

### Organisationsförändringar m. m.

Km	Bandelar	Datum	Sektion nr			Km	Bandelar	Datum	Sektion nr		
			Ba	Ma	Ta				Ba	Ma	Ta
Förändringar i sektionernas omfattning:						Nyelektrifierade linjer:					
48·7	Varberg—Ätran införlivades	1/7 38	9	5	9	71·0	Östersund C—Brunflo—				
38·4	Ockelbo—Gävle C »	»	15	15	15		Bräcke .....	28/4 39	13	14	13
—	Trelleborg C övertogs <sup>1)</sup> ...	1/10 38	—	—	10	161·5	Långsele—Bräcke—(Änge)	»	14	14	14
34·9	Smedberg—Lysekil införlivades	1/7 39	9	5	9	2·2	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad .....	5/5 39	5	5	9
23·9	Vartofta—Tidaholm införlivades	»	8	5	8	84·4	Göteborg-Tingstad—Ud-devala .....	»	9	5	9
437·7	(Gällivare)—(Sorsole) och Arvidsjaur—Jörn tillfördes <sup>2)</sup> .....	1/10 39	—	—	20	3·1	(Albano)—Värtan .....	1/6 39	1	1	4
239·2	Sorsole—Storuman—Hällnäs tillfördes <sup>2)</sup> .....	»	—	—	21	1) Stationen tillhör LLTJ, men stationsarbetet vid densamma har övertagits av SJ. — 2) Från 23 trafiksektionen, som samtidigt indrogs tills vidare.					

### Förändringar med avseende på dyrtidstillägg och förbrukningspriser å vissa materialier.

	Dyrtids- och rörligt tillägg samt förbrukningspriser										
	Antagna i kostnadsstaten för år 1939	V e r k l i g a									
		januari		febr.—mars		april—juni		juli—sept.		okt.—dec.	
		1939	+ — mot f. å.	1939	+ — mot f. å.	1939	+ — mot f. å.	1939	+ — mot f. å.	1939	+ — mot f. å.
Dyrtidstillägg <sup>1)</sup> .....	15	15	+ 1	15	+ 1	16	+ 2	—	—	—	—
Rörligt tillägg <sup>2)</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	6	·	6	·
Lokolja <sup>3)</sup> ... öre pr kg.	16	15	{ - <sup>4)</sup> 7 - <sup>5)</sup> 2	15	{ - <sup>4)</sup> 7 - <sup>5)</sup> 2	15	{ - <sup>4)</sup> 7 - <sup>5)</sup> 2	15	{ - <sup>4)</sup> 7 - <sup>5)</sup> 2	18	+ 3
Vagnsolja ... » » »	14	13	- 1	13	- 1	13	- 1	13	- 1	14	+ 1
Råler, nya, fullängdiga kr. per ton ...	200	240	+ 60	240	+ 60	200	- 40	200	- 40	200	- 40
» brukbara » » »	115	115	+ 20	115	+ 20	95	- 20	95	- 20	95	- 20
Sliprar, vanliga, 2·7 m, kr. per st.: I—III d.	3·50	4·00	+ 0·50	3·50	- 0·50	3·50	- 0·50	3·50	- 0·50	3·50	- 0·50
IV o. V d.	3·00	3·50	—	3·00	- 0·50	3·00	- 0·50	3·00	- 0·50	3·00	- 0·50
» vanliga, 2·4—2·5 m, kr. per st.: I—III d.	3·00	3·50	+ 0·50	3·00	- 0·50	3·00	- 0·50	3·00	- 0·50	3·00	- 0·50
IV o. V d.	2·75	3·00	—	2·75	- 0·25	2·75	- 0·25	2·75	- 0·25	2·75	- 0·25
» impregn., 2·7 m, kr. per st.: I—III d.	5·00	5·50	+ 0·50	5·00	- 0·50	5·00	- 0·50	5·00	- 0·50	5·00	- 0·50
» impregn., 2·4—2·5 m, kr. per st.: I—III d.	4·50	5·00	+ 0·50	4·50	- 0·50	4·50	- 0·50	4·50	- 0·50	4·50	- 0·50

<sup>1)</sup> Dessutom provisorisk avlöningsförstärkning med 11 kr. per månad för tjänstemän och aspiranter i högre löneklass än tolfté och 18 kr. för övriga samt 9 kr. per månad i form av barntillägg. —  
<sup>2)</sup> Dessutom barntillägg med 9 kr. per månad och barn, som ej fyllt 16 år och är fött senast <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1939. —  
<sup>3)</sup> Även maskinolja för elektrolok. Under de tre första kvartalen av år 1938 var däremot priset olika för lokolja (då huvudsakligen för ånglok använd olja) och för maskinolja för elektrolok, nämligen resp. 22 och 17 öre. —  
<sup>4)</sup> Lokolja för ånglok. —  
<sup>5)</sup> Maskinolja för elektrolok. —  
<sup>6)</sup> För utländska råler av 1924 års modell (cirka 9 000 ton) var priset 150 kr. fr. o. m. juni 1939.

Anm. Beträffande förbrukningspris för stenkolk och oljebränsle se sid. 87 och beträffande kostnad för elektrisk energi; se sid. 86.

## Hyresverksamheten: Direkta utgifter vid de olika bansektionerna (annu ej inräknad) samt inkomster

Bansektion, nr. Distrikt		Bostadshus: S J egna hus samt S J familjepensions									
		Totala kostnader									
		Härav									
		Summa utgifter)	+ - mot kostn.- stat	+ - mot f. å.	Underhåll och förändringar		Skötsel och renhålln. m. m.		Värme m. m.		Skatter
Summa	+ - mot f. å.				Summa	+ - mot f. å.	Summa	+ - mot f. å.	Summa	+ - mot f. å.	
Tusental kronor											
1	203.1	+ 0.8	+ 1.7	132.0	- 0.6	37.2	+ 1.7	19.1	+ 2.0	14.8	- 1.4
2	134.3	+ 3.1	- 1.5	94.9	- 6.2	19.5	+ 1.6	12.4	+ 2.3	7.5	+ 0.8
3	108.0	- 4.0	+ 4.1	76.2	+ 6.4	9.0	- 0.3	14.4	+ 2.4	8.4	- 4.4
4	133.1	- 0.9	- 7.8	107.2	- 7.7	13.0	- 1.5	7.6	+ 0.8	5.3	+ 0.6
I distriktet ...	578.5	- 1.0	- 3.5	410.3	- 8.1	78.7	+ 1.5	53.5	+ 7.5	36.0	- 4.4
Inkomster ...	1 099.6	+ 34.7	+ 55.8								
5	64.3	+ 8.8	+ 5.3	48.1	+ 1.0	12.1	+ 3.5	0.4	+ 0.6	3.7	+ 0.2
6	97.4	+ 3.8	- 7.0	61.9	- 6.4	15.5	+ 0.6	9.9	- 2.0	10.1	+ 0.8
7	41.0	- 0.5	- 1.1	31.4	- 0.8	6.1	- 0.2	1.6	-	1.9	- 0.1
*) 8	88.9	+ 4.8	- 2.0	66.8	- 3.5	12.7	+ 0.2	2.7	- 0.2	6.7	+ 1.4
*) 9	61.4	+ 4.4	- 10.3	47.4	- 10.0	5.1	- 0.4	5.2	- 0.3	3.7	+ 0.4
II distriktet...	353.0	+ 21.3	- 15.1	255.6	- 19.7	51.5	+ 3.8	19.8	- 1.9	26.1	+ 2.7
Inkomster ...	644.2	+ 4.2	- 6.5								
10	139.4	+ 15.0	+ 4.6	111.3	+ 1.5	12.9	- 0.6	8.6	+ 2.6	6.6	+ 1.1
11	99.6	+ 8.5	+ 9.9	79.9	+ 9.1	11.7	+ 0.7	2.0	- 0.2	5.9	+ 0.3
12	92.0	+ 16.0	+ 9.3	78.2	+ 6.8	5.5	+ 1.3	4.5	+ 0.9	3.8	+ 0.3
III distriktet..	330.9	+ 39.5	+ 23.8	269.4	+ 17.4	30.1	+ 1.4	15.1	+ 3.3	16.3	+ 1.7
Inkomster ...	354.2	- 12.8	- 26.4								
13	73.0	- 0.7	- 7.8	53.1	- 8.0	8.4	- 2.9	6.2	+ 2.5	5.3	+ 0.6
14	99.0	+ 3.5	+ 6.1	69.4	- 3.8	15.9	+ 3.8	6.9	+ 6.4	6.8	- 0.3
*) 15	123.3	+ 3.4	- 17.0	98.6	- 10.0	15.1	- 4.0	2.4	- 2.9	7.2	- 0.1
16	42.6	+ 0.6	- 3.2	35.1	- 2.1	4.6	- 0.7	0.9	- 0.8	2.0	+ 0.4
17	35.5	-	- 0.1	26.9	- 0.3	3.8	+ 0.2	3.1	+ 0.3	1.7	- 0.3
IV distriktet..	373.4	+ 6.8	- 22.0	583.1	- 24.2	47.8	- 3.6	19.5	+ 5.5	23.0	+ 0.3
Inkomster ...	589.4	- 18.6	- 15.4								
18	152.3	+ 33.9	+ 24.5	108.7	+ 29.9	20.6	- 4.2	15.6	+ 2.9	7.4	- 4.1
19	296.9	+ 74.9	+ 21.2	239.3	+ 22.7	33.1	- 0.3	10.6	-	14.0	- 1.2
20	94.6	+ 14.0	- 1.4	56.4	- 9.2	12.4	+ 0.5	20.9	+ 7.5	4.9	- 0.2
21	85.0	+ 9.5	+ 9.3	61.7	+ 4.7	8.7	-	11.0	+ 4.4	3.6	+ 0.2
22	34.6	- 0.4	- 3.9	27.2	- 3.5	3.3	- 0.2	3.1	- 0.3	1.0	+ 0.1
23	40.3	+ 1.2	+ 0.6	29.0	-	4.9	- 0.2	3.4	+ 0.3	3.0	+ 0.5
V distriktet...	703.7	+ 132.1	+ 50.3	522.3	+ 44.6	83.0	- 4.4	64.5	+ 14.8	33.9	- 4.7
Inkomster ...	703.5	+ 3.5	- 4.0								
Hela SJ .....	2 339.5	+ 198.7	+ 33.6	1 740.7	+ 10.0	291.1	- 1.3	172.4	+ 29.2	135.3	- 4.4
Inkomster ...	3 390.9	+ 11.0	+ 3.5								

\*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 65.

et, nämligen avsättning till förnyelsefond och ränta å byggnadskapital, vid de olika distrikten.

K o s t n a d e r p e r e l d s t a d											Ban- sektion, nr. Distrikt
Summa	+ - mot kostn.- stat.	+ - mot f. å.	H ä r a v								
			Underhåll och förändringar		Skötsel och renhålln. m. m.		Värme m. m.		Skatter		
			Summa	+ - mot f.å.	Summa	+ - mot f.å.	Summa	+ - mot f.å.	Summa	+ - mot f.å.	
K r o n o r											
106:78	+ 3:30	+ 2:85	69:40	+ 0:98	19:56	+ 1:24	10:04	+ 1:22	7:78	- 0:58	1
94:24	+ 2:43	- 0:53	66:60	- 3:95	13:68	+ 1:19	8:70	+ 1:65	5:26	+ 0:58	2
88:89	- 3:14	+ 3:45	62:72	+ 5:32	7:41	- 0:24	11:85	+ 1:98	6:91	- 3:61	3
105:38	- 0:63	- 6:09	84:88	- 6:02	10:29	- 1:18	6:02	+ 0:64	4:19	+ 0:47	4
99:66	+ 0:85	+ 0:19	70:68	- 0:83	13:56	+ 0:37	9:22	+ 1:36	6:20	+ 0:71	I distriktet
189:42	+ 7:85	+ 11:02									Inkomster
87:72	+ 13:12	+ 13:60	65:62	+ 6:45	16:50	+ 5:70	0:55	+ 0:80	5:05	+ 0:65	5
104:51	+ 8:41	- 7:03	66:42	- 6:55	16:63	+ 0:71	10:62	- 2:09	10:84	+ 0:90	6
65:18	+ 1:14	- 0:60	49:92	- 0:39	9:70	- 0:14	2:54	+ 0:04	3:02	- 0:11	7
69:56	+ 2:33	- 2:01	52:27	- 3:08	9:94	+ 0:17	2:11	- 0:17	5:24	+ 1:07	*)8
64:09	+ 1:86	- 14:01	49:48	- 13:05	5:32	- 0:67	5:43	- 0:56	3:86	+ 0:27	*)9
77:92	+ 4:75	- 2:80	56:42	- 3:95	11:37	+ 0:91	4:37	- 0:39	5:76	+ 0:63	II distriktet
142:21	+ 1:02	- 0:49									Inkomster
156:10	+ 39:62	+ 24:59	124:64	+ 17:52	14:44	+ 1:27	9:63	+ 3:78	7:39	+ 2:02	10
96:32	+ 8:06	+ 12:42	77:35	+ 11:06	11:32	+ 1:02	1:94	- 0:12	5:71	+ 0:46	11
107:73	+ 16:82	+ 11:46	91:57	+ 8:45	6:44	+ 1:55	5:27	+ 1:08	4:45	+ 0:38	12
119:03	+ 19:75	+ 15:00	96:91	+ 11:55	10:83	+ 1:11	5:43	+ 1:43	5:86	+ 0:91	III distriktet
127:41	+ 2:37	- 1:52									Inkomster
89:90	+ 2:68	- 5:38	65:39	- 6:66	10:34	- 2:99	7:64	+ 3:28	6:53	+ 0:99	13
81:95	+ 3:74	+ 5:11	57:45	- 3:10	13:16	+ 3:15	5:71	+ 5:30	5:63	- 0:24	14
74:23	+ 2:04	- 11:42	59:36	- 6:94	9:09	- 2:57	1:45	- 1:78	4:33	- 0:13	*)15
72:57	+ 0:90	- 5:59	59:79	- 3:69	7:84	- 1:21	1:53	- 1:37	3:41	+ 0:68	16
85:96	+ 2:04	- 1:08	65:13	- 1:37	9:20	+ 0:40	7:51	+ 0:66	4:12	- 0:77	17
79:77	+ 2:36	- 4:54	60:48	- 5:04	10:21	- 0:75	4:17	+ 1:18	4:91	+ 0:07	IV distriktet
125:91	- 2:47	- 3:05									Inkomster
201:72	+ 53:16	+ 33:56	143:97	+ 40:28	27:29	- 5:34	20:66	+ 3:95	9:80	+ 5:33	18
201:02	+ 50:31	+ 16:97	162:02	+ 17:43	22:41	+ 0:11	7:11	+ 0:10	9:48	- 0:67	19
135:92	+ 24:90	+ 0:33	81:03	- 11:63	17:82	+ 1:01	30:03	+ 11:11	7:04	- 0:16	20
146:30	+ 22:31	+ 16:01	106:20	+ 8:09	14:97	-	18:93	+ 7:57	6:20	+ 0:35	21
81:41	- 1:14	- 9:39	64:00	- 8:41	7:77	- 0:48	7:29	- 0:73	2:35	+ 0:23	22
77:35	+ 2:16	- 0:19	55:66	- 0:98	9:40	- 0:56	6:53	+ 0:47	5:76	+ 0:88	23
157:96	+ 32:53	+ 12:21	117:24	+ 10:68	18:63	- 0:86	14:48	+ 3:39	7:61	- 1:00	V distriktet
157:93	+ 4:32	+ 0:11									Inkomster
105:14	+ 10:52	+ 2:82	78:23	+ 1:43	13:08	+ 0:11	7:75	+ 1:40	6:08	- 0:12	Hela SJ
152:40	+ 3:02	+ 2:09									Inkomster



## Hyresverksamheten: utgifter, inkomster etc. (forts.)

Bansektion nr Distrikt	Hotell o. restauranger (konto 84 02, 57, 58 o. 60)							
	Summa utgifter	+ —		H ä r a v				
		mot kostn.- stat	mot f. å.	Underhåll o. förändr.		Övriga kostnader		
				S:a	+ — mot f. å.	S:a	+ — mot f. å.	
i tusental kronor								
1	15.1	+ 6.4	+ 4.3	13.4	+ 4.5	1.7	— 0.2	
2								
3	9.4	+ 2.9	+ 3.8	9.4	+ 3.8	—	—	
4	2.7	— 1.3	— 0.9	2.4	— 1.1	0.3	+ 0.2	
I distriktet ...	27.2	+ 8.0	+ 7.2	25.2	+ 7.2	2.0	—	
5	4.3	+ 0.7	— 2.7	4.1	— 2.8	0.2	+ 0.1	
6	1.3	— 0.3	+ 0.5	0.8	+ 0.2	0.3	+ 0.3	
7	0.8	+ 0.2	+ 0.4	0.7	+ 0.3	0.1	+ 0.1	
*) 8	2.5	+ 0.1	— 1.0	2.2	— 1.1	0.3	+ 0.1	
*) 9	—	—	— 0.3	—	— 0.3	—	—	
II distriktet...	8.9	+ 0.5	— 3.1	7.8	+ 3.7	1.1	+ 0.6	
10	16.4	+ 9.3	+ 7.3	16.3	+ 7.2	0.1	+ 0.1	
11	3.7	— 1.3	+ 0.9	3.1	+ 1.7	0.5	— 0.3	
12	1.9	— 1.0	— 2.0	1.2	— 2.3	0.7	+ 0.3	
III distriktet..	22.0	+ 7.0	+ 6.2	20.6	+ 6.6	1.4	— 0.4	
13	18.1	— 0.7	+ 12.4	17.5	+ 12.2	0.6	+ 0.2	
14	8.4	+ 0.4	— 1.8	8.2	— 1.7	0.2	— 0.1	
*) 15	6.3	— 1.9	— 4.8	6.0	— 5.0	0.3	+ 0.2	
16	3.3	+ 1.1	— 0.8	1.7	— 2.2	1.6	+ 1.4	
17	—	—	—	—	—	—	—	
IV distriktet..	36.1	— 1.1	+ 5.0	33.4	+ 3.3	2.7	+ 1.7	
18	—	—	—	—	—	—	—	
19	34.3	+ 7.8	+ 12.7	31.5	+ 12.3	2.8	+ 0.2	
20	12.3	+ 1.7	— 0.4	11.8	— 0.2	0.5	— 0.2	
21	2.5	— 0.4	— 0.1	2.2	— 0.1	0.3	—	
22	0.6	—	— 1.2	0.6	— 1.1	—	+ 0.1	
23	1.9	+ 0.1	—	1.6	—	0.3	—	
V distriktet...	51.6	+ 9.2	+ 11.0	47.7	+ 11.1	3.9	— 0.1	
Hela SJ .....	145.3	+ 23.6	+ 26.3	134.7	+ 24.5	11.1	+ 1.8	
Inkomster!)	438.9	+177.3	+122.7					

Antal i bostadslägenheter befintliga eldstäder, vilka antal används vid beräkning av utgifter och inkomster i medeltal per eldstad.  
Se vidare anmärkning 1 å sid. 69.

Bansektions nr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Samt.
SJ egna samt SJ familje- pens.-fonds hus																								
Antal eldst. enl. husekt. års- rapporter vid 1939 års början	1 917	1 426	1 213	1 286	732	930	638	1 245	940	996	1 052	854	808	1 192	1 657	586	409	756	1 476	692	583	423	514	22 225
Beräknat antal eldst. enl. distr.-chefernas förslag till kostnadsstat för år 1939...	1 887	1 424	1 218	1 269	734	934	621	1 311	975	789	1 014	854	817	1 224	1 666	587	417	754	1 478	701	580	426	527	22 207
	1 955	1 429	1 217	1 264	744	974	648	1 251	916	1 068	1 031	836	845	1 221	1 661	586	423	797	1 473	726	617	424	520	22 626

1) Fr. o. m. år 1939 skiljes icke i SJ bokföring på inkomster, avseende TR hotell och restauranger inom olika distrikt.

**Hyresverksheten** forts.): **Bostadshusen: Utgifter, inkomster samt driftresultat vid de olika distrikten.** (Driftresultat beräknade dels med inräknande av endast avsättning till förnyelsefond, dels med inräknande även av beräknad räntekostnad å byggnadskapital.)

SJ egna samt SJ familjepensions- fonds hus	D i s t r i k t										Samtliga distrikt	
	I		II		III		IV		V		Summa	+ — mot f. å.
	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.		
Direkta utgifter i tusental kr. ....	578·5	— 3·5	353·0	— 15·1	330·3	+ 23·8	373·4	— 22·0	703·7	+ 50·3	2 339·5	+ 33·5
Förnyelsefundsavsättning i tusental kr.	344·1	— 0·8	169·3	+ 0·9	125·3	— 0·4	234·5	+ 0·2	223·3	— 2·6	1 096·5	— 2·7
Summa	922·6	— 4·3	522·3	— 14·2	456·2	+ 23·4	607·9	— 21·8	927·0	+ 47·7	3 436·0	+ 30·8
Inkomster i tusental kr.	1 099·6	+ 55·8	644·2	— 6·5	354·2	— 26·4	589·4	— 15·4	703·5	— 4·0	3 390·9	+ 3·6
Driftresultat exkl. räntekostn. i tusental kr.	+ 177·0	+ 60·1	+ 121·9	+ 7·7	— 102·0	+ 49·8	— 18·6	— 6·4	— 223·5	+ 51·7	— 45·1	+ 27·8
D:o per eldstad ... kr.	+ 30:49	+ 10:51	+ 26:91	+ 1:87	— 36:69	+ 19:01	— 3:95	— 1:36	— 50:17	+ 11:85	— 2:03	+ 1:24
Beräknad räntekostnad i tusental kr. ....	851·0	— 17·7	418·5	— 5·8	309·7	— 6·8	580·0	— 10·3	552·1	— 16·8	2 711·3	— 57·4
Driftresultat, då beräknad räntekostnad medräknas, i tusental kr. ....	— 674·0	— 77·8	— 296·6	— 13·5	— 411·7	+ 43·0	— 598·5	— 16·7	— 775·6	+ 34·9	— 2 756·4	— 30·1
D:o per eldstad ... kr.	— 116:11	— 13:40	— 65:47	— 2:98	— 148:09	+ 15:46	— 127:86	— 3:56	— 174:10	+ 7:84	— 123:88	— 1:35

*Anm. 1.* Medeltal per eldstad äro beräknade på grundval av de medelantal eldstäder, som framgått ur uppgifter om antalet bostadslägenheter och dessas antal rum vid årets början och slut enligt banskationernas årsrapporter för åren 1938 och 1939, varvid utgåttis ifrån att varje kök och rum, oberoende av storleken, haft *en* eldstad (för lägenhetsgruppen kök och 5 rum eller *flera* har räknats med i medeltal 7 eldstäder per lägenhet). Se sid. 68.

*Anm. 2.* I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1939 är den normala avsättningen till förnyelsefonden beräknad efter samma procent som motsvarande för närmast föregående år, nämligen till 1·5 % av det i bostadshus och lägenheter den 1/1 1938 investerade kapitalet, beräknat till 72 301·8 tusen kronor, jämte — i form av konjunkturtillägg — 1·1 % av den normala avsättningen; jämför not I å sid. 70. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3·75 % för år 1939 mot 3·82 % för närmast föregående år.



## fondsmedel.

och utgifter under året.

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1938 Kr.	Normal avsättningsprocent	Konjunktur-tilläggskoefficient <sup>1)</sup>	Inkomster under år 1939 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1939 Kr.	Behållning (+) eller brist (—) den 31/12 1939 Kr.
93 209 100	2·0	1·1	{ <sup>2)</sup> 5 966: 30}	1 355 478: —	+ 6 675 136: 91
20 222 800	2·0	1·1	{ 2 050 640: —}	391 556: 40	— 2 401 358: 59
62 347 900	1·5	1·1	{ <sup>2)</sup> 23 473: 62}	679 698: 99	+ 7 147 008: 58
{ 62 244 900	2·5	1·3	2 022 400: —	642 679: 67	— 4 901 317: 19
{ 93 345 700	1·5	1·3	{ <sup>2)</sup> 2 287: 18}	669 776: 36	
98 735 500	1·0	1·3	1 283 700: —	277 039: 43	+ 1 193 110: 24
39 032 500	2·5	1·1	1 073 400: —	532 034: 70	— 29 439: 80
679 000	5·0	—	{ <sup>2)</sup> 40 000: —}	49 573: 02	+ 443 226: 98
29 834 400	3·0	1·2	{ 34 000: —}	466 688: 85	+ 1 777 806: 27
26 550 300	3·0	1·2	1 074 000: —	46 760: 65	+ 3 409 124: 49
1 242 000	2·0	—	955 800: —	3 546: 51	+ 298 762: 75
3 064 300	1·5	—	24 800: —	11 040: 69	+ 673 279: 06
5 451 000	2·5	—	46 000: —	24 087: 27	+ 2 230 870: 92
70 003 400	2·5	—	136 300: —	682 293: 39	+ 10 847 727: 73
5 534 600	2·0	—	1 750 100: —	—	+ 1 754 074: 39
21 122 000	5·0	—	110 700: —	103 313: 51	+ 7 151 793: 63
753 200	5·0	—	1 056 100: —	—	— 284 779: —
37 700: —			37 700: —		
<b>633 372 600</b>	—	—	<b>15 021 867: 10</b>	<sup>5)</sup> 935 567: 44	+ <b>35 985 027: 37</b>
575 829 100	—	—	13 487 417: 10	4 979 406: 02	+ 28 431 071: 96
57 543 500	—	—	1 534 450: —	956 161: 42	+ 7 553 955: 41
{ 31 783 200	3·0	1·1	{ <sup>3)</sup> 485 290: 82}	81 961: 24	— 3 816 115: 18
{ 85 834 000	4·0	1·1	{ 1 048 800: —}	231 693: 33	
{ 875 400	10·0	1·1	3 776 800: —	4 002: 46	
{ 1 605 700	15·0	—	96 300: —	185 551: 06	
{ 1 566 600	15·0	—	240 800: —	582 265: 92	
{ 55 081 200	3·0	1·4	235 000: —	4 314 638: 74	
{ 7 066 900	3·0	1·4	2 313 400: —	498 336: 46	
{ 33 848 800	2·5	1·2	296 800: —	1 309 470: 83	
{ 59 060 500	2·0	1·2	1 015 400: —	2 659 164: 44	
{ 23 505 500	3·0	—	1 417 400: —	225 715: 86	
{ 957 000	3·0	1·2	705 200: —	—	
—	—	—	34 500: —	—	
5 417 000	4·0	—	—	<sup>6)</sup> 351 620: 60	— 287 288: 51
			{ <sup>3)</sup> 4 575: —}	347 415: 49	
			{216 700: —}		
<b>306 601 800</b>	—	—	<b>11 886 965: 82</b>	<b>10 791 836: 43</b>	— <b>4 103 403: 69</b>
261 488 400	—	—	<sup>4)</sup> 10 225 916: 37	10 092 436: 65	— 13 151 737: 95
45 113 400	—	—	1 661 049: 45	699 399: 78	+ 9 048 334: 26
939 974 400	—	—	26 908 832: 92	16 727 403: 87	+ 31 881 623: 68

<sup>4)</sup> Efter överföring av 39 894: — kr. till SJ utom malmbanans från malmbanans andel av förnyelsefonden, vilket belopp utgör saldout av de avsättningar, som gjorts för till SJ utom malmbanans från malmbanans och vice versa under året överlämnad rullande materiel. — <sup>5)</sup> Härav 44 688: 29 kr. utanför anslagen i och för återställande av genom olyckshändelser förstörda anläggningar m. m.; jfr sid. 75. — <sup>6)</sup> Utanför anslagen; jfr not 5.

	Behållning (+) eller brist (-) den 1/1 1939
	Kr.
Transport	+ 21 700 194: 63
<b>Sjöfartsmateriel</b> .....	<b>+ 2 665 397: 86</b>
<b>Materiel m. m. för billinjer.</b>	
Anläggningar .....	} 136 196: 35 }
Materiel och inventarier .....	
Nyinköpta linjer under året .....	
<b>Summa billinjer</b>	<b>+ 136 196: 35</b>
<b>Övriga inventarier</b> .....	<b>+ 886 162: 80</b>
Härv: S J utom malmbanan .....	+ 339 197: 29
Malmbanan .....	+ 546 965: 51
<i>Fonden tillfört saldoöverskott vid avslutande av vissa inköpskonton för av statens järnvägar förvärvade enskilda järnvägar</i> .....	+ 772 884: 39
<b>Summa Summarum</b>	<b>+ 26 160 836: 03</b>
Härv: S J utom malmbanan .....	+ 10 551 519: 10
Malmbanan .....	+ 15 609 316: 93

1938	1937	1936	1935	1934	1933
21 700 194,63	21 700 194,63	21 700 194,63	21 700 194,63	21 700 194,63	21 700 194,63
2 665 397,86	2 665 397,86	2 665 397,86	2 665 397,86	2 665 397,86	2 665 397,86
136 196,35	136 196,35	136 196,35	136 196,35	136 196,35	136 196,35
886 162,80	886 162,80	886 162,80	886 162,80	886 162,80	886 162,80
339 197,29	339 197,29	339 197,29	339 197,29	339 197,29	339 197,29
546 965,51	546 965,51	546 965,51	546 965,51	546 965,51	546 965,51
772 884,39	772 884,39	772 884,39	772 884,39	772 884,39	772 884,39
26 160 836,03	26 160 836,03	26 160 836,03	26 160 836,03	26 160 836,03	26 160 836,03
10 551 519,10	10 551 519,10	10 551 519,10	10 551 519,10	10 551 519,10	10 551 519,10
15 609 316,93	15 609 316,93	15 609 316,93	15 609 316,93	15 609 316,93	15 609 316,93

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

## inkomster och utgifter under året (forts.).

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1938 Kr.	Normal avsättningsprocent	Konjunktur-tilläggs-koefficient <sup>1)</sup>	Inkomster under år 1939 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1939 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 31/12 1939 Kr.
939 974 400	—	—	26 908 832: 92	16 727 403: 87	+ 31 881 623: 68
<b>8 586 000</b>	<b>3·0</b>	<b>1·3</b>	<b>334 900: —</b>	<b>110 425: 23</b>	<b>+ 2 889 872: 63</b>
862 800	2·0	—	{ <sup>3)</sup> 23 828: 90 17 300: — }	30 354: 61	} + 255 603: 79
5 562 600	{ <sup>2)</sup> 10·0 15·0	—	823 400: —	714 766: 85	
—	—	—	136 095: —	136 095: —	
<b>6 425 400</b>	—	—	<b>1 000 623: 90</b>	<b>881 216: 46</b>	<b>+ 255 603: 79</b>
<b>21 842 600</b>	<b>5·0</b>	<b>1·2</b>	{ <b>12 946: 22</b> <b>1 310 500: —</b> }	<sup>4)</sup> <b>1 706 953: 93</b>	<b>+ 502 655: 09</b>
19 818 300	—	—	1 200 878: 47	1 634 925: 80	— 94 850: 04
2 024 300	—	—	122 567: 75	72 028: 13	+ 597 505: 13
—	—	—	287 800: 66	—	+ 1 060 685: 05
<b>976 828 400</b>	—	—	<b>29 855 603: 70</b>	<b>19 425 999: 49</b>	<b>+ 36 590 440: 24</b>
872 147 200	—	—	26 537 536: 50	17 698 410: 16	+ 19 390 645: 44
104 681 200	—	—	3 318 067: 20	1 727 589: 33	+ 17 199 794: 80

<sup>1)</sup> och <sup>3)</sup> se not 1 och 3 å sid. 70. <sup>2)</sup> 10·0 för släpvagnar och inventarier samt 15·0 för bilar. —

<sup>4)</sup> Härav 17 509: — kr. utanför anslagen för ersättande av genom olyckshändelser förstörda värden; jfr sid. 75.

## Specifikation av tillgängliga och disponerade

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter respektive inkomster	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<b>Byggnader och anläggningar.</b>				
<i>Spår o. bangårdar med husbyggnader</i> (utom för huvudverkstäder, förråd och billinjer).				
Rälsutbyten .....	446 690: 01	1 500 000	1 073 112: 03	873 577: 98
Ombyggnad av bangården vid Vårgårda .....	—	190 000	10 529: 38	179 470: 62
Förändring av bangården vid Ånge... ..	—	110 000	—	110 000: —
Utbyte av ångpannorna inom lokstationen vid Hagalunds övre.....	—	83 000	81 420: 71	1 579: 29
Omändringar inom stationshuset vid Stockholm C. ....	—	280 000	94 109: 65	185 890: 35
Stationshus vid Malung .....	—	105 000	105 000: —	—
Ombyggnad av gods- och omlastningsmagasin i Vännäs .....	38 511: 79	—	38 115: 76	396: 03
Bostadslägenheter, utvidgning av enrumslägenheter.....	30 189: —	150 000	136 404: 21	43 784: 79
Bostadslägenheter, moderniseringsarbeten .....	—	500 000	500 000: —	—
Överliggningshus m. m. ....	151 806: 73	150 000	119 466: 77	182 339: 96
Diverse arbeten .....	—	2 000 000	1 281 216: 43	718 783: 57
<i>Broar, viadukter m. m</i> .....	289 618: 08	500 000	256 225: 99	533 392: 09
<i>Bangårdsmaskinerier</i> .....	99 954: 91	300 000	346 397: 50	53 557: 41
<i>Signal- och säkerhetsanläggningar</i> ...	527 491: 12	500 000	410 085: 66	617 405: 46
<i>Anläggningar för telefon samt elektrisk belysning:</i>				
Diverse arbeten å telefon- och kabelanläggningar .....	25 553: 14	250 000	35 430: 40	240 122: 74
Diverse arbeten å elektriska kraft- och belysningsanläggningar.....	61 016: 29	340 000	202 097: 68	198 918: 61
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
Utbyte av oljebrytare å malmbanan ..	—	105 000	—	105 000: —
Ombyggnad av kontaktledningen samt av högspänningsledningen för belysning av malmbanan.....	—	300 000	300 000: —	—
Diverse arbeten .....	77 584: 50	500 000	459 263: 34	118 321: 16
<i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i>				
Modernisering av värmeledningen vid verkstaden i Örebro.....	16 730: 19	—	16 730: —	— 0: 19
Rationaliseringsåtgärder vid verkstaden i Örebro.....	160 170: 96	—	128 565: 15	31 605: 81
Diverse arbeten .....	199 694: 55	250 000	229 942: 66	219 751: 89
<i>Anläggningar vid förråd:</i>				
Huvudförrådsbyggnad i Örebro.....	145: 16	—	—	145: 16
Diverse arbeten .....	65 738: 33	75 000	62 803: 91	77 934: 42
<i>Färjelägen</i> .....	31 230: 50	10 000	3 546: 51	37 683: 99
<i>Linjeomläggningar:</i>				
Godstågsförbindelse mellan Västskustbanan och Sävenäs rangerbangård...	66 601: 91	—	415: 41	66 186: 50
Summa	2 288 727: 17	8 198 000	5 890 879: 15	4 595 848: 02

## förflyttelsemedel under året.

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter respektive inkomster	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<b>Rullande materiel.</b>				
Ånglok, ombyggnad.....	197 173: 80	150 000	76 170: —	271 003: 80
Elektrolok, » .....	—	320 000	210 579: 77	109 420: 23
Motorvagnar (rälsbussar).....	256 757: 63	325 000	169 021: 26	412 736: 37
Lokomotorer.....	360 216: 12	500 000	582 265: 92	277 950: 20
Person- och resgodsvagnar, ersättningsanskaffning .....	148 844: 62	3 200 000	3 348 844: 62	—
Person o. resgodsvagnar, ombyggnad	—	1 000 000	954 717: 41	45 282: 59
Postvagnar .....	308 748: 80	400 000	311 127: 86	397 620: 94
Godsvagnar, ersättningsanskaffning..	110 174: 58	3 350 000	3 460 174: 58	—
Godsvagnar, ombyggnad.....	—	400 000	308 889: 50	91 110: 50
Diverse arbeten .....	—	1 100 000	1 018 424: 91	81 575: 09
Summa	1 381 915: 55	10 745 000	10 440 215: 83	1 686 699: 72
<b>Sjöfartsmateriel .....</b>	66 330: 32	150 000	110 425: 23	105 905: 09
<b>Materiel m. m. för biltrafik.....</b>	165 048: 20	800 000	881 216: 46	83 831: 74
<b>Inventarier .....</b>	649 253: 03	1 800 000	1 689 444: 93	759 808: 10
Sammandrag av förestående:				
Byggnader och anläggningar .....	2 288 727: 17	8 198 000	5 890 879: 15	4 595 848: 02
Rullande materiel.....	1 381 915: 55	10 745 000	10 440 215: 83	1 686 699: 72
Sjöfartsmateriel.....	66 330: 32	150 000	110 425: 23	105 905: 09
Materiel för biltrafik .....	165 048: 20	800 000	881 216: 46	83 831: 74
Inventarier.....	649 253: 03	1 800 000	1 689 444: 93	759 808: 10
Summa	4 551 274: 27	21 693 000	19 012 181: 60	7 232 092: 67
<b>Ersättningsanskaffning för eller reparation av genom olyckshändelser förstörda resp. väsentligt skadade anläggn. och materiel<sup>1)</sup>:</b>				
Anläggningar .....	—	—	44 688: 29	—
Rullande materiel.....	—	—	351 620: 60	—
Sjöfartsmateriel .....	—	—	—	—
Inventarier .....	—	—	17 509: —	—
Summa	—	—	413 817: 89	—

1) Utgifter utanför anslagen.



## Undervisningskurser.

Tabellarisk översikt över mera omfattande kurser, som pågått under året.

Kursernas benämningar	Föreskrifter om resp. kursers anordnande (str- resp. orsb-nr eller skrivelses dnr)	Antal		Resp. kursers omfattning		Kursdeltagarnas födelseår			
		kurser	deltagare	i tiden	i antal timmar <sup>1)</sup>	i medeltal	tidigaste	senaste	
<i>Bantjänst.</i>									
Teoretisk utbildning av blivande banmästare	Dnr dbr 1410/39	1	24	$\left\{ \begin{array}{l} 16/10 - 21/12 \\ 10/1 - 22/2 \\ 20/5 - 1/6 \end{array} \right. \left. \begin{array}{l} 39 \\ \text{och} \\ 40 \end{array} \right\}$	629 t.	1900	1892	1909	
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banmästare	» » 1561/38	1	23	olika perioder	.	1903	1896	1909	
D:o D:o	» » 1445/39	1	33	» »	.	1905	1895	1911	
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banförmän	» » 1560/38	1	39	» »	.	1905	1898	1911	
D:o D:o	» » 1445/39	1	14	» »	.	1908	1897	1916	
Kurvmätningkurs	» bbr 1020/38	1	18	$2/3 - 9/3$	40	49 t.	1908	1894	1919
Svetsningskurs	» » 971/38	1	35	olika perioder	.	1905	1892	1915	
Påbyggande korrespondenskurs för blivande deltagare i teoretisk banmästarekurs	» dbr 1565/38	1	30	jan.—sept.	13 br.	1899	1892	1910	
D:o D:o	» » 1449/39	1	27	nov. 39—sept. 40	13 br.	1899	1890	1909	
Korrespondenskurs för blivande underbefäl vid banavdelningen, 1:sta avdeln.	» » 1720/37	1	126	jan.—aug.	26 br.	1908	1898	1918	
D:o, 2:a avdeln.	» » 1235/39	1	93	sept. 39—	37 br.	1909	1898	1918	
<i>Maskintjänst.</i>									
Utbildning av lokförare och lokeldare till lokförare i elektrisk drift (teoretiska delen)	Dnr dbr 1114/38 och 744/39	1	20	$2/1 - 17/1$	.	1895	1889	1907	
		1	15	$15/1 - 1/2$	84 t.	1893	1884	1907	
		1	20	$30/1 - 12/2$	84 t.	1893	1877	1897	
		1	20	$13/11 - 25/11$	84 t.	1892	1883	1898	
		1	19	$4/12 - 16/12$	85 t.	1893	1891	1897	
		1	20	$9/1 - 8/3$	2) 250 t.	1903	1894	1915	
		1	20	$18/1 - 18/3$	250 t.	1900	1896	1912	
Utbildning av maskinbiträden och stationskarlar till lokeldare och lokförare i ång- och elektrisk drift (»lokipersonalskurs»)	Dnr dbr 1745—50/38	1	20	$20/3 - 24/5$	250 t.	1908	1903	1914	
		1	22	$14/3 - 12/10$	250 t.	1909	1897	1916	
		1	19	$4/8 - 30/10$	250 t.	1910	1904	1913	
		1	23	$16/10 - 4/10$	250 t.	1909	1891	1917	
Utbildning av e. o. stationskarlar, stationskarlaspiranter och tillfälliga stationskarlar till biträden å elektrolok (maskinbiträden)	Dnr dbr (1 o. 2 ms) 950/38 (6 ms) (10 ms) (19 ms)	4	59	olika perioder	3) 190 t.	1916	1909	1920	
		1	13	$2/1 - 21/1$	3) 160 t.	1915	1912	1919	
		1	13	$18/1 - 7/2$	3) 180 t.	1914	1911	1920	
		1	16	$20/5 - 18/4$	3) 150 t.	1913	1909	1915	
<i>Trafiktjänst.</i>									
1938—40 års trafikelevkurs (teoretiska delen)	Orsb-nr 252/38, Dnr dbr 666 9/38	1	24	$9/1 - 20/5$	565 t.	1917	1913	1921	
D:o (praktiska delen)	» » 666 13/38	1	23	$1/6 - 39 - 21/2 - 40$	.	1917	1913	1921	
1939—1941 års trafikelevkurs (förberedande del)	» » 625 9/39	1	24	$10/7 - 31/12 - 39$	.	1918	1916	1920	
Utbildning av trafikbiträden och stationskarlar till kontorister vid trafikavdelningen	Str nr 9, (I distr.) tlg 2 (II »)	1	27	$2/10 - 21/12$	280 t.	1893	1890	1895	
		1	30	$2/10 - 9/12$	260 t.	1894	1890	1898	

<sup>1)</sup> I fråga om korrespondenskurser antal brev. — <sup>2)</sup> Dessutom 60 extra lästimmar, till största delen för ånglok- och elektroloklära men några timmar även för svenska språket. — <sup>3)</sup> Varav 60 timmar teoretisk undervisning.

Kursernas benämningar	Föreskrifter om resp. kursers anordnande (str.-resp. orsb-nr eller skrivelses dnr)	Antal		Resp. kursers omfattning		Kursdeltagarnas födelseår			
		kurser	deltagare	i tiden	i antal timmar <sup>1)</sup>	i me deltal	tidigaste	senaste	
Utbildning av trafikbiträden och stationskarlar till konduktörer	(I distr.)	1	25	$\frac{9}{1} - \frac{1}{3}$	220 t.	1896	1892	1899	
	(I » )	1	26	$\frac{13}{3} - \frac{14}{5}$	220 t.	1895	1890	1891	
	Str nr 9, (II » )	1	30	$\frac{16}{3} - \frac{8}{5}$	220 t.	1895	1892	1899	
	tlg 2 (III » )	1	26	$\frac{9}{1} - \frac{28}{3}$	220 t.	1894	1891	1898	
	(IV » )	1	20	$\frac{2}{10} - \frac{22}{11}$	220 t.	1896	1892	1898	
D:o d:o till stationsförmän	Str nr 9, tlg 2 (13 ts)	1	20	$\frac{2}{2} - \frac{1}{4}$	220 t.	1894	1892	1897	
	((19 ts)	1	12	$\frac{7}{2} - \frac{24}{3}$	194 t.	1894	1890	1897	
		1	24	$\frac{4}{3} - \frac{4}{4}$	182 t.	1917	1912	1920	
	(1 ts)	1	26	$\frac{17}{4} - \frac{20}{5}$	196 t.	1915	1911	1920	
		1	23	$\frac{13}{11} - \frac{13}{12}$	189 t.	1917	1913	1921	
Utbildning av stationskarlsaspiranter, stationsarbetare m. fl. till stationskarlar	Skrivelser från resp. ti.	(2 ts)	1	8	$\frac{9}{11} - \frac{28}{1}$	50 t.	1916	1913	1920
			1	8	$\frac{13}{3} - \frac{28}{3}$	62 t.	1918	1911	1923
		(4 ts)	1	12	$\frac{6}{3} - \frac{2}{3}$	338 t.	1916	1912	1920
			1	26	$\frac{20}{0} - \frac{27}{4}$	36 t.	1916	1910	1921
		(12 ts)	1	13	$\frac{16}{10} - \frac{18}{12}$	15 t.	1916	1913	1921
		(20 ts)	1	21	$\frac{17}{2} - \frac{8}{14}$	24 t.	1914	1911	1917
				30 t.	1912	1914	1918		
<i>Språk m. m.</i>									
1938—1940 års korrespondenskurser i: tyska språket (»tyska I») » » (»tyska II») engelska » (»engelska I») » » (»engelska II») )	Orsb-nr 445/38, 518/38 och 189/39, Dnr dbr 1175/38 och 391/39	1	13	nov. 38—jan. 40,	24 br.	1894	1881	1909	
		1	29	nov. 38—aug. 40	17 br.	1896	1882	1912	
		1	24	och	23 br.	1898	1884	1913	
		1	45	jan. 39—aug. 40	15 br.	1898	1884	1913	
1939—1940 års högre korrespondenskurser i: tyska språket (grupp I) » » ( » II) engelska » ( » I) » » ( » II) franska » ( » I) » » ( » II) )	Orsb-nr 561/38, Dnr dbr 1397/38	1	5		31 br.	1903	1896	1909	
		1	18		37 br.	1896	1890	1903	
		1	3	april 39—	35 br.	1900	1897	1900	
		1	15	sept. 40	35 br.	1895	1889	1902	
		1	16		29 br.	1905	1891	1914	
		1	16		29 br.	1898	1890	1911	
		1	20		64 t.	1895	1889	1903	
Konversationskurs i engelska språket	Dnr dbr 362/39 (1 ts)	1	24	$\frac{17}{4} - \frac{25}{5}$	96 t.	1895	1890	1903	
	Str nr 166, (I distr.)	1	29	$\frac{20}{10} - \frac{16}{12}$	8 t.	1895	1879	1915	
Samaritkurser	§ 23	(IV » )	1	18	$\frac{25}{11} - \frac{2}{12}$	8 t.	1904	1885	1916
		(I » )	5	137	2—7 dag. i nov.	6 t.	1893	1880	1920
		(II » )	3	46	(2—3 dag. i okt. och nov.	4—6 t.	1891	1878	1912
		(III » )	2	65	5 resp. 9 dag. i nov.	10—11 t.	1889	1880	1907
		(IV » )	6	115	4—12 dag. i jan., nov. o. dec.	6 t.	1894	1881	1917
» (repetitionskurser)	§ 24	(V » )	5	107	1—3 dag. i jan., febr., sept. o. okt.	6—12 t.	.	.	.

<sup>1)</sup> I fråga om korrespondenskurser antal brev.

Förutom ovannämnda kurser och utbildningstjänstgöring förekom under året en del utbildning av i allmänhet mindre omfattning och skiftande karaktär, nämligen:

*För personal i bantjänst:* praktisk utbildning av aspiranter å förste reparatörs- och ledningsmästarebefattningar, kurser i kabelskarvning (Telefonaktie-

bolaget L. M. Ericssons kurs) samt i behandling av genom elektrisk ström bedövade personer.

*För personal i maskintjänst:* förberedande och avslutande utbildning (schema-läsning o. d. resp. elevåkning) av lokpersonal för elektrisk drift, praktisk utbildning å verkstad av rekryteringspersonal för lokpersonalen, utbildning av lokreparatörspersonal, kurser i dragstångssvetsning (vid Svenska A.-B. Gas-accumulatoransläggningar å Lidingö), praktisk utbildning å verkstad av vagnsynare, utbildning av personal för skötsel och underhåll av elektrisk utrustning i järnvägsvagnar, utbildning i skötsel och förande av ackumulatorlok och revisionsvagnar.

*För personal i trafiktjänst:*

Utbildning av rälsbuss- och lokomotivförare, instruktionskurs i vagntjänst.

Av kostnadsskäl har den i föregående årgångar av driftstjänststatistiken förekommande redogörelsen i textform för de i de tabellariska översikterna upptagna kurserna m. m. uteslutits i föreliggande årgång. De detaljuppgifter beträffande 1939 års mera betydande kurser, som motsvara föregående årgångars nyssnämnda redogörelser i textform, kunna vid behov erhållas från järnvägsstyrelsens statistiska kontor.

Samtliga under år 1939 å undervisningskontot (1282) bokförda kostnader för olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring inklusive kostnader för vid årets slut icke avslutade kurser, framgå av följande sammanställning.

Kalkyl- nummer:		Utgifter, kr.
000	Undervisningsväsendet (ej specificerade kostnader) . . . .	47 274
010	Högre trafikkurser . . . . .	2 494
011	Trafikelevkurser . . . . .	59 749
012	Kontoristkurser . . . . .	25 418
013	Lokpersonalskurser . . . . .	269 219
014	Banmästarkurser . . . . .	28 278
015	Konduktörskurser . . . . .	57 878
016	Stationsförmanskurser . . . . .	17 515
017	Lokomotor- och rälsbussförarekurser . . . . .	12 093
018	Vagnförmanskurser . . . . .	371
019	Banförmanskurser . . . . .	8 883
020	Reparatörskurser (för maskintjänst) . . . . .	14 809
021	Korrespondenskurser . . . . .	11 514
022	Konversationskurser . . . . .	1 150
023	Samaritkurser . . . . .	3 359
030	Föredrag och föreläsningar . . . . .	847

Summa kr. 560 851

Kostnaderna för vissa under året avslutade kurser samt dessa kostnaders fördelning på olika slag av utgifter, framgår av följande sammanställning.

Kurser	Antal kursdeltagare	K o s t n a d e r										Summa kr.	Per kursdeltagare kr.		
		Ledare- och lärare-arvoden		Resekostnads- och trafik- tamentsersättning till				Avlöning i förekommande fall till ersättare för						Diverse	
				ledare o. lärare		kursdeltagare		ledare o. lärare		kursdeltagare					
		kr.	%	kr.	%	kr.	%	kr.	%	kr.	%			kr.	%
<b>Bantjänst.</b>															
Banmästare- .....	24	5 842	21·1	—	—	21 503	77·7	—	—	—	—	337	1·2	27 682	1 153
Baumästareasp.) Underbefälsasp., 1:a avd. <sup>2)</sup> .....	30	1 270	52·6	—	—	1 114	46·1	—	—	—	—	30	1·3	2 414	80
	126	3 931	91·8	—	—	351	8·2	—	—	—	—	—	—	4 282	33
<b>Maskintjänst.</b>															
Elektrisk drift:															
i Kbn, 2 kurs. ...	40	—	—	140	1·5	3 269	34·7	—	—	6 007	63·8	—	—	9 416	235
» M, 1 » ...	19	—	—	—	—	1 486	43·9	—	—	1 900	56·1	—	—	3 386	178
» Gä, 1 » ...	15	—	—	266	6·9	2 535	60·3	—	—	1 272	32·8	—	—	3 873	258
» Le, 1 » ...	20	—	—	—	—	3 203	40·4	—	—	4 725	59·6	—	—	7 928	396
Lokpersonals-:															
i Cst, 2 kurs. ...	40	1 000	4·4	530	2·4	7 093	31·6	—	—	13 767	61·3	63	0·3	22 453	561
» Sön, 4 » ...	85	945	1·5	1 692	2·6	26 410	41·1	1 105	1·7	34 071	53·0	27	0·1	64 250	756
Maskinbiträdes. <sup>3)</sup> :															
i Hglö, 4 kurs. ...	59	<sup>5)</sup> 796	4·6	—	—	—	—	2 784	16·2	13 469	78·5	123	0·7	17 172	291
» Kbn, 1 kurs ...	13	—	—	—	—	—	—	183	9·3	1 780	90·7	—	—	1 963	151
» M, 1 » ...	13	—	—	—	—	—	—	—	—	1 940	100	—	—	1 940	149
» Kra, 1 » ...	16	—	—	—	—	—	—	—	—	1 177	100	—	—	1 177	74
<b>Trafiktjänst.</b>															
Kontorist- .....	57	3 938	16·6	—	—	13 688	57·6	—	—	5 862	24·7	271	1·1	23 759	417
Konduktörs- .....	127	6 682	15·0	—	—	20 777	46·5	—	—	16 644	37·3	539	1·2	44 642	352
Lokomotor- och Rälsbussförare-:															
Konversations- ...	36	917	13·1	400	0·6	4 733	67·6	—	—	302	4·3	1 012	14·4	7 004	195
Samarit, fullst. ...	24	1 184	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 184	74
» , repet. ... <sup>4)</sup>	16	320	86·5	—	—	40	10·8	—	—	—	—	10	2·7	370	23
	<sup>4)</sup> 479	2 350	88·9	94	3·5	63	2·4	—	—	45	1·7	92	3·5	2 644	6
<b>Summa</b>	<b>1 239</b>	<b>29 175</b>	<b>11·8</b>	<b>2 762</b>	<b>1·1</b>	<b>106 065</b>	<b>42·8</b>	<b>4 072</b>	<b>1·7</b>	<b>102 961</b>	<b>41·6</b>	<b>2 504</b>	<b>1·0</b>	<b>217 539</b>	<b>200</b>

<sup>1)</sup> Påbyggande korrespondenskurs i SJ egen regi för blivande deltagare i teoretisk banmästarekurs. —

<sup>2)</sup> Korrespondenskurs i rättskrivning och matematik vid Hermods Korrespondensinstitut för personal vid banavdelningen. — <sup>3)</sup> I loktjänst. — <sup>4)</sup> Exkl. 21 deltagare i kurser å 10 och 11 ts, beträffande vilka kostnader icke uppgivits. — <sup>5)</sup> Vikariatsersättning till instruktionslokförare, som undervisat i kurserna.

## II. Uppgifter av huvudsakligen teknisk-ekonomisk natur: Lok- och motorvagnars därför samt för underhåll av rullande materiel av olika slag, lok- och vagn-

### Loks och motorvagnars

Lokslag och littera	Antal lok vid årets slut	Medel-antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok
			i tåg-tjänst							Tjänstetåg		Summa	
			Snäll-tåg	Per-son-tåg	Blan-dade tåg	Lokal-gods-tåg	Fjärr-gods-tåg	Mili-tärtåg	arbets-tåg för banavd	prov-, perso-naltåg m.m			
<b>Ånglok.</b>													
A .....	8	8.1	48.6	408.9	—	0.8	0.7	—	0.1	0.2	459.3	4.1	
B .....	79	44.5	968.6	647.5	12.3	153.0	1 249.5	120.8	11.0	0.4	3 163.1	28.0	
Cd .....	6	1.3	—	53.1	—	9.9	0.1	0.4	0.7	—	64.2	1.7	
E .....	75	71.8	6.9	252.9	120.0	995.6	331.6	17.6	85.2	—	1 809.8	58.9	
E2 .....	51	43.8	16.8	487.0	145.8	794.6	214.6	35.1	24.9	—	1 718.8	17.8	
Gb .....	7	3.3	—	0.4	1.3	4.7	218.3	8.9	3.5	—	237.1	1.3	
HSc .....	2	1.0	—	7.0	10.3	14.3	—	—	—	—	31.6	0.4	
J, Kf .....	47	41.0	0.5	1 203.9	176.8	222.8	16.9	0.7	7.2	0.2	1 628.5	10.5	
Ka .....	11	6.8	—	26.3	8.7	5.9	1.3	—	6.7	0.1	49.0	6.7	
Kh .....	43	36.8	—	2.7	0.1	3.8	—	—	0.3	—	6.9	6.9	
L .....	44	36.3	3.3	1 901.3	237.4	106.5	5.7	5.0	4.8	0.7	2 264.7	7.7	
Na .....	34	32.3	—	—	—	3.4	—	—	0.3	—	3.7	0.7	
OKa .....	2	2.0	—	144.8	—	0.2	0.2	—	—	—	145.2	0.9	
OKe .....	2	1.4	3.5	84.7	5.9	0.4	11.4	—	—	—	105.9	1.1	
Sa. ....	28	24.7	—	1 221.3	111.5	78.5	1.1	0.5	1.8	0.1	1 414.8	15.9	
Sb .....	5	4.3	1.5	273.0	29.7	0.2	0.3	—	0.1	—	304.8	1.7	
Ta, b .....	30	0.3	—	0.1	—	0.6	—	—	0.4	—	1.1	0.3	
W .....	4	2.8	—	40.9	6.0	5.1	—	—	—	0.1	52.1	2.9	
NHJ .....	2	1.3	—	—	—	13.0	—	—	0.1	—	13.1	—	
UEJ, ÖCB, TJ, LyJ	7	3.6	—	32.4	4.0	20.4	—	—	0.1	—	56.9	0.8	
<b>Samtl. S J ånglok å S J</b>	<sup>3)</sup> 487	367.4	1 049.7	6 788.2	869.8	2 433.2	2 051.7	189.0	147.2	1.8	13 530.6	168.3	
Främ. lok å S J <sup>4)</sup> ...	—	—	8.7	19.5	4.0	9.0	—	—	0.2	—	41.4	—	
I distr. ....	64	47.1	—	445.5	26.1	108.7	79.2	0.2	13.3	0.1	673.1	12.4	
II » .....	109	68.1	0.7	1 030.8	140.1	436.1	162.9	0.1	35.8	0.1	1 806.6	28.6	
III » .....	34	16.0	—	128.5	30.3	40.0	0.3	0.5	10.4	0.2	210.7	26.0	
IV » .....	160	148.2	174.4	3 965.3	217.8	1 232.7	508.6	13.9	48.1	0.2	6 161.3	64.9	
V » .....	129	88.0	874.6	1 218.1	455.6	615.7	1 300.2	174.3	39.6	0.9	4 678.9	36.4	

<sup>1)</sup> Häri ingå förutom lokkm i tåg-tjänst och av ensamt lok, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade genom multiplikation med olika evalveringstal enligt följande: kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänststimmar 2. — <sup>2)</sup> Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn  $\frac{1}{4}$ , av hela antalet) ingå *icke*. — <sup>3)</sup> Dessutom funnos 60 vid huvudverkstaden i Örebro avställda lok, nämligen 6 litt. B, 7 Cd, 2 E, 11 Ga, 8 Gb, 14 Ka, 2 Kh, 3 L, 3 Na, 3 R och 1 W. — <sup>4)</sup> Huvudsakligen norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

Redanstående noter tillhöra nästa uppslag.

<sup>1)</sup> I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolok, kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänststimmar 2; motorvagnar och rälsbussar

m. fl. arbetsprestation, förbrukning av bränsle och elektrisk energi, kostnader tjänstkostnader för olika tågslagsgrupper, uppgifter om vissa tillverkningar m. m.

m. fl. arbetsprestation.

Loktimmar i			Summa lokkm <sup>1</sup> ) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer <sup>2</sup> )					per 100 lokkm i tåg-tjänst	Lok-litt.
						Tusental	H ä r a v i %					
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhålls-kostn.	b bränslemängd samt bränsle- och smörjnings-kostn.			Snäll-o. person-tåg	Mili-tär-o. bland-tåg	Fjärr-gods-tåg	Övr. gods-o. tjänste-tåg		
695	1 341	4 832	470·4	479·4	58 074	82 031	99·4	—	0·3	0·3	17 860	A
10 178	13 579	20 290	3 292·8	3 309·7	73 996	785 612	42·4	5·1	48·4	4·1	24 837	B
210	453	32	67·9	67·9	52 231	6 878	72·2	1·1	—	26·7	10 713	Cd
54 624	17 982	42 165	2 414·9	2 262·0	33 634	443 297	6·4	5·1	27·8	60·7	24 494	E
25 365	12 626	47 460	1 990·3	1 983·6	45 441	313 776	21·0	10·6	19·9	48·5	18 256	E2
812	1 107	—	246·5	244·7	74 697	100 771	0·1	3·9	93·7	2·8	42 501	Gb
221	514	4	34·2	34·2	34 200	2 919	11·5	35·9	—	52·6	9 237	HSc
22 271	12 740	21 924	1 861·7	1 819·7	45 407	147 302	62·5	11·9	2·6	23·0	9 045	J, Kf
10 768	890	2 594	163·4	116·5	24 030	5 849	27·5	17·7	7·2	47·6	11 937	Ka
88 179	207	2 790	895·6	460·7	24 337	665	21·4	0·9	0·9	76·8	9 638	Kh
13 018	10 016	12 084	2 402·6	2 381·7	66 187	244 607	80·0	13·4	0·4	6·2	10 801	L
118 346	226	—	1 187·9	596·6	36 777	1 532	—	—	—	100·0	41 405	Na
234	334	179	148·5	148·3	74 250	24 137	99·6	—	0·3	0·1	16 623	OKa
582	353	5	112·9	110·7	80 643	28 427	81·0	5·2	13·4	0·4	26 843	OKe
10 852	9 537	8 738	1 539·2	1 521·5	62 316	151 622	79·9	10·7	0·1	9·3	10 717	Sa
993	1 407	98	316·5	314·5	73 605	46 256	88·1	11·6	0·1	0·2	15 176	Sb
223	11	—	3·6	2·5	12 000	230	7·0	—	—	93·0	20 910	Ta, b
1 013	580	—	65·1	61·2	23 250	3 301	68·4	14·9	—	16·7	6 336	W
678	354	4	19·9	17·2	15 308	813	—	—	—	100·0	6 206	NHJ
1 804	381	2	75·6	67·3	21 000	5 512	49·9	6·1	0·3	43·7	9 687	UEJ
												m. fl.
361 066	84 638	163 201	17 309·5	15 999·9	47 114	2 395 537	—	—	—	—	17 705	SJ lok
361	—	—	45·1	43·3	—	7 439	—	—	—	—	17 969	Fr. 1. å SJ
90 789	6 451	9 391	1 593·4	1 171·1	33 830	87 473	50·0	3·2	23·4	23·4	12 996	I d.
91 043	12 645	22 807	2 745·6	2 361·3	40 317	301 613	39·3	5·8	18·7	36·2	16 695	II d.
28 912	2 953	4 396	525·8	396·0	32 863	27 736	26·8	17·2	0·7	55·3	13 164	III d.
87 353	37 057	72 490	7 099·7	6 882·1	47 906	983 863	50·8	3·7	18·1	27·4	15 968	IV d.
62 969	25 532	54 117	5 345·0	5 189·4	60 739	994 852	35·1	11·5	41·7	11·7	21 263	V d.

kol. a och b: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2; lokomotorer, kol. a och b: medeltal beräknas per *tjänstgöringstimme*, varför antalen lokomotorkm evalverats till timmar genom delning med 10. — <sup>2</sup>) Även bränslemängd och kostnad, vad beträffar explosionsmotorvagnar, rälsbussar och lokomotorer. — <sup>3</sup>) Se not 2 å sid. 80. — <sup>4</sup>) Lok litt. Oa, b och Oe, f bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som *ett* lok vid beräkning för denna tabell dels av antalet lok, dels av antalet lokkm. — <sup>5</sup>) Riksgränsen—Narvik. — <sup>6</sup>) Förutom 7 Zm- och 2 Zs-lokomotorer, avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningar. Dessutom användes tvenne ej å raler gående traktorer för vagnflyttning å hamnspår vid Malmö C under sammanlagt 3 521 timmar. — <sup>7</sup>) Av tidningsrälsbussar litt (Yp) å 5 maskinsektionen, vilka ej gått efter fast tidtabell. — <sup>8</sup>) Avser såväl litt Y som Ym. — <sup>9</sup>) Endast för de rälsbussar, som gått efter fast tidtabell (samtliga utom Yp). Hela bussens vikt ingår i beräkningen i motsats till förhållandet med motorvagn, vars vikt minskats med 1/4, motsvarande motoravdelningen; jfr not 2 å sid. 80.

Fordonslag och littera	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensam lok motorvagn m. m.
			i tåg-tjänst										
			Snäll-tåg	Person-tåg	Bland-tåg	Lokal-gods-tåg	Fjärr-gods-tåg	Malm-tåg	Militär-tåg	Tjänstetåg		Summa	
arbets-tåg	prov.-o. personal-tåg												
<b>Elektrolok.</b>													
D .....	281	280·4	7 108·1	17 623·5	69·5	1 411·6	7 575·5	0·1	81·8	167·3	82·2	34 119·6	419·3
Ha, b .....	55	47·0	0·3	987·6	185·2	749·4	53·1	—	1·3	22·5	27·3	2 026·7	53·8
Oa, b <sup>4)</sup> .....	15	13·8	—	20·2	0·2	8·3	4·9	423·3	—	11·3	0·2	468·4	27·3
Oc .....	2	1·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Od .....	10	9·9	—	66·1	16·1	181·0	4·7	5·1	0·2	15·3	7·9	296·4	2·4
Oe, f <sup>4)</sup> .....	21	20·8	—	1·0	0·8	14·5	6·7	1 433·6	0·2	10·5	1·1	1 468·4	8·7
Pa .....	2	2·0	—	73·2	14·4	—	—	—	—	7·2	94·8	—	1·0
Pb .....	4	4·0	—	309·8	124·2	0·1	0·6	—	—	—	3·4	438·1	2·2
Ua .....	3	3·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ub .....	44	44·0	—	13·3	5·1	67·7	12·0	—	—	0·2	2·1	100·4	37·8
Uc .....	1	1·0	—	0·1	—	2·7	—	—	—	0·1	—	2·9	1·3
Öa .....	2	1·8	—	—	—	0·1	—	—	—	—	—	0·1	0·5
Öb .....	8	7·3	—	0·1	—	—	—	—	—	2·5	—	2·6	0·7
Öc .....	12	11·3	—	0·1	—	—	0·1	—	—	9·1	—	9·3	13·6
<b>Samtliga SJ elektrolok</b>	<b>460</b>	<b>447·5</b>	<b>7 108·4</b>	<b>19 095·0</b>	<b>415·5</b>	<b>2 435·4</b>	<b>7 657·6</b>	<b>1 862·1</b>	<b>83·5</b>	<b>238·8</b>	<b>131·4</b>	<b>39 027·7</b>	<b>569·7</b>
varav: å Luleå-Riksgränsen ...	64	61·0	—	818·5	179·4	184·8	17·2	1 722·2	0·4	36·7	20·0	2 979·2	44·2
» övriga SJ: elektr.linjer	396	386·5	7 108·4	18 228·1	236·1	2 250·6	7 640·4	—	83·1	201·6	111·4	35 859·7	525·5
» främ. jvg (Rgn-Narvik)	—	—	—	48·4	—	—	—	139·9	—	0·5	—	188·8	—
Främ. lok å SJ ...	—	—	—	0·1	—	—	0·5	163·5	—	—	—	164·1	—
<b>Motorvagnar.</b>													
Elektromotorvagnar med ström från kontaktledning.													
X a .....	15	10·5	—	443·0	18·7	1·5	—	—	—	—	2·8	466·0	8·5
Explosionsmotorvagnar.													
X c .....	6	4·3	—	137·0	—	—	—	—	—	—	0·1	137·1	0·3
X d .....	6	4·8	—	214·1	—	—	—	—	—	—	0·2	214·3	2·1
<b>Samtliga SJ explosionsmotorvagnar</b> .....	<b>12</b>	<b>9·1</b>	<b>—</b>	<b>351·1</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>0·3</b>	<b>351·4</b>	<b>3·0</b>
<b>Samtl. SJ motorvagnar</b>	<b>27</b>	<b>19·6</b>	<b>—</b>	<b>794·1</b>	<b>18·7</b>	<b>1·5</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>3·1</b>	<b>817·4</b>	<b>11·8</b>
S. N. J. och B. J. motorv. samt S. N. J. motorlok å SJ .....	—	—	—	61·3	—	—	—	—	—	—	—	61·3	—
<b>Rälsbussar.</b>													
Yo .....	*)30	21·1	—	1 763·4	—	—	—	—	0·2	—	3·0	1 766·6	1·0
Y .....	59	48·3	—	2 896·1	—	—	—	—	0·2	—	9·1	2 905·4	—
Yp .....	2	1·0	—	—	—	7)55·6	—	—	—	—	—	55·6	—
Ym .....	2	1·0	—	49·1	—	—	—	—	—	—	—	49·1	—
<b>Samtliga rälsbussar</b> ...	<b>93</b>	<b>71·4</b>	<b>—</b>	<b>4 708·6</b>	<b>—</b>	<b>55·6</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>0·4</b>	<b>—</b>	<b>12·1</b>	<b>4 776·7</b>	<b>1·0</b>
varav: å SJ .....	93	71·4	—	4 697·8	—	55·6	—	—	0·4	—	12·1	4 765·9	1·0
» främ. jvg <sup>6)</sup>	—	—	—	10·8	—	—	—	—	—	—	—	10·8	—
Främ. rälsbuss å SJ .....	—	—	—	0·1	—	—	—	—	—	—	—	0·1	—
<b>Lokomotorer i tåg- o. växlingstjänst.<sup>6)</sup></b>													
Zm (bentyl- eller bensindrivna)	52	40·6	—	—	—	1·1	—	—	—	0·1	—	1·2	3·0
Zs (do do)	} 25	5·8	—	—	—	0·1	—	—	—	—	—	0·1	—
» (solaroljedrivna)		7·1	—	3·0	—	7·5	—	—	—	—	—	10·5	4·4
» (fotogendrivna)		7·1	—	—	—	20·3	0·4	—	—	0·3	—	21·0	—
Zsc (solaroljedrivna)	3	2·9	—	—	—	4·3	—	—	—	—	—	4·3	—
Zsh (bentyl-, bensin- eller fotogendr.)	**)23	7·9	—	—	—	6·1	—	—	—	0·1	—	6·2	2·1
<b>Samtliga lokomotorer i tåg- o. växlingstjänst</b>	<b>103</b>	<b>71·4</b>	<b>—</b>	<b>3·0</b>	<b>—</b>	<b>39·4</b>	<b>0·4</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>0·5</b>	<b>—</b>	<b>43·3</b>	<b>9·</b>

Not 1-9 se föreg. uppslag.

\*) Härav 1 Ymo, som dock ej varit i tjänst under året. - \*\*) Härav 1 Zss, som dock ej varit i tjänst under år

Loktimmar i			Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer <sup>a)</sup>					Per 100 lokkm, resp. motorv. km m.m., i tåg-tjänst	Lok. resp. motorv. m.m., litt.
						Tusental	H ä r a v i %					
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhållskostnad <sup>1)</sup>	b smörjningskostnad <sup>2)</sup>			Snäll-o. persontåg	Militär- o. bland. tåg	Fjärr-gods-tåg	Övr. gods-o. tjänst-tåg		
151 784	189 871	234 895	36 056.8	36 299.2	128 591	10 342 405	50.0	0.5	45.2	4.3	30 312	D
70 634	26 049	2 061	2 786.8	2 560.5	59 294	279 358	27.1	6.8	4.9	61.2	13 784	Ha, b
22 518	3 877	38	720.9	638.7	52 239	640 917	0.2	—	0.5	99.3	136 831	Oa, b <sup>4)</sup>
4 896	—	—	49.0	29.4	40 834	—	—	—	—	—	—	Oc
18 772	2 959	1 002	486.5	419.3	49 141	73 866	4.7	4.3	1.8	89.2	24 221	Od
7 005	10 836	424	1 547.2	1 541.6	74 385	1 971 079	—	—	0.2	99.8	134 933	Oe, f <sup>4)</sup>
1 216	765	57	108.6	105.4	54 300	10 215	78.3	17.6	—	4.1	10 775	Pa
1 635	1 303	1 507	456.7	455.8	114 175	87 743	70.0	29.5	0.1	0.4	20 028	Pb
13 503	—	—	135.0	81.0	45 000	—	—	—	—	—	—	Ua
222 777	1 652	669	2 365.9	1 479.5	53 771	21 286	2.6	3.0	21.7	72.7	21 201	Ub
3 197	49	—	36.4	23.7	36 400	808	1.1	—	—	98.9	27 862	Uc
2 547	197	—	26.5	16.7	14 722	17	—	—	—	100.0	17 000	Öa
16 301	260	—	166.1	101.4	22 753	71	—	—	—	100.0	2 731	Öb
32 003	507	—	342.9	215.9	30 345	350	—	—	14.9	85.1	3 764	Öc
568 788	238 325	240 653	45 285.3	43 968.1	101 196	13 428 115	—	—	—	—	34 407	S:a
77 579	20 614	7 316	3 799.2	3 544.7	62 282	2 699 733	6.1	1.3	0.3	92.3	90 619	å Le-Rgn
491 209	217 711	233 337	41 297.3	40 234.6	106 849	10 541 694	48.8	0.6	44.5	6.1	29 397	å övr. linj.
—	—	—	188.8	188.8	—	186 688	—	—	—	—	98 881	å fr. jvg
—	—	—	164.1	164.1	—	208 133	—	—	—	—	126 833	Fr. l. å SJ
7 572	8 469	—	635.2	635.2	60 495	21 011	100.0	—	—	—	4 509	X a
783	2 497	—	170.4	170.4	39 628	4 690	100.0	—	—	—	3 421	X c
—	2 514	—	241.9	241.9	50 396	6 112	100.0	—	—	—	2 852	X d
783	5 011	—	412.3	412.3	45 308	10 802	—	—	—	—	3 074	S:a
8 355	13 480	—	1 047.5	1 047.5	53 444	31 813	—	—	—	—	3 892	Samtl. SJ
—	—	—	61.3	61.3	—	2 748	—	—	—	—	4 483	Främ. jvg:s å SJ
—	3 064	57	1 798.4	1 798.4	85 232	18 448	100.0	—	—	—	1 044	Yo
—	5 033	11	2 955.7	2 955.7	61 195	*)21 975	100.0	—	—	—	*)756	Y
—	—	—	55.6	55.6	55 600	.	—	—	—	—	.	Yp
—	—	—	49.1	49.1	49 100	.	100.0	—	—	—	.	Ym
—	8 097	68	4 858.8	4 858.8	68 050	*)40 423	—	—	—	—	846	S:a
—	8 097	68	4 848.0	4 848.0	67 899	*)40 423	100.0	—	—	—	848	å S J
—	—	—	10.8	10.8	—	.	—	—	—	—	—	å fr. jvg
—	—	—	0.1	0.1	—	1	100.0	—	—	—	10	Fr. r. å S J
Tjänstgöringstimmor <sup>1) 2)</sup>												
52 252	52	—	52 794	52 794	1 300	—	—	—	—	—	—	Zm
10 319	—	—	10 329	10 329	1 781	—	—	—	—	—	—	Zs
8 761	226	—	10 447	10 447	1 471	—	—	—	—	—	—	>
13 595	288	—	15 983	15 983	2 251	1 988	4.7	—	2.4	92.9	4 591	>
6 714	55	—	7 199	7 199	2 482	—	—	—	—	—	—	Zsc
13 129	479	—	14 428	14 428	1 826	—	—	—	—	—	—	Zsh
104 770	1 100	—	111 180	111 180	1 557	1 988	4.7	—	2.4	92.9	4 591	S:a



Medelantalet befintliga och i tjänst varande lok m. fl. samt för de i tjänst varande fordonen tjänste- och reparationsdagar m. m. i medeltal per fordon

Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon						Av antalet fordon i tjänst voro								
slag	litt.	befintliga <sup>1)</sup>	i tjänst	aktiv tjänst <sup>2)</sup>	reparation <sup>3)</sup>	revision <sup>3)</sup>	pannspolning	överliggning <sup>4)</sup>	avställning		i aktiv tjänst <sup>7)</sup>	under rep. eller rev. <sup>8)</sup>	under pannspolning	överliggande <sup>4)</sup>	avställda <sup>5)</sup>			
									a <sup>6)</sup>	b <sup>6)</sup>						%	%	%
Elektrolok	Enkeltlok	D	280·8	280·4	334	19	4	—	2	1	5	91·5	6·3	—	0·5	1·7		
		Ha	39·6	39·3	327	14	3	—	13	1	7	89·6	4·6	—	3·6	2·2		
		Hb	7·7	7·7	303	9	6	—	4	—	43	83·0	4·1	—	1·1	11·8		
		Oc	2·0	1·2	277	35	3	—	37	5	8	75·9	10·4	—	10·1	3·6		
		Od	10·0	9·9	282	36	5	—	15	2	25	77·3	11·2	—	4·1	7·4		
		Pa	2·0	2·0	274	78	1	—	8	4	—	75·1	21·6	—	2·2	1·1		
		Pb	4·0	4·0	314	40	2	—	3	6	—	86·0	11·5	—	0·8	1·7		
		Ua	3·0	3·0	286	13	2	—	38	—	26	78·4	4·1	—	10·4	7·1		
		Ub	44·0	44·0	320	23	5	—	10	1	6	87·7	7·7	—	2·7	1·9		
		Uc	1·0	1·0	298	17	9	—	—	—	41	81·7	7·1	—	—	11·2		
		Öa	2·0	1·8	235	59	14	—	47	3	7	64·4	20·0	—	12·9	2·7		
		Öb	8·0	7·3	267	10	3	—	71	—	14	73·2	3·6	—	19·4	3·8		
		Öc	12·0	11·8	296	23	2	—	29	1	14	81·1	6·8	—	8·0	4·1		
		Elektrolok	Dubbeltlok	Oa, b	15·0	13·8	251	48	6	—	33	12	15	68·8	14·8	—	9·0	7·4
				Oe	8·4	8·2	225	69	9	—	20	26	16	61·6	21·4	—	5·5	11·5
				Of	10·0	10·0	272	42	10	—	21	4	16	74·5	14·2	—	5·8	5·5
Of2	2·6			2·6	258	34	9	—	23	14	27	70·7	11·8	—	6·3	11·2		
Ånglok	A	0·2	0·1	·	—	—	—	—	—	—	·	·	·	·	·			
	A2	2·4	2·4	279	23	41	10	—	12	—	76·4	17·6	2·7	—	3·3			
	A3	5·6	5·6	267	58	21	10	—	7	2	73·2	21·6	2·7	—	2·5			
	B	69·0	44·5	275	32	8	7	7	20	16	75·3	11·0	1·9	1·9	9·9			
	Cd	6·0	1·3	280	26	1	17	2	39	—	76·7	7·4	4·7	0·5	10·7			
	E	78·9	71·8	231	62	5	8	25	15	19	63·3	18·4	2·2	6·8	9·3			
	E2	46·3	43·8	258	46	8	8	12	6	27	70·7	14·8	2·2	3·8	9·0			
	Gb	0·7	0·6	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·			
	Gb2	2·7	2·7	307	22	12	7	5	6	6	84·1	9·3	1·9	1·4	3·3			
	HSc	2·0	1·0	302	—	33	24	—	—	6	82·7	9·0	6·6	—	1·7			
	J	43·1	40·7	271	45	7	10	8	12	12	74·3	14·2	2·7	2·2	6·0			
	Ka	11·3	6·8	285	38	11	7	10	4	10	78·1	13·4	1·9	2·7	3·9			
	Kf2	2·0	0·3	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·			
	Kh	42·8	36·8	250	40	6	10	11	15	33	68·5	12·6	2·7	3·0	13·2			
	L	45·8	36·3	260	44	11	9	5	12	24	71·2	15·1	2·5	1·4	9·8			
	Na	33·3	32·3	278	26	6	12	11	5	27	76·2	8·7	3·3	3·0	8·8			
	OKa	2·0	2·0	252	73	17	10	—	13	—	69·0	24·7	2·7	—	3·6			
	OKe	2·0	1·4	272	71	13	9	—	—	—	74·5	23·0	2·5	—	—			
	Sa	26·1	24·7	289	36	13	11	2	4	10	79·2	13·4	3·0	0·5	3·9			
	Sb	5·0	4·3	244	67	8	9	2	19	16	66·9	20·5	2·5	0·5	9·6			
SGG	0·3	0·3	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·				
Ta	13·0	0·3	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·				
Tb	21·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
UEJ	1·2	0·6	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·				
W	4·8	2·8	256	49	—	17	1	11	31	70·1	13·4	4·7	0·3	11·5				
ÖCBa	1·0	1·0	30	13	47	2	9	260	4	8·2	16·5	0·5	2·5	72·3				
Ly, J, TJ	2·7	1·7	168	111	9	12	—	12	53	46·0	32·9	3·3	—	17·8				
NHJ	2·0	1·3	191	75	3	23	44	29	—	52·3	21·4	6·3	12·1	7·9				
Motorvagnar	Xa	12·6	10·5	234	82	5	—	—	24	20	64·1	23·8	—	—	12·1			
	Xc	5·0	4·3	181	90	5	—	—	79	10	49·6	26·0	—	—	24·4			
	Xd	6·0	4·8	223	126	2	—	3	11	—	61·1	35·1	—	0·8	3·0			
	Yo	23·5	21·1	295	45	2	—	4	4	15	80·8	12·9	—	1·1	5·2			
	Y	59·0	48·3	269	54	—	—	—	20	13	9	73·7	14·8	—	5·5	6·0		
Rälsbussar	Yp	2·0	1·0	305	—	—	—	16	—	44	83·6	—	—	4·4	12·0			
	Ym	2·0	1·0	295	54	6	—	—	10	—	80·8	16·5	—	—	2·7			
	Zm	44·8	40·6	287	23	1	—	38	10	6	78·6	6·6	—	10·4	4·4			
Lokomotorer	Zs	23·0	20·0	262	50	—	—	34	8	11	71·8	13·7	—	9·3	5·2			
	Zsc	3·0	2·9	285	38	—	—	33	1	8	78·1	10·4	—	9·0	2·5			
	Zsh	9·3	7·9	259	32	3	—	31	2	38	70·9	9·6	—	8·5	11·0			

1) Dessutom i medeltal 80·0 avställda vid huvudverkstaden i Örebro, varav 16·0 litt B, 7·0 Od, 2·8 E, 11·3 Ga, 11·6 Gb, 1·9 J, 13·7 Ka, 2·3 Kh, 1·2 L, 4·3 Na, 3·0 R, 4·7 Sa och 0·2 W. — 2) Inklusive tid för putsning. — 3) Inklusive dagar för gång till och från reparations- eller revisionsplats, samt dagar i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — 4) Till följd av inträffad sön- och helgdag, inställd tåg o. d. — 5) I väntan reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — 6) Å sektion på grund av god tillgång på lok, inklusive utlåning till banavdelningen, EJ m. fl. — 7) Inklusive fordon under putsning. — 8) Inklusive lok under gång till och från reparations- eller revisionsplats, samt lok i väntan på reparation eller revision å sådan plats.

Stenkol, koks och ved.

Häri ingå 8 153 ton svenska stenkol (f. å. 7 911), 96 ton koks (f. å. 128) och 8 368 kbm ved (största delen för eldppgöring å loken, en mindre del som lokbränsle; f. å. 5 008), evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multi-  
plicerings med respektive 0.64, 0.50 och 0.11—0.19.

Förbrukad mängd				Summa				Kostnad (inkl. transportkostnader)				Medelförbrukningspris per ton utländska stenkol			
Summa		Per 100 lokkm		Per 100 lokkm		Per 100 lokkm.		Medelkostnad		Medelkostnad		Medelförbrukningspris per ton utländska stenkol			
År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.		
ton	%	kg	%	tusental kr.	%	tusental kr.	%	kr.	%	kr.	%	öre	%		
Ånglok:															
220 782	— 5.8	1 380	+ 4.3	6 271.9	+ 217.9	+ 3.6	39.20	+ 4.69	+ 13.6	28.41	+ 2.59	+ 10.0	25.86	+ 3.08	+ 13.5

Bränsleförbrukningen per månad samt för lok av olika littera framgår av tabeller å sid. 88 och 90.

Oljebränsle.

Förbrukad mängd				Summa				Kostnad (exkl. transportkostnader å SJ)				Medelförbrukningspris per liter			
Summa		Per 100 mot.vagns-etc.-km		Per 100 mot.vagns-etc.-km		Per 100 mot.vagns-etc.-km		Medelkostnad		Medelkostnad		Medelförbrukningspris per liter			
År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.	År 1939	+ mot f. å.		
liter	%	liter	%	tusental kr.	%	tusental kr.	%	kr.	%	kr.	%	öre	%		
<i>Bensin och bentyl:</i>															
<i>Motorvagnar</i>															
218 900	— 30.4	90.6	+ 10.0	31.3	— 14.2	— 31.6	12.94	+ 1.30	+ 11.2	14.3	—	—	13.8	— 0.6	— 4.2
<i>Rälsbussar</i>															
1 568 900	+ 0.3	32.3	+ 0.5	219.3	— 7.6	— 3.3	4.51	— 0.14	— 3.0	14.0	— 0.5	— 3.6	15.8	— 0.6	— 4.2
<i>Lokomotorer</i>															
417 500	+ 30 300	+ 7.8		63.7	+ 10.4	+ 19.6				15.3	+ 1.6	+ 10.9	13.8	— 0.6	— 4.2
Summa	— 60 400	— 2.8		314.3	— 11.4	— 3.5				14.3	— 0.1	— 0.7	13.8	— 0.6	— 4.2
<i>Solarolja:</i>															
<i>Motorvagnar</i>															
61.1	— 10.6	35.9	— 0.8	6.4	— 0.9	— 12.3	3.75	+ 0.01	+ 0.3	10.6	+ 0.1	+ 1.0	10.4	—	—
<i>Lokomotorer</i>															
97.5	+ 2.5			10.3	+ 0.4	+ 4.0				10.6	+ 0.2	+ 2.0	10.4	—	—
Summa	— 8.1	— 4.9		16.7	— 0.5	— 3.0				10.6	+ 0.1	+ 1.0	10.4	—	—
<i>Fordon:</i>															
<i>Lokomotorer</i>															
213.4	+ 42.3	+ 24.7		25.6	+ 4.3	+ 20.2				12.0	— 0.4	— 3.2	11.6	+ 0.8	— 6.5

Oljebränsleförbrukningen för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 90 och 92.

## Elektrisk energi.

Förbrukningsändamål, resp. kostnadens art	S J utom malmбанan						Malmбанan	
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen	
	År 1939	+ - mot f. å.	Vattenfallsstyrelsen		Sydsvenska Kraft-A.B.		År 1939	+ - mot f. å.
			År 1939	+ - mot f. å.	År 1939	+ - mot f. å.		
<i>Energiförbrukning i tusental kWh.</i>								
Uppmått totalförbr. <sup>1)</sup>	528 405	+ 61 999	401 896	+ 54 434	126 509	+ 7 565	84 591	+ 5 716
Härav använd för:								
bandriften <sup>2)</sup> , 50 p/s	506 500	+ 60 045	385 784	+ 52 731	120 716	+ 7 314	66 148	+ 3 464
belysning m. m., <sup>3)</sup>								
50 p/s .....	17 320	+ 1 987	12 888	+ 1 781	4 432	+ 206	3 331	+ 346
huvudverksads- drift, <sup>4)</sup> 50 p/s.....	4 560	+ 5	3 199	- 41	1 361	+ 46	1 758	+ 97
fasta värmeposter, större, <sup>5)</sup> 16 <sup>2</sup> /s p/s	20 820	+ 4 506	17 041	+ 4 086	3 779	+ 420	3 412	+ 853
	kWh	kWh					kWh	kWh
Förbrukning per lokkm	12·9	+ 0·7	—	—	—	—	18·11	+ 0·44
<i>Energikostnad i tusental kronor.</i>								
Fasta avgifter .....	1 972·2	+ 115·7	1 588·2	+ 115·7	384·0	—	1 000·0	—
Rörliga » .....	8 853·3	+ 1 326·9	6 641·7	+ 1 198·2	2 211·6	+ 128·7	371·9	+ 42·8
Summa	10 825·5	+ 1 442·6	8 229·9	+ 1 313·9	2 595·6	+ 128·7	1 371·9	+ 42·8
<i>Medelkostnad per kWh, öre.</i>								
Fast avgift .....	0·37	- 0·03	0·40	- 0·02	0·30	- 0·02	1·18	- 0·09
Rörlig » .....	1·68	+ 0·06	1·65	+ 0·08	1·75	—	0·44	+ 0·03
Total » .....	2·05	+ 0·03	2·05	+ 0·06	2·05	- 0·02	1·62	- 0·06

Energiförbrukningen per månad m. m. framgår av tabell å sid. 88.

1) Vad beträffar S J utom malmбанan trefasström, mätt vid omformarestationernas primärsidor, och vad beträffar malmбанan enfas- och trefasström (jfr not 7 å sid. 86), mätt vid kraftverket i Porjus. — 2) Inklusivt förbrukning för fasta värmeposter. — 3) Mätt vid omformarestationerna, vad beträffar S J utom malmбанan, och vid transformatorstationerna, vad beträffar malmбанan. — 4) Mätt vid förbrukningsplatserna men omräknat till värden, avseende omformarestationernas primärsidor, vad beträffar S J utom malmбанan, och avseende kraftverket i Porjus, vad beträffar malmбанan. — 5) Mätt vid förbrukningsplatserna; mängderna ingå i ovan för bandriften angivna mängder. — 6) 1·65 per förbrukat kWh enfasström, 82 937 kWh; jfr sid. 89.



	Januari	Februari	Mars	April	Maj
					Ång.
Stenkol, utländska ..... ton	25 073	21 680	24 661	22 246	19 479
» svenska ..... »	1 227	994	1 120	743	675
Summa <sup>1)</sup> »	25 858	22 316	25 378	22 722	19 911
varav lokbränsle, med tillägg av ved <sup>2)</sup> ..... »	20 359	17 606	19 289	18 211	15 389
Lokkilometer (vid sammanställning med bränsleförbrukning) i tusental <sup>3)</sup> ...	1 381	1 265	1 403	1 347	1 182
Bränsleförbrukning per lokkilometer kg	14·7	13·9	13·7	13·5	13·0
					Elektrisk S J utom
<i>Levererad energi,</i>					
mätt vid omformarestationernas primärsida ..... kWh	44 476 000	38 652 000	43 269 000	40 545 000	40 877 000
<i>Förbrukad energi,</i>					
mätt vid omformarestationernas primärsida:					
för bandriften <sup>4)</sup> , 5 290 (Malmöstat.) o. 6 800 (övr. stat.) volt, trefas, 50 per., »	41 950 115	36 603 065	41 316 989	39 015 778	39 592 733
för belysning och uppvärmning, drift av arbetsmaskiner vid huvudverkstäderna m. fl. tjänsteställen m. m. »	2 525 885	2 048 935	1 952 011	1 529 222	1 282 808
Lokkilometer ..... antal	3 068 063	2 806 569	3 109 796	3 036 107	3 333 453
kWh per lokkilometer .....	13·8	13·0	13·3	12·9	11·9
					Malm-
<i>Levererad energi,</i>					
mätt vid kraftverket i Porjus ..... kWh	7 208 000	6 904 000	7 512 000	6 607 000	6 693 000
Medelbelastning ..... kW	9 688	10 274	10 097	9 176	8 996
Maximalt kvartimme-medelvärde ... »	22 800	24 500	22 500	20 000	25 500
<i>Förbrukad energi,</i>					
för bandriften, 16 000 volt, enfas, 15 per., kWh	5 612 184	5 273 093	5 943 235	5 097 436	5 148 938
» belysning m. m. .... »	383 421	317 701	309 908	326 077	189 905
» uppvärmning ..... »	457 733	435 484	424 214	345 829	200 566
Lokkilometer ..... antal <sup>5)</sup>	261 593	252 612	291 846	266 802	293 972
Malm, transporterad mängd, totalt ... ton	721 055	726 106	822 746	728 145	812 868
Malm, transporterad mängd per lokkm »	2·76	2·87	2·82	2·73	2·77
kWh per lokkm .....	21·45	20·87	20·36	19·11	17·52
» » ton transporterad malm .....	7·78	7·26	7·22	7·00	6·33

<sup>1)</sup> Efter evalvering av mängden av svenska stenkol till motsvarande mängd utländska sådana med användande av medelkoefficienten för det relativa bränslevärdet 0·64. — <sup>2)</sup> Sammanlagt för året 8 368 kbm, evalverade till motsvarande mängd utländska stenkol med användande av å sid. 90 angivna koefficienter. — <sup>3)</sup> I dessa antal ingår ett relativt obetydligt antal lokkm (omkring 0·27 %), som utförts med främmande lok å S J och som icke för varje månad särskilts från med S J egna lok utfört antal lokkm, men som icke nämnvärt påverkar beräkningen av bränsleförbrukningen per lokkm. Växlingstimmar ingå, evalverade på sätt framgår av not 1, kol. » å sid. 80. — <sup>4)</sup> Inklusivt den del, som efter omformning använts för viss belysning och uppvärmning

	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Summor och medel- eller maximivärden
<b>drift m. m.</b>								
19 107	21 072	19 376	18 768	20 661	21 844	30 143	264 110	
641	650	697	758	1 933	1 131	1 148	11 717	
15 517	21 488	19 822	19 253	21 898	22 568	30 878	271 609	
15 919	16 904	17 216	16 864	18 459	18 185	26 381	220 782	
1 239	1 346	1 360	1 295	1 359	1 272	1 590	16 039	
12·8	12·6	12·7	13·0	13·6	14·3	16·6	13·8	
<b>drift.</b>								
<b>malmbanan.</b>								
40 866 000	42 079 000	42 560 000	42 617 000	48 422 000	48 025 000	56 017 000	5) 528 405 000	
39 829 790	40 904 460	41 218 624	41 012 636	46 257 309	45 511 350	53 286 140	506 498 989	
1 027 451	1 168 972	1 339 421	1 600 981	2 164 351	2 510 505	2 729 585	21 880 127	
3 341 431	3 469 801	3 505 764	3 352 783	3 460 454	3 371 375	3 479 697	39 335 293	
11·9	11·8	11·8	12·2	13·4	13·5	15·3	12·9	
<b>banan.</b>								
6 362 000	6 646 000	7 148 000	6 450 000	6 743 000	7 286 000	7 378 000	6) 82 937 000	
8 836	8 933	9 607	8 958	9 063	10 119	9 917	9 468	
21 000	22 800	22 800	20 400	21 900	21 900	22 650	25 500	
5 692 333	5 625 001	5 875 333	5 214 581	5 361 772	5 819 980	5 483 998	66 147 884	
145 561	126 206	139 364	242 798	335 279	376 319	438 133	3 330 672	
85 297	41 962	43 753	157 943	346 285	397 666	475 693	3 412 425	
340 951	351 815	364 974	334 246	316 985	315 901	261 239	3 652 936	
989 079	1 006 535	1 082 029	704 032	621 501	630 058	557 767	9 401 921	
2·90	2·86	2·96	2·11	1·96	1·99	2·14	2·57	
16·70	15·99	16·10	15·60	16·91	18·42	20·99	18·11	
5·76	5·59	5·43	7·41	8·63	9·24	9·83	7·04	

(jfr sid. 86; fasta värmeposter). — 5) Vid beräkning av dessa antal har varje dubbellok räknats som *ett* lok. — 6) Omformarestationernas vid SJ utom malmbanan medelverkningsgrad har beräknats hava utgjort omkring 83·0 och överföringsanläggningarnas vid malmbanan verkningsgrad omkring 87·9 %. I respektive summor ingå relativt obetydliga antal kWh, som försålts till tjänstehavare vid SJ. — 7) *Enfasenergi*, varav 104 485 kWh, oberäknat däremot svarande förlust i överföringsanläggningarna, återlevererades till statens vattenfallsverk. I summan ingå däremot icke 1 758 204 kWh *trifasenergi*, huvudsakligen förbrukade vid verkstäderna i Notviken och Boden.

90 Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda för lok m. m.

Fordonsslag och littera	Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning					Per 100 lokkm kg	Per 1 000 bruttoton- km i tåg- tjänst, kg <sup>2)</sup>
		Utländska stenkol ton	Svenska stenkol ton	Ved kbm	S:a efter evalv. till utl. kol <sup>1)</sup> ton	Per 100 lokkm kg		
<b>Anglok.</b>								
A .....	8·1	6 788	—	44	6 793	1 417	79	
B .....	44·5	49 885	7	1 496	50 054	1 512	61	
Cd .....	1·3	668	—	33	672	990	92	
E, E 2 .....	115·6	59 264	3 035	2 684	61 501	1 449	68	
Gb .....	3·3	4 342	—	402	4 386	1 792	42	
HSc .....	1·0	463	—	53	469	1 371	148	
J, Kf .....	41·0	18 648	—	794	18 735	1 030	114	
Ka .....	6·8	1 467	285	144	1 665	1 429	120	
Kh <sup>3)</sup> .....	36·8	7 197	4) 3 363	389	9 407	2 042	—	
L .....	36·3	24 775	—	838	24 867	1 044	97	
Na <sup>3)</sup> .....	32·3	16 480	—	711	16 558	2 775	—	
OKa .....	2·0	2 488	—	14	2 490	1 679	101	
OKe .....	1·4	1 837	—	62	1 844	1 666	62	
Sa .....	24·7	14 899	1 559	373	15 938	1 048	98	
Sb .....	4·3	3 834	—	159	3 852	1 225	81	
Ta .....	0·3	55	—	19	57	2 280	109	
W .....	2·8	662	—	75	670	1 095	173	
NHJ .....	1·3	168	—	—	168	977	157	
UEJ, ÖCBa, TJ, LyJ .....	3·6	647	—	78	656	975	101	
<b>Samtliga S J ånglok</b> .....	<b>367·4</b>	<b>214 567</b>	<b>8 249</b>	<b>8 368</b>	<b>220 782</b>	<b>1 380</b>	<b>74</b>	
varav: å I distriktet .....	47·1	18 941	96	519	19 075	1 629	125	
» II » .....	68·1	31 943	—	1 495	32 107	1 360	81	
» III » .....	16·0	369	8 153	46	5 592	1 412	107	
» IV » .....	148·2	88 795	—	2 455	89 066	1 294	81	
» V » .....	88·0	74 519	—	3 853	74 942	1 444	68	
		Brännolja (»solar«), ton	Fotogen, ton	Bensin, tusental liter	Bentyl, tusental liter	Per 100 räls- buss- km, liter	Per 1000 brutto- tonkm i tågtjänst, liter <sup>2)</sup>	
<b>Rälsbussar.</b>								
Yo .....	21·1	—	—	10·3	601·6	34·0	33·2	
Y .....	48·3	—	—	4·9	923·9	31·4	4) 43·0	
Yp .....	1·0	—	—	11·6	—	20·9	.	
Ym .....	1·0	—	—	—	16·6	33·8	.	
<b>Samtliga rälsbussar</b> .....	<b>71·4</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>26·8</b>	<b>1 542·1</b>	<b>32·3</b>	<b>.</b>	
						Per tjänst- görings- timme lit., kg <sup>5)</sup>		
<b>Lokomotorer<sup>3)</sup> i tåg- och växlingstjänst.</b>								
Zm (bentyl- eller bensindrivna) .....	40·6	—	—	59·7	176·5	4·5	—	
Zs (d:o d:o) .....	5·8	—	—	16·3	66·3	8·0	—	
» (solaroljdrivna) .....	7·1	53·1	1·1	—	—	5·2	—	
» (fotogendrivna) .....	7·1	—	145·3	9·8	23·9	.	—	
Zsc (solaroljdrivna) .....	2·9	44·4	0·5	—	—	6·2	—	
Zsh (bentyl- eller fotogendrivna) .....	7·9	—	66·5	6·1	58·9	.	—	
<b>Samtliga lokomotorer i tåg- och växlingstjänst</b> .....	<b>71·4</b>	<b>97·5</b>	<b>213·4</b>	<b>91·9</b>	<b>325·6</b>	<b>.</b>	<b>—</b>	

<sup>1)</sup> Svenska stenkol, koks 96 ton, löv- 252·8, lok-, (bland-) 218·8, barr- 144·1 och slipersved, 7 749·5 kbm, evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0·64, 0·80, 0·19, 0·17, 0·16 och 0·11. — <sup>2)</sup> Erhållen genom delning av bränsleförbrukningen, resp. kostnaderna per 100 lokkm med antalet bruttotonkm per 100 lokkm i tågtjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalen ingår *icke* tonkm av lok. Rälsbuss' hela vikt ingår däremot i antalet bruttotonkm för dessa fordon; jfr not 2 å sid. 80 och 9 å sid. 81. Bränslemängder och bränslekostnader inkludera mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm, svarande mot dylik tjänst, icke beräknats. — <sup>3)</sup> Med lok litt. Kh och Na samt med lokomotorer, utfördes huvudsakligen växlingstjänst, varför medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för dessa. — <sup>4)</sup> Inkl. 96 ton koks. — <sup>5)</sup> Vid beräkning av medeltalen per tjänstgöringstimme hava antalen lokomotorer i tågtjänst evalverats till timmar genom division med 10, vilket evalveringstal bestämts med hänsyn till

kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll 91  
av varje typ.

K o s t n a d e r									Fordonslag och littera
Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttotonkm i tåg-tjänst kr. <sup>2)</sup>			
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll		
<b>Änglok.</b>									
190·2	3·9	129·7	39·67	0·81	27·57	2·22	1·64	A	
1 441·5	29·5	504·4	43·55	0·89	15·32	1·75	0·62	B	
15·7	0·5	4·1	23·12	0·74	6·04	2·16	0·56	Cd	
1 764·7	47·1	1 109·0	41·67	1·11	25·17	1·94	1·17	E, E 2	
137·9	2·9	22·7	56·35	1·19	9·21	1·33	0·22	Gb	
14·1	0·2	3·0	41·23	0·58	8·77	4·46	0·95	HSc	
516·9	19·1	328·9	28·40	1·05	17·67	3·14	1·95	J, Kf	
47·6	1·3	47·1	40·86	1·12	28·82	3·42	2·41	Ka	
274·5	5·9	177·4	59·58	1·28	19·81	—	—	Kh <sup>3)</sup>	
686·2	19·8	249·2	28·81	0·83	10·37	2·67	0·96	L	
462·2	10·1	169·1	77·47	1·69	14·24	—	—	Na <sup>3)</sup>	
68·3	1·3	30·5	46·06	0·88	20·54	2·77	1·24	OKa	
48·4	2·0	10·3	43·72	1·81	9·12	1·63	0·34	OKe	
450·3	13·9	217·4	29·60	0·91	14·12	2·76	1·32	Sa	
110·1	2·5	42·6	35·01	0·79	13·46	2·31	0·89	Sb	
2·6	0·1	4·1	—	—	—	—	—	Ta	
19·3	0·4	15·1	31·54	0·65	23·20	4·98	3·66	W	
4·6	0·1	8·4	26·74	0·58	42·21	4·31	6·80	NHJ	
16·8	0·7	5·8	24·96	1·04	7·67	2·58	0·79	UEJ m. fl.	
<b>6 271·9</b>	<b>161·3</b>	<b>73 078·8</b>	<b>39·20</b>	<b>1·01</b>	<b>17·77</b>	<b>2·09</b>	<b>3)1·00</b>	<b>Samtl. SJ änglok</b>	
565·4	15·6	8)119·7	48·28	1·33	—	3·72	—	I distriktet	
870·7	20·7	8)189·7	36·87	0·88	—	2·21	—	II »	
193·7	4·8	8) 40·1	48·91	1·21	—	3·72	—	III »	
2 442·2	66·4	8)430·9	35·49	0·96	—	2·22	—	IV »	
2 199·9	53·8	8)329·4	42·89	1·04	—	1·99	—	V »	
<b>Per 100 rälsbusskm</b>									
<b>Rälsbussar.</b>									
86·9	3·4	85·8	4·83	0·19	4·77	4·71	4·65	Yo	
128·1	3·7	—	4·33	0·13	—	5)5·95	.	Y	
1·6	0·1	296·4	2·84	0·13	9·68	.	.	Yp	
2·7	0·1	—	5·44	0·17	—	.	.	Ym	
<b>219·3</b>	<b>7·3</b>	<b>382·2</b>	<b>4·51</b>	<b>0·15</b>	<b>7·87</b>	<b>5)5·89</b>	.	<b>Samtliga</b>	
<b>Per tjänstgöringstimme<sup>5)</sup></b>									
<b>Lokomotorer.<sup>3)</sup></b>									
35·8	2·5	41·4	0·68	0·05	0·78	—	—	Zm	
12·6	1·0	—	1·22	0·09	—	—	—	Zs	
5·7	2·9	52·1	0·54	0·28	1·42	—	—	Zs	
21·4	1·7	—	1·34	0·11	—	—	—	Zsc	
4·7	2·7	9·3	0·66	0·38	1·29	—	—	Zsh	
19·4	0·9	10·1	1·35	0·07	0·79	—	—	Zsh	
<b>99·6</b>	<b>11·8</b>	<b>112·9</b>	<b>0·90</b>	<b>0·11</b>	<b>1·02</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>Samtliga</b>	

lokomotorernas genomsnittliga gångtid vid utförande av tåg-tjänst enligt tidtabell, alltså gångtid inklusive uppehålls- men exklusive klargöringstid. — <sup>6)</sup> Avser såväl litt. Y som Ym, enär antalet bruttotonkm för år 1939 icke särskilt för de nämnda rälsbusslagen. — <sup>7)</sup> Förutom underhållskostnad för avställda lok, 4 222 kr. — <sup>8)</sup> Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete. De underhållskostnader, som uppstått vid huvudverkstäderna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning. — <sup>9)</sup> Medeltal för lok, resp. rälsbussar av de typer, för vilka medeltal per 1 000 bruttotonkm ovan angivits.

Ann. De i not 6 å sid. 81 omnämnda trenne för vagnflyttning å hamnspår vid Malmö C använda traktorer förbrukade sammanlagt 14 755 liter bentyll, vilken kostade 3 744 kr. utan avdrag av skatt. Smörjmedelskostnaden för desamma utgjorde 152 och underhållskostnaden . kr.



Bränsle- och energiförbrukning<sup>1)</sup> samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll (forts.).

Fordonslag och littera	Medel- antal fordon i tjänst	K o s t n a d e r							
		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.		Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tåg <sup>2)</sup> tjänst kr. <sup>2)</sup>			
		Smörj- medel	Underhåll	Smörj- medel	Underhåll				
<b>Elektrolok.</b>									
D.....	280 <sup>4</sup>	251 <sup>4</sup>	3 543 <sup>0</sup>	0 <sup>69</sup>	9 <sup>83</sup>	0 <sup>32</sup>			
Ha, b.....	47 <sup>0</sup>	3 <sup>3</sup>	155 <sup>1</sup>	0 <sup>13</sup>	5 <sup>57</sup>	0 <sup>40</sup>			
Oa, b <sup>3)</sup> .....	13 <sup>8</sup>	7 <sup>5</sup>	391 <sup>9</sup>	1 <sup>17</sup>	54 <sup>36</sup>	0 <sup>40</sup>			
Oc <sup>4)</sup> .....	1 <sup>2</sup>	0 <sup>2</sup>	10 <sup>4</sup>	0 <sup>68</sup>	21 <sup>22</sup>	—			
Od.....	9 <sup>9</sup>	4 <sup>1</sup>	119 <sup>2</sup>	0 <sup>98</sup>	24 <sup>50</sup>	0 <sup>98</sup>			
Oe, f <sup>3)</sup> .....	20 <sup>8</sup>	24 <sup>2</sup>	604 <sup>9</sup>	1 <sup>57</sup>	39 <sup>10</sup>	0 <sup>29</sup>			
Pa.....	2 <sup>0</sup>	0 <sup>8</sup>	54 <sup>1</sup>	0 <sup>76</sup>	54 <sup>42</sup>	5 <sup>05</sup>			
Pb.....	4 <sup>0</sup>	6 <sup>3</sup>	95 <sup>2</sup>	1 <sup>38</sup>	20 <sup>85</sup>	1 <sup>04</sup>			
Ua <sup>4)</sup> .....	3 <sup>0</sup>	0 <sup>4</sup>	12 <sup>2</sup>	0 <sup>49</sup>	9 <sup>04</sup>	—			
Ub.....	44 <sup>0</sup>	8 <sup>6</sup>	273 <sup>9</sup>	0 <sup>58</sup>	11 <sup>58</sup>	0 <sup>55</sup>			
Uc <sup>4)</sup> .....	1 <sup>0</sup>	0 <sup>1</sup>	1 <sup>5</sup>	0 <sup>42</sup>	4 <sup>12</sup>	—			
Öa <sup>4)</sup> .....	1 <sup>8</sup>	—	6 <sup>0</sup>	—	22 <sup>64</sup>	—			
Öb <sup>4)</sup> .....	7 <sup>3</sup>	0 <sup>1</sup>	35 <sup>6</sup>	0 <sup>10</sup>	21 <sup>43</sup>	—			
Öc <sup>4)</sup> .....	11 <sup>3</sup>	0 <sup>4</sup>	72 <sup>2</sup>	0 <sup>19</sup>	21 <sup>06</sup>	—			
<b>Samtliga S J elektrolok</b>	<b>447<sup>5</sup></b>	<b>307<sup>4</sup></b>	<b>5 380<sup>2</sup></b>	<b>0<sup>70</sup></b>	<b>11<sup>88</sup></b>	<b>0<sup>35</sup></b>			
varav å I—IV distrikt	386 <sup>5</sup>	259 <sup>3</sup>	3 958 <sup>4</sup>	0 <sup>65</sup>	9 <sup>59</sup>	0 <sup>33</sup>			
» » V	61 <sup>0</sup>	44 <sup>9</sup>	1 360 <sup>0</sup>	1 <sup>27</sup>	35 <sup>80</sup>	0 <sup>40</sup>			
» » främ. jvg. (Rgn-Narvik).....	—	2 <sup>7</sup>	61 <sup>8</sup>	1 <sup>43</sup>	32 <sup>73</sup>	0 <sup>33</sup>			
<b>Elektromotorvagnar.</b>									
X a.....	10 <sup>5</sup>	0 <sup>6</sup>	68 <sup>2</sup>	0 <sup>09</sup>	10 <sup>74</sup>	2 <sup>38</sup>			
<b>Bränsleförbrukning</b>									
Medel- antal vagnar i tjänst	Brännolja (Solar- olja), ton	Bensin och bentyl, tusental liter	Per 100 <sup>6)</sup> motorvagnkm		Per 1 000 brutto- tonkm i tåg <sup>2)</sup> tjänst <sup>2)</sup>				
			kg resp. liter						
Litt. X c (råoljeeldade dieselelekt.) d (bensin- eller lättbentyl- drivna).....	4 <sup>8</sup>	61 <sup>1</sup>	—	35 <sup>9</sup>	10 <sup>5</sup>				
	4 <sup>8</sup>	—	218 <sup>9</sup>	90 <sup>5</sup>	31 <sup>7</sup>				
<b>K o s t n a d e r</b>									
Medel- antal vagnar i tjänst	Totala, tusental kr.			Per 100 motorvagnkm, kr.		Per 1 000 bruttoton- km tåg <sup>2)</sup> tjänst, kr. <sup>2)</sup>			
	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel		Under- håll		
Litt. X c (råoljeeldade dieselelekt.) d (bensin- eller lättbentyl- drivna).....	4 <sup>3</sup>	6 <sup>4</sup>	2 <sup>2</sup>	43 <sup>7</sup>	3 <sup>75</sup>	1 <sup>29</sup>	25 <sup>65</sup>	1 <sup>10</sup>	7 <sup>48</sup>
	4 <sup>8</sup>	31 <sup>3</sup>	4 <sup>0</sup>	111 <sup>6</sup>	12 <sup>94</sup>	1 <sup>65</sup>	46 <sup>13</sup>	4 <sup>54</sup>	16 <sup>17</sup>
<b>Samtliga</b>	<b>9<sup>1</sup></b>	<b>737<sup>7</sup></b>	<b>6<sup>2</sup></b>	<b>155<sup>3</sup></b>	<b>9<sup>14</sup></b>	<b>1<sup>50</sup></b>	<b>37<sup>67</sup></b>	<b>2<sup>97</sup></b>	<b>12<sup>25</sup></b>

<sup>1)</sup> Uppgifter rörande elektroloken och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tillvidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifters uteslutande ur 1932 års drifttjänst-tatistik. Se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 86. — <sup>2)</sup> Se not 2 å sid. 90. — <sup>3)</sup> Se not 4 å sid. 81. — <sup>4)</sup> Med lok litt. Oc, Ua, Uc och Ö utfördes huvudsakligen växlingstjänst, varför medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för dessa. — <sup>5)</sup> Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 90. — <sup>6)</sup> Inklusiv till kilometer evalverade växlings-, stations- och reservtjänsttimmar. Jfr not 1 å sid. 82. — <sup>7)</sup> Beräknad efter den förbrukade mängden bränsle och medelförbrukningspriset per månad (se sid. 87). Den bokförda sammanlagda bränslekostnaden, som motsvarar utrekvirerade bränslemängder, utgjorde 53<sup>9</sup> tusen kr. Skillnaden i jämförelse med kostnaden för förbrukade bränslemängder torde dels bero på större lagerbehållning vid årets slut än vid årets början, dels möjligen på ojämnheter i krediteringer av restituerad skatt.

## Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar.

Vagnslag och littera	Antal vagnaxlar i medeltal under året <sup>1)</sup>	Vagnaxelkm av S J vagnar i tusental <sup>2)</sup>				Vagnaxelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad <sup>3)</sup>	
		Å S J	Å främmande järnvägar	I färjetrafik å svensk sträcka	Summa		kronor	per 1000 vagnaxelkm kr.
<b>Personvagnar:</b>								
2-axliga: BC .....	2	1	14	—	15	7 500	1 362 196	40'47
C .....	1 356	32 946	702	—	33 648	24 814		
CD .....	10	444	—	—	444	44 400		
CDF .....	4	195	—	—	195	48 750		
CF .....	274	10 390	198	—	10 588	38 642		
4-axliga: CC2 .....	196	17 379	—	—	17 379	88 668	262 270	13'80
8-axliga: CC4 .....	8	1 628	—	—	1 628	203 500		
Summa	1 850	62 983	914	—	63 897	34 539	1 982 505	31'03
4-axliga: Ao .....	256	15 092	1 429	59	16 580	64 766	564 593	34'05
ABCo .....	48	10 796	914	—	11 710	243 958		
ACo .....	244	26 909	5 290	415	32 614	133 664	934 029	21'07
Bo .....	216	22 128	252	—	22 380	103 611		
BCo .....	1 212	128 126	5 264	12	133 402	110 068	2 741 555	20'55
BFO .....	64	7 792	273	—	8 065	126 016		
Co .....	1 680	190 607	1 949	1	192 557	114 617	3 244 585	16'85
CDo .....	28	2 734	67	—	2 801	100 036		
CFo .....	140	19 301	2 798	7	22 106	157 900	351 912	14'13
Ro .....	140	20 693	1 328	—	22 021	157 293		
RCo .....	20	4 928	—	—	4 928	246 400	467 625	21'24
Summa	4 048	449 106	19 564	494	469 164	115 900		
<b>Post-, fång- och resgodsvagnar:</b>								
2-axliga: D .....	26	1 729	6	2	1 737	66 808	93 961	17'46
DF .....	64	3 537	107	—	3 644	56 938		
E .....	38	126	3	—	129	3 395		
F <sup>4)</sup> .....	940	65 041	1 164	—	66 205	70 431		
Summa	1 068	70 433	1 280	2	71 715	67 149	432 990	6'04
4-axliga: Do .....	56	4 145	2 166	179	6 490	115 893	43 637	6'72
DFo .....	356	48 490	567	—	49 057	137 801		
Fo .....	160	17 708	37	5	17 750	110 938		
Summa	572	70 343	2 770	184	73 297	128 142	606 895	8'28
<b>Slutna godsvagnar:</b>								
2-axliga: G, H .....	12 920	401 886	49 714	539	452 139	34 995	1 852 218	4'10
<b>Öppna gods- och specialvagnar:</b>								
2-axliga: I, KN, L, N, NN, O, Q 12, 15, 21.								
3-axliga: M, Sa.								
4-, 6 och 10-axliga: Ib, Ibö, M, Ob, Q1, 19, 23, Sb, d	23 453	347 313	460 584	323	408 220	17 406	2 058 592	<sup>5)</sup> 6'76
<b>Malmvagnar (å malm.): 3-axl.: M</b>	10 410	229 173	34 521	—	263 694	25 331	1 840 111	6'98
<b>Trafikpresenningar</b>	—	—	—	—	—	—	560 626	—
<b>Summa</b>	<b>54 321</b>	<b>1 631 237</b>	<b>169 347</b>	<b>1 542</b>	<b>1 802 126</b>	<b>33 175</b>	<b>18 153 120</b>	<b><sup>6)</sup>10'19</b>

<sup>1)</sup> Inklusive 1 184 axlar tillhörande i S J vagnpark inregistrerade, men S J icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilka vagnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av S J vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i S J vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhöriga Luossavaara—Kiirunavaara A-B, vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av S J vagnar. — <sup>2)</sup> Inklusive det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämnda 1 184 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å S J nämligen: av person-, post-, fång och resgodsvagnar 24 981 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 59 506 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A-B, 36 324 000 km. Icke heller ingå här av S J och främmande järnvägars motorvagnar å S J utförda 3 137 000 axelkm, varav 2 439 000 km beräknats svara mot axlar under motorvagnarnas person- och resgodsavdelningar, och icke heller 12 908 000 axelkm av rälsbussar. Underhållskostnad för de delar av motorvagn och rälsbuss, som motsvara person- och resgodsavdelningar, kunna svårigen särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagn resp. rälsbuss. *Hela* underhållskostnaden ingår därför i föregående tabell över laktjänsten m. m. och kostnader för denna. — <sup>3)</sup> För S J och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnad för övriga i S J vagnpark inregistrerade vagnar. — <sup>4)</sup> Approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm. — <sup>5)</sup> Inberäknat kostnader för trafikpresenningar. Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omnämnda, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxelkm (17 406 × 1 184 = 20 608 704), vilket antal troligen är i övertakt. — <sup>6)</sup> Inberäknat km och kostnader för släpvagnar till rälsbussar, litt YF.

## Kostnaderna för lok- och vagn tjänst

(Maskinsektionernas samtliga kostnader, trafiksektionernas kostnader för lok- och vagn tjänst samt huvudverk delkostnads- och

Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotortjänstkostnader.	Med lok framförda tåg					
	Snälltåg	Förorts-personaltåg	Övriga personaltåg	Militär-tåg	Blandade tåg	Fjärrgodståg
Sektionsledning, <sup>1)</sup> ångloksdrift, expl.-motorvagns-, rälsbuss- och lokomotordrift .....	15 732	—	89 670	2 720	12 882	28 339
Sektionsledning, <sup>1)</sup> elektrolok- och elektromotorvagnsdrift .....	47 575	17 203	119 158	585	4 862	51 270
Avlöning till lokpers., ångloksdrift, expl.-motorvagns-, rälsbuss- och lokomotordrift .....	167 398	—	1 448 596	44 650	281 010	504 832
Avl. t lokpers., elektrolok o. elektromotorvagnsdrift .....	833 633	453 106	2 420 689	14 853	67 591	1 487 100
Avlöning till personal i lokstallar, ångloksdrift och expl.-motorvagnsdrift <sup>2)</sup> .....	38 652	—	273 846	18 087	55 290	134 241
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ångloksdrift .....	47 452	—	281 606	6 745	37 321	90 596
Avlöning till pers. i lokstallar, elektrolok- och elektromotorvagnsdrift .....	101 892	82 506	430 065	2 613	24 232	212 925
Bränslekostn., inkl. transportkostn. för stenkol men exkl. dylika för oljebränsle <sup>3)</sup> , ångloksdrift etc.	418 902	—	2 325 312	70 191	338 006	921 639
Elektrisk energi för tåg- o. vagnväxlingstjänst .....	2 287 731	865 008	3 674 709	21 482	107 548	2 663 225
Smörjningsmaterialier för ånglok, explosionsmotorvagnar, rälsbussar och lokomotorer .....	10 789	—	67 122	1 715	9 583	21 170
Smörjningsmat. f. elektrolok o. elektromotorvagnar .....	48 570	22 631	115 126	524	3 205	49 825
Materialier för putsn., belysn. m.m. av ånglok etc. ...	1 933	—	15 424	462	2 063	5 351
» » » » elektroloket etc.	4 103	3 423	16 921	70	864	8 706
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok och expl.-motorvagnsdrift <sup>4)</sup> ..	13 259	—	104 555	2 669	17 343	37 086
Sakliga kostn. för lokstallar, elektroloksdrift etc.	10 329	7 766	51 487	445	3 934	20 912
Underhåll av byggn. o. invent. ångloksdrift etc. <sup>5)</sup>	5 560	—	47 868	1 214	6 675	14 009
» » » » elektroloksdrift etc.	8 706	8 688	33 244	258	2 386	17 361
» » ånglok vid huvudverkstäder .....	135 198	—	812 027	23 663	112 407	258 205
» » » driftverkstäder .....	65 602	—	463 407	12 203	62 161	144 184
» » elektrolok vid huvudverkstäder .....	415 105	171 257	996 309	4 897	27 315	439 848
» » » driftverkstäder .....	301 635	162 119	726 772	3 790	25 262	300 951
» » elektromotorvagnar .....	—	—	—	—	—	—
» » övriga motorvagnar .....	—	—	—	—	—	—
» » rälsbussar .....	—	—	—	—	—	—
» » lokomotorer .....	—	—	—	—	—	—
<b>Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden</b>	<b>4 979 756</b>	<b>1 793 707</b>	<b>14 513 913</b>	<b>233 836</b>	<b>1 201 940</b>	<b>7 411 775</b>
Härav: ångloksdrift etc. ...	920 477	—	5 929 433	184 319	934 741	2 159 659
elektroloksdrift etc.	4 059 279	1 793 707	8 584 480	49 517	267 199	5 252 125
Avsättning till förnyelsefonden	1 112 550	438 755	2 719 345	27 980	165 888	1 318 606
<b>Summa inkl. avsättn. » »</b>	<b>6 092 306</b>	<b>2 232 462</b>	<b>17 233 258</b>	<b>261 816</b>	<b>1 367 828</b>	<b>8 730 381</b>

<sup>1)</sup> Vid maskinsektioner, utom vad beträffar rälsbusståg och lokomotortjänst, vilkas sektionsektionskostnader utgöras av andel av sådana kostnader vid trafiksektioner, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonal tillhör trafiksektioner. — <sup>2)</sup> Kostnader av ifrågakommande slag för rälsbusståg och lokomotortjänst kunna anses i stort sett ingå i förestående kostnader för avlöning till rälsbuss- och lokomotorförare, emedan den stationära skötsel av rälsbussar och lokomotorer i regel utföres av nyssnämnda förare. — <sup>3)</sup> I bränslekostnaderna ingå icke kostnader för transporter å SJ av oljebränsle, emedan detta bränsle ofta transporteras i sändningar om högst 2½ ton, vilka sändningar, då de ske för SJ egen räkning, icke påföras fraktkostnad. — <sup>4)</sup> Sakliga kostnader i lokstallar för rälsbusståg och lokomotortjänst hava icke kunnat särskiljas, emär härför erforderliga uppgifter icke kunnat erhållas utan omfattande utredning. De kunna emellertid anses hava stått i ungefär samma förhållande till kostnaderna för avlöning till förare å rälsbussar, resp. lokomotorer, som motsvarande kostnader för explosionsmotorvagnar stått till varandra, nämligen ungefär som 5:3=100. De sakliga kostnaderna för lokstallar för rälsbusståg och lokomotortjänst skulle sålunda kunna beräknas hava utgjort omkring 25 29 resp. 11 993 kr. eller sammanlagt omkring 8 % av samtliga sakliga kostnader för lokstallar för ånglok, explosionsmotorvagn-, rälsbuss- och lokomotordrift. Därav följer dock icke med säkerhet, att de ovan tabellen angivna kostnaderna av nyssnämnda slag äro omkring 8 % för höga för övriga tågslag i ångloksdrift samt för motorvagnståg, emedan en del av ifrågakommande kostnader för rälsbussar och lokomotorer kan var bokförd på annat konto än 44, nämligen 52. — <sup>5)</sup> Kostnader för underhåll av byggnader och inventarier för rälsbusståg och lokomotortjänst hava icke kunnat särskiljas från motsvarande kostnader för övriga tågslag. Det torde emellertid kunna anses hava varit jämförelsevis obetydliga på grund av att rälsbussar och lokomotorer flesta fall inhyts i lediga lokstallar, som eljest skulle stått obegagnade.

## Fördelade på olika tågslagsgrupper, kronor.

tädernas och övriga tjänsteställens kostnader för underhåll av rullande materiel, specificerade på olika tågslagsgrupper.)

Förutom malmtåg			Motorvagnståg <sup>1)</sup>	Rälsbusståg <sup>1)</sup>	Lokomotortjänst <sup>2)</sup>	Gemensam växlingslok-tjänst <sup>3)</sup>	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa exklusive malmtåg	Malmtåg
Lokal-godståg	Arbets-tåg	Prov-, personnaltåg m. m.								
36 816	2 219	23	3 668	16 010	7 590	34 022	2 995	5 821	258 507	—
18 677	1 866	1 023	4 325	—	—	38 709	4 500	5 334	315 087	31 846
954 911	77 357	441	70 267	459 948	218 062	1 183 982	419 395	335 337	6 166 186	—
894 653	109 211	23 444	83 424	—	—	1 751 919	1 091 926	767 943	9 999 492	547 806
216 884	51 269	70	10 209	—	—	131 185	—	—	929 733	—
127 794	20 372	105	—	—	—	137 512	7 483	13 363	770 349	—
174 612	15 629	4 319	10 241	—	—	265 386	—	—	1 324 420	157 960
1 052 055	87 623	740	37 643	219 289	99 561	898 435	58 057	100 984	6 628 437	—
824 904	46 713	31 109	42 222	—	—	485 018	—	—	11 049 669	786 846
27 265	1 976	17	6 203	7 278	11 822	15 886	2 024	3 786	186 636	—
15 912	1 797	1 175	570	—	—	13 578	3 639	3 478	280 030	27 972
9 957	841	—	1 664	7 076	757	7 906	—	—	53 434	—
6 981	688	173	539	—	—	10 212	—	—	52 680	7 595
68 654	6 580	24	3 849	—	—	103 360	21 660	43 352	422 391	—
18 812	2 526	707	3 749	—	—	29 115	19 073	18 394	187 249	14 460
27 069	2 478	10	1 938	—	—	24 153	7 773	17 215	155 962	—
13 800	1 249	621	1 806	—	—	19 290	15 791	10 927	134 127	18 726
311 753	19 958	250	—	—	—	299 752	—	—	1 973 213	—
173 290	11 997	141	—	—	—	176 774	—	—	1 109 759	—
197 764	20 830	9 369	—	—	—	265 125	—	—	2 547 819	594 473
115 464	14 654	9 021	—	—	—	267 472	—	—	1 927 140	310 754
—	—	—	68 176	—	—	—	—	—	68 176	—
—	—	—	155 328	—	—	—	—	—	155 328	—
—	—	—	—	397 381	—	—	—	—	397 381	—
—	—	—	—	—	112 931	—	—	—	112 931	—
5 288 027	497 833	82 782	505 821	1 106 982	450 723	6 158 791	1 654 316	1 325 934	47 206 136	2 498 438
3 006 448	282 670	1 821	290 769	1 106 982	450 723	3 012 967	519 387	519 858	19 320 247	—
2 281 579	215 163	80 961	215 052	—	—	3 145 824	1 134 929	806 076	27 885 889	2 498 438
633 759	57 208	23 009	147 265	240 800	235 000	794 198	40 374	61 201	8 065 938	1 086 162
5 971 786	555 041	105 791	653 086	1 347 782	685 723	6 952 989	1 694 690	1 387 135	55 272 074	3 584 600

<sup>1)</sup> I kostnaderna för motorvagns- och rälsbusståg ingå även kostnaderna för med motorvagnar, resp. rälsbussar utförd växlings-, stations- och reservtjänst. — <sup>2)</sup> I kostnaderna för lokomotortjänst ingå förutom kostnaderna för med lokomotorer utförd växlingstjänst även kostnaderna för med dylika utförd tåg- och stationstjänst. — <sup>3)</sup> Förutom denna, huvudsakligen med särskilda växlingslok men även med tåglok utförd vagnväxling (591 991 timmar) för tåg, merendels tillhörande två eller flera tågslagsgrupper, har vagnväxling utförts under 337 951 timmar huvudsakligen med tåglok och merendels för egna tåg, nämligen med ånglok under 146 477, med elektrolok under 191 386 och med explosionsmotorvagn under 88 timmar. Kostnaderna för sistnämnda vagnväxling, huvudsakligen utförd för egna tåg, ingå i tågtjänstkostnaden för resp. tågslag. — <sup>4)</sup> Kostnader för av SJ motorvagnar å SJ förbrukade mängder.

	Med lok framförda tåg					
	Snälltåg	Förortspersontåg	Övriga persontåg	Militärtåg	Blandade tåg	Fjärrgods tåg
<b>Vagntjänstkostnader.</b>						
Sektionsledning .....	14 370	3 844	49 168	814	4 113	18 159
Avlöning till vagnpersonal .....	1 366 892	391 772	1 789 979	42 942	47 266	872 365
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar ...	16 172	3 249	21 368	778	1 428	37 041
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar .....	55 573	11 165	73 428	2 673	1 619	—
Underh. av byggnader och inventarier .....	43 631	8 766	57 650	2 098	3 533	87 592
» » vagnar o. presenningar vid huvudverkst.	4 171 025	837 974	5 511 113	200 630	198 378	2 975 165
» » » » » driftverkst. ..	385 541	77 457	509 410	18 545	22 608	440 438
Hjälpanläggningar .....	337 034	67 713	445 320	16 210	11 065	48 131
Summa utom avsättning till förnyelsefonden	6 390 238	1 401 940	8 457 436	284 690	290 010	4 478 889
Avsättning till förnyelsefonden .....	1 100 819	221 159	1 454 495	52 950	81 301	1 905 830
Summa S:arum	7 491 057	1 623 099	9 911 931	337 640	371 311	6 384 719
Summa lok- och vagntjänst	13 583 363	3 855 561	27 145 189	599 456	1 739 139	15 115 100
<b>Mot förestående kostnader svarande lok- och vagnaxelkm samt växlings-, stations- och reservtjänsttimmar.</b>						
						K i l o
Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotorkm (inkl. av ensamt fordon).						
Av SJ ånglok å SJ och främmande järnvägar...	1 176 359	—	7 607 497	211 829	974 800	2 299 340
» » elektrolok å SJ o. främmande järnvägar	7 560 754	3 092 947	17 217 182	88 801	441 893	8 144 890
» » elektromotorvagnar å SJ .....	—	178 561	272 760	—	19 103	—
» » övriga motorvagnar å SJ o. främ. järnv.	—	—	355 023	—	—	—
» » rälsbussar å SJ o. främ. järnv. ....	—	—	4 709 580	411	—	—
» » lokomotorer å SJ .....	—	—	3 631	—	—	465
Summa	8 737 113	3 271 508	30 165 673	301 041	1 435 796	10 444 695
Härav av SJ elektrolok å band. Riksgr.—Narvik	—	—	48 358	—	—	—
Av N.S.B. elektrolok å bandelen Abisko—Riksgr.	—	—	126	—	—	505
<b>Vagnaxelkilometer i tusental.</b>						
Ångdrift med SJ lok å SJ o. främmande järnv.	24 827	—	88 711	8 003	1) 14 940	81 170
Elektrisk drift med SJ lok å SJ o. främ. järnv.	241 634	53 203	262 616	4 814	1) 8 546	529 155
» » » » motorvagnar å SJ.....	—	330	105	—	1) 41	—
Övrig motorvagnsdrift med SJ motorvagnar å SJ och främmande järnvägar .....	—	—	626	—	—	—
Lokomotordrift med SJ lokomotorer å SJ.....	—	—	13	—	—	—
Summa	266 461	53 533	352 071	12 817	23 527	610 325
Härav i elektrisk drift med SJ lok å bandelen Riksgränsen—Narvik .....	—	—	996	—	—	25
Elektrisk drift med N. S. B. lok å bandelen Abisko—Riksgränsen .....	—	—	3	—	—	35

1) Härav kan omkring  $\frac{1}{8}$  antages hava utgjorts av personvagnskm.

## ördelade på olika tågslag, kronor (forts.)

tom malmtåg		Prov-, personal- tåg m. m.	Motor- vagns- tåg	Rälsbuss- tåg	Loko- motor- tjänst	Gemensam växlings- lok- tjänst <sup>1)</sup>	Stations- tjänst	Reserv- tjänst	Summa	Malmtåg
Lokal- godståg	Arbetståg									
12 829	937	235	—	—	—	—	—	—	104 469	7 108
204 185	21 909	12 744	—	—	—	—	—	—	4 750 054	192 653
8 831	921	133	—	—	—	—	—	—	89 921	16 101
—	—	458	—	—	—	—	—	—	144 916	—
20 881	2 179	360	—	—	—	—	—	—	226 690	38 075
745 298	43 040	34 344	—	—	—	—	—	—	14 716 965	1 429 977
117 167	6 545	3 175	—	—	—	—	—	—	1 580 886	410 133
11 474	1 196	2 775	—	—	—	—	—	—	940 918	20 923
1 120 665	76 727	54 224	—	—	—	—	—	—	22 554 819	2 114 970
483 448	27 334	9 064	—	—	—	—	—	—	5 336 400	676 100
1 604 113	104 061	63 288	—	—	—	—	—	—	27 891 219	2 791 070
<b>7 575 899</b>	<b>659 102</b>	<b>169 079</b>	<b>653 086</b>	<b>1 347 782</b>	<b>685 723</b>	<b>6 952 989</b>	<b>1 694 690</b>	<b>1 387 135</b>	<b>83 163 293</b>	<b>6 375 670</b>
<b>meter<sup>2)</sup></b>							<b>Timmar</b>		<b>Summa</b>	<b>Km</b>
				<b>Summa</b>						
2 726 795	164 985	2 050		15 163 655		214 589	84 638	163 201	462 428	—
2 590 441	254 040	139 796		39 530 744		377 402	238 325	240 653	856 380	1 980 549
1 482	—	2 872		474 778		7 572	8 469	—	16 041	—
—	—	268		355 291		695	5 011	—	5 706	—
55 579	—	12 091		4 777 661		—	8 097	68	8 165	—
48 330	—	651		53 074		104 770	1 100	—	105 870	—
<b>5 422 627</b>	<b>419 025</b>	<b>157 728</b>		<b>60 355 203</b>		<b>705 028</b>	<b>345 640</b>	<b>403 922</b>	<b>1 454 590</b>	<b>1 980 549</b>
—	542	—		48 900		—	—	—	—	139 880
—	—	—		630		—	—	—	—	163 431
64 974	5 035	10		287 670		—	—	—	—	—
80 250	10 138	2 166		1 192 521		—	—	—	—	265 301
17	—	18		511		—	—	—	—	—
—	—	—		626		—	—	—	—	—
261	—	—		279		—	—	—	—	—
<b>145 502</b>	<b>15 173</b>	<b>2 194</b>		<b>1 481 607</b>		—	—	—	—	<b>265 301</b>
—	—	—		1 025		—	—	—	—	18 240
—	—	—		38		—	—	—	—	21 311

<sup>1)</sup> Se not 3 å sid. 95. — <sup>2)</sup> Vad beträffar lok och motorvagnar, ingå här — vilket icke var förhållandet med motsvarande kilometeruppgifter i drifttjänststatistiken för åren före år 1938 — de i not 3 å sid. 95 angivna antalet växlingstimmar i icke gemensam växling, evalverade till lokkilometer genom multiplikation med 10.

	Per 10				
	Med lo				
	Snälltåg	Förorts- persontåg	Övriga persontåg	Militär- tåg	Blandade tåg
<b>Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotortjänst- kostnader per arbetsenhet.</b>					
Sektionsledning, <sup>1)</sup> ånglokdrift, expl.-motorvagns- samt rälsbuss- och lokomotordrift .....	1'34	—	1'18	1'28	1'32
Sektionsledning, <sup>1)</sup> elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift ...	0'63	0'56	0'69	0'66	1'10
Avlöning till lokpersonal, ånglokdrift, explosionsmotorvagns- samt rälsbuss- o. lokomotordrift .....	14'23	—	19'04	21'08	28'83
Avlöning till lokpersonal, elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift » till personal i lokstallar, ånglokdrift och expl.- motorvagnsdrift <sup>2)</sup> .....	11'03	14'65	14'06	16'73	15'30
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ånglokdrift	3'29	—	3'60	8'54	5'67
Avl. t. pers. i lokstallar, elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	4'03	—	3'70	3'18	3'83
Bränslekostnad, inkl. transportkostnad för stenkol men exkl. dylik för oljebränsle <sup>3)</sup> , ånglokdrift etc. ....	1'85	2'67	2'50	2'94	5'48
Elektrisk energi för tåg- och vagnväxlingstjänst .....	35'61	—	30'57	33'14	34'68
Smörjningsmaterialier för ånglok, explosionsmotorvagnar, rälsbussar o. lokomotorer .....	30'26	27'97	21'34	24'19	24'34
Smörjningsmaterialier för elektrolok o. elektromotorvagnar	0'92	—	0'88	0'81	0'98
Materialier för putsning, belysning m. m. av ånglok etc....	0'64	0'73	0'67	0'59	0'72
» » » » elektrolok etc.	0'16	—	0'20	0'22	0'21
» » » » » elektrolok etc.	0'05	0'11	0'10	0'08	0'20
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok- o. expl.-motorvagnsdrift <sup>4)</sup> .....	1'13	—	1'37	1'26	1'78
Sakliga kostnader för lokstallar, elektrolokdrift etc. ....	0'14	0'25	0'30	0'50	0'89
Underhåll av byggnader o. inventarier, ånglokdrift etc. <sup>5)</sup> ...	0'47	—	0'63	0'57	0'68
» » » » elektrolokdrift etc.	0'11	0'28	0'19	0'29	0'54
» » ånglok vid huvud- och driftverkstäder.....	17'07	—	16'77	16'93	17'91
» » elektrolok vid huvud- och driftverkstäder ...	9'48	10'78	10'01	9'78	11'90
» » elektromotorvagnar .....	—	—	—	—	—
» » övriga motorvagnar .....	—	—	—	—	—
» » rälsbussar .....	—	—	—	—	—
» » lokomotorer .....	—	—	—	—	—
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden i medeltal för: ånglokdrift etc. ....	78'25	—	77'94	87'01	95'89
elektrolokdrift etc. ....	53'69	58'00	49'86	55'76	60'47
Avsättning till förnyelsefonden .....	12'73	14'19	10'95	9'31	11'71
Summa inkl. avsättning till förnyelsefonden i medeltal för ång- och elektrisk drift .....	69'73	72'19	69'42	87'09	96'55
<b>Vagntjänstkostnader per 1000 vagnaxelkilometer.</b>					
Sektionsledning .....	0'05	0'07	0'14	0'06	0'17
Avlöning till vagnpersonal .....	5'13	7'32	5'08	3'35	2'01
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar .....	0'06	0'06	0'06	0'06	0'06
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar.....	0'21	0'21	0'21	0'21	0'07
Underhåll av byggnader och inventarier .....	0'16	0'16	0'16	0'16	0'15
» » vagnar och presenningar vid huvud- o. drift- verkstäder.....	17'10	17'10	17'10	17'10	9'39
Hjälpanläggningar .....	1'27	1'27	1'27	1'27	0'47
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden	23'98	26'19	24'02	22'21	12'32
Avsättning till förnyelsefonden .....	4'13	4'13	4'13	4'13	3'46
Summa inkl. avsättning till förnyelsefonden	28'11	30'32	28'15	26'34	15'78

1)–5) Se not 1–5 å sid. 94.

ördelade på olika tågslag, kronor (forts.)

okkilometer							Per timme					
ramförda tåg							Motorvagnståg <sup>1)</sup>	Rälsbusståg <sup>1)</sup>	Lokomotortjänst <sup>2)</sup>	Gemensam växlingslok-tjänst <sup>3)</sup>	Stationsloktjänst	Reservloktjänst
Fjärrgods-tåg	Lokal-gods-tåg	Arbets-tåg	Prov-, pers-naltåg m. m.	Samtliga före-stående tågslag	Malmtåg							
1'23	1'35	1'34	1'12	1'24	—	0'89	0'33	0'07	0'16	0'04	0'04	
0'63	0'72	0'73	0'73	0'66	1'61	0'68	—	—	0'10	0'02	0'02	
21'96	35'02	46'89	21'51	22'94	—	17'04	9'47	1'96	5'52	4'95	2'05	
18'25	34'54	42'99	16'77	15'95	27'66	13'13	—	—	4'64	4'58	3'19	
5'84	7'95	31'07	3'42	5'20	—	2'48	—	—	0'61	—	—	
3'94	4'69	12'35	5'12	4'04	—	—	—	—	0'64	0'09	0'08	
2'61	6'74	6'15	3'09	2'65	7'98	1'61	—	—	0'70	—	—	
40'08	38'58	53'11	36'10	34'39	—	9'13	4'51	0'89	4'19	0'69	0'62	
32'70	31'84	18'39	22'25	26'62	39'73	6'65	—	—	1'29	—	—	
0'92	1'00	1'20	0'83	0'92	—	1'50	0'15	0'11	0'07	0'02	0'02	
0'61	0'61	0'71	0'84	0'65	1'41	0'09	—	—	0'04	0'02	0'02	
0'23	0'36	0'31	—	0'24	—	0'46	0'14	0'01	0'04	—	—	
0'11	0'27	0'27	0'12	0'11	0'38	0'08	—	—	0'03	—	—	
1'61	2'52	3'99	1'17	1'65	—	0'93	—	—	0'48	0'26	0'27	
0'26	0'73	0'99	0'51	0'30	0'73	0'59	—	—	0'08	0'08	0'08	
0'61	0'99	1'50	0'49	0'69	—	0'47	—	—	0'11	0'09	0'10	
0'21	0'53	0'49	0'44	0'22	0'95	0'28	—	—	0'05	0'06	0'04	
17'50	17'79	19'37	19'07	17'19	—	—	—	—	2'22	—	—	
9'10	12'09	13'97	13'16	9'97	45'70	—	—	—	1'41	—	—	
—	—	—	—	—	—	10'73	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	37'67	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	8'18	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	1'02	—	—	—	
93'92	110'25	171'33	88'83	88'50	—	70'51	22'78	4'06	14'04	6'14	3'18	
64'48	88'07	84'69	57'91	57'13	126'15	33'84	—	—	8'34	4'76	3'35	
12'63	12'86	13'65	16'22	11'97	54'84	14'06	4'96	2'11	1'34	0'13	0'15	
83'59	112'31	132'46	74'58	77'80	180'99	62'35	27'74	6'17	11'75	5'25	3'43	
0'03	0'09	0'06	0'11	0'07	0'03	0'03	—	—	—	—	—	
1'43	1'40	1'44	5'81	3'21	0'73	0'06	—	—	—	—	—	
0'06	0'06	0'06	0'06	0'06	0'06	0'06	—	—	—	—	—	
—	—	—	0'21	0'10	—	—	—	—	—	—	—	
0'14	0'14	0'14	0'16	0'15	0'14	—	—	—	—	—	—	
5'60	5'93	3'27	17'10	11'00	6'93	—	—	—	—	—	—	
0'08	0'08	0'08	1'27	0'63	0'08	—	—	—	—	—	—	
7'34	7'70	5'05	24'72	15'22	7'97	—	—	—	—	—	—	
3'12	3'32	1'80	4'13	3'60	2'55	—	—	—	—	—	—	
10'46	11'02	6'85	28'85	18'82	10'62	—	—	—	—	—	—	

<sup>1)</sup> För beräkning av medelkostnaderna för motorvagns- och rälsbusståg, vilka i motsats till motsvarande kostnader för med lok framförda tåg inkludera kostnader för *all* med motorvagnar resp. rälsbussar utförd växlings-, stations- och reservtjänst, äro antalen timmar i växlings- och stations-tjänst evalverade till tågakilometer genom multiplikation med 10 samt antalen timmar i reservtjänst genom multiplikation med 2; jfr not 1 å sid. 82. — <sup>2)</sup> För beräkning av medelkostnaderna för lokomotortjänsten är antalet kilometer i med lokomotorer utförd tågtjänst evalverat till timmar genom division med 10; jfr not 5 å sid. 90. — <sup>3)</sup> och <sup>4)</sup> Se not 3 och 4 å sid. 95.





Utförda reparationer å rullande materiel.  
Beteckningar för olika slag av lokreparationer.

(Enligt särtryck 164, 1 : 2 samt 51 : 2)

1. Ånglok.

*I avseende på pannan:*

- Klass I. Inläggande av en fullständigt ny panna.
- » II. Invändig större revision
  - » III. Invändig mindre revision
  - » IV. Utvändig revision
- } enligt härför särskilt utfärdade bestämmelser.
- Vid alla klasserna I—IV överses och repareras pannans tillbehör.
- » V. Reparation av tillfälliga mindre skador å pannan utan revision.

*I avseende på ramverket och maskineriet:*

- Klass A. Fullständig reparation, varvid ramverkets och maskineriets *samtliga* delar skola undersökas och behövliga reparationer utföras.

*Anm.* Om undantagsvis reparation enligt klass A utföres *utan* samtidig revision av pannan, skall revision av pannans armatur likväl äga rum.

- » B. Mindre reparation, vid vars avslutning lok utgår å nysvarvade drivhjul och vid vilken storlagren och storlagerkilarna ompassats, om behövt efter föregående igjutning av ny slitmetall, samt linje-revision enligt särtryck nr 264 : Lå företagits.
- » C. Tillfälliga arbeten, som icke äro en följd av normal förslitning, t. ex. utbyte av sprucken cylinder, enbart omsvarvning av planslitna hjul, eller överhuvudtaget arbeten, som icke äro att hänföra till klass A och B.

*Anm.* Om tillfälliga arbeten enligt klass C utföras samtidigt med reparation enligt någon av övriga klasser, bestämmes reparationsklassen efter A eller B.

*I avseende på tendern:*

- Klass a. Fullständig reparation, varvid tenderns *samtliga* delar undersökas och behövliga reparationer utföras.

- » b. Mindre reparation, om behövt hjulsvarning, i samband med linje-revision enligt särtryck nr 264 : Lå.
- » c. Tillfälliga arbeten, som icke äro en följd av normal förslitning, t. ex. omsvarvning av planslitna hjul, eller överhuvudtaget arbeten, som icke äro att hänföra till klass a eller b.

*Anm.* Om tillfälliga arbeten enligt klass c utföras samtidigt med reparation enligt någon av övriga klasser, bestämmes reparationsklassen efter a eller b.

2. Elektrolok.

- Klass A. Fullständig reparation av lok beträffande såväl dess elektriska som mekaniska delar.

- » B. Mindre reparation vid vars avslutning lok utgår å nysvarvade drivhjul och vid vilken ompassning ägt rum av motor-, blindaxel-, koppel-

## Beteckningar för lokreparationer (forts.).

stångs- och storlager samt storlagerkilar, om behövt efter igjutning av ny slitmetall, samt därjämte linjerevision företagits.

Klass C. Tillfälliga arbeten, som icke äro en följd av normal förslitning, t. ex. utbyte av drivmotor eller huvudtransformator, utbyte av lösa hjulringar eller överhuvudtaget arbeten, som icke äro att hänföra till klass A eller B.

Anm. Om tillfälliga arbeten enligt klass C utföras samtidigt med reparation enligt någon av övriga klasser, bestämmes reparationsklassen efter A eller B.

## Bestämmelser om vagnrevisionsfrister.

## 1. Persontågsvagnar.

Revision skall företagas med:

- a. *boggivagnar*, som haft regelbunden tjänstgöring i snälltåg eller i persontåg med en grundhastighet av 70 km eller därutöver ..... var 4:e månad
- b. *boggivagnar*, som haft regelbunden tjänstgöring i tåg med en grundhastighet lägre än 70 km ..... var 6:e månad.
- c. *boggivagnar*, som huvudsakligen stått i reserv ..... var 12:e månad.
- d. *tvåaxliga sjukvagnar* ..... var 6:e månad.
- e. *tvåaxliga hjälpvagnar* ..... var 12:e månad.
- f. *övriga tvåaxliga vagnar*, som haft regelbunden tjänstgöring i tåg ..... var 12:e månad.
- g. *övriga tvåaxliga vagnar*, som mestadels stått i reserv ..... var 24:e månad.
- h. *boggivagnar eller tvåaxliga vagnar*, som intagits i verkstad för ombyggnad eller grundlig reparation.

Revision jämte större underhållsarbeten — »storrevision» — skall företagas med:

- a. *boggivagnar* litt. *Ao1c, Ao2b, ABCo3, ACo2a, ACo2b, ACo3, ACo4, Co12, Co14, Ro1, Ro2, Ro3* och *RCo1* ..... vart 3:e år.
- b. *övriga boggivagnar* ..... vart 4:e år.
- c. *tvåaxliga vagnar* utom sådana, som mestadels stått i reserv ..... vart 4:e år.
- d. *tvåaxliga vagnar*, som mestadels stått i reserv ..... vart 6:e år.

## 2. Godstågsvagnar.

Revision skall företagas med:

- a. *godsvagnar* utom malmvagnar ..... vart 3:e år.
- b. *malmvagnar* ..... vart 4:e år.
- c. *vagnar*, som äro intagna i verkstad för ombyggnad, för reparation av stor omfattning eller för sådan av tämligen stor omfattning, i sistnämnda fall om minst 1½ år förflutit sedan senaste revision.

Revision jämte större underhållsarbeten — »storrevision» — skall företagas vart 6:e år med undantag för malmvagnar, vilka i reparationsavseende skola behandlas utan sådan begränsning.

## Översikt över antalet vid verkstäderna utförda reparationer och revisioner av lok och vagnar.

	Antal rep. resp. rev.	I % av hela an- talet vid årets början befintliga
<i>Elektrolok</i> , reparerade.....	385	87·30
<i>Ånglok</i> , reparerade.....	210	37·43
<i>Tendrar</i> , ».....	138	35·38
<i>Lokpannor</i> , ».....	156	<sup>1)</sup> 27·81
<i>Motorvagnar</i> , ».....	6	40·00
<i>Person-, post-, fäng- och resgodsvagnar:</i>		
Fyraxliga vagnar (boggivagnar), reviderade (exkl. »storrevision»)....	1 841	162·20
» » » » (»storrevision»).....	330	29·07
Tvåaxliga vagnar, reviderade (exkl. »storrevision»)....	805	56·18
» » » » (»storrevision»).....	338	23·59
<i>Godsvagnar:</i>		
Slutna, reviderade (exkl. »storrevision»).....	1 054	16·39
» » » » (»storrevision»).....	1 201	18·68
Öppna » (exkl. »storrevision»).....	1 769	17·22
» » » » (»storrevision»).....	1 471	14·32
Malmvagnar ».....	1 045	27·54

*Fullständig* ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision».

Under treårsperioden 1937—1939 undergingo 926 boggivagnar och 991 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

Huru antalet reparationer och revisioner under år 1939 fördelade sig på de olika verkstäderna, framgår av efterföljande tabeller.

<sup>1)</sup> I % av antalet ånglok, alltså fränsett antalet befintliga reservlokpannor.

Littera	H u v u d v e r k															
	Örebro				Malmö				Östersund				Notvikén			
	Rep.klass			S:a	Rep.klass			S:a	Rep.klass			S:a	Rep.klass			S:a
	A	B	C		A	B	C		A	B	C		A	B	C	
<i>Elektrolök</i>																
Dg	16	1	16	33	50	—	22	72	—	—	—	—	—	—	—	
Dk	1	7	4	12	26	—	20	46	—	—	—	—	—	—		
Dr	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
Ds	7	—	9	16	64	—	26	90	—	—	1	1	1	2		
Ha	—	2	20	22	—	1	2	3	—	—	—	—	—	—		
Hb	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—		
Oa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3		
Ob	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
Oc	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
Od	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2		
Oe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2		
Of	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3		
Of <sup>2</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
Pa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2		
Pb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3		
Ua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
Ub	14	1	4	19	2	—	9	11	—	—	—	—	—	—		
Öa	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Öc	—	—	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Summa	38	11	60	109	143	1	81	225	—	—	1	1	12	18		
<i>Ånglok</i>																
A2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
A3	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
B	29	13	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
E	27	1	3	31	—	—	—	—	8	4	2	14	—	1		
E2	—	1	—	1	—	—	—	—	6	5	1	12	—	1		
Gb	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
J	4	1	—	5	—	—	—	—	9	5	—	14	—	—		
Ka	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—		
Kh	1	—	—	1	—	—	—	—	7	1	—	8	—	—		
L	2	1	1	4	—	—	—	—	7	9	4	20	—	—		
Na	4	1	—	5	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—		
NHJ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—		
Oka	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Sa	3	2	1	6	—	—	—	—	2	5	—	7	—	—		
Sb	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—		
W	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—		
Summa	74	22	7	103	—	—	—	—	45	29	7	81	—	3		
<i>Motorvagnar</i>																
Xa	1	—	—	1	—	—	2	2	—	—	—	—	1	—		
Xc1	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—		
Summa	1	—	—	1	—	—	4	4	—	—	—	—	1	—		

## och reviderade lok och motorvagnar.

t ä d e r				Driftverkstäder eller lokstationer							Littera	
Samtliga hvst.				Kristine- hamn	Bollnäs	Gävle	Boden	Vännäs	Samtl. dvst. och lokst.			
Rep.klass			S:a	Rep.klass		Reparationsklass			Rep.klass			
A	B	C		B	C	B			B	C		
66	1	38	105	—	—	—	—	—	—	—	Dg	
27	7	24	58	—	—	—	—	—	—	—	Dk	
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	Dr	
72	2	38	112	—	—	—	—	—	—	—	Ds	
—	3	22	25	—	—	—	—	—	—	—	Ha	
—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	Hb	
3	3	2	8	—	—	—	—	—	—	—	Oa	
1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	Ob	
—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	Oc	
1	2	3	6	—	—	—	—	—	—	—	Od	
2	2	2	6	—	—	—	—	—	—	—	Oe	
3	3	3	9	—	—	—	—	—	—	—	Of	
—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	Of <sup>2</sup>	
—	2	2	4	—	—	—	—	—	—	—	Pa	
1	3	2	6	—	—	—	—	—	—	—	Pb	
—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	Ua	
16	1	13	30	—	—	—	—	—	—	—	Ub	
—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	Öa	
—	—	5	5	—	—	—	—	—	—	—	Öc	
<b>193</b>	<b>30</b>	<b>162</b>	<b>385</b>	—	—	—	—	—	—	—	<b>Summa</b>	
1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	A2	
2	1	—	3	—	—	—	2	—	—	2	A3	
29	13	1	43	—	—	—	—	—	2	2	B	
35	5	6	46	1	—	—	—	—	—	1	E	
6	6	2	14	1	—	—	1	—	—	2	E2	
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	Gb	
13	6	—	19	3	1	1	—	—	1	5	J	
2	—	—	2	1	—	—	—	—	—	1	Ka	
8	1	—	9	—	—	—	—	—	—	—	Kh	
9	10	5	24	—	—	—	—	—	—	—	L	
5	1	—	6	—	—	—	—	—	—	—	Na	
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	NHJ	
—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	OKa	
5	7	1	13	—	—	—	1	—	1	2	Sa	
1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	Sb	
1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	W	
<b>119</b>	<b>51</b>	<b>17</b>	<b>187</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>Summa</b>
2	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	Xa
—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	Xc1
<b>2</b>	<b>—</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>Summa</b>

1) Dessutom hava 6 st. lok litt. Gb erhållit rep. enl. klass A i samband med ombyggnad vid privata verkstäder

## Antal vid verkstäderna reparerade tenderar.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r													
	Örebro				Östersund				Notviken		Samtl. hvst.			
	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a	Rep. klass c	S:a	Rep.-klass			S:a
	a	b	c		a	b	c				a	b	c	
A .....	32	15	—	47	—	—	—	—	—	—	32	15	—	47
C .....	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	2	—	—	2
Gb .....	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
L .....	29	3	2	34	21	16	5	42	1	1	50	19	8	77
Summa	62	18	2	82	23	16	5	44	1	1	85	34	8	127

Littera	Driftverkstäder eller lokstationer			
	Gävle	Bođen	Vännäs	Samtl. dvst. och lokst.
	R e p a r a t i o n s k l a s s b			
A .....	2	—	2	4
L .....	—	1	—	1
Summa	2	1	2	5

Anm. Dessutom hava 6 st. tenderar litt. Gb erhållit rep. enl. klass a i samband med ombyggnad av loken vid privata verkstäder.

## Antal vid huvudverkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	Örebro					Östersund				Samtliga hvst.				
	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass				S:a
	II	III	IV	V		III	IV	V		II	III	IV	V	
A .....	—	3	1	—	4	—	—	—	—	—	3	1	—	4
B .....	9	15	12	1	37	—	—	—	—	9	15	12	1	37
E .....	12	11	3	—	26	8	—	2	10	12	19	3	2	36
ESb .....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1
E2 .....	—	—	—	—	—	6	1	—	7	—	6	1	—	7
Gb .....	2	2	—	—	4	—	—	—	—	2	2	—	—	4
J .....	1	6	1	—	8	9	—	—	9	1	15	1	—	17
Ka .....	1	—	—	—	1	1	—	1	2	1	1	—	1	3
Kh .....	2	3	—	—	5	4	—	—	4	2	7	—	—	9
L .....	—	2	1	—	3	6	1	2	9	—	8	2	2	12
Na .....	2	2	1	—	5	1	—	—	1	2	3	1	—	6
NHJ .....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1
OKa .....	—	1	1	—	2	—	—	—	—	—	1	1	—	2
Sa .....	1	3	2	—	6	2	—	1	3	1	5	2	1	9
Sb .....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1
W .....	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1
Summa	31	50	22	1	104	38	2	6	46	31	88	24	7	150

1) Dessutom hava 6 st. pannor litt. BgB erhållit rep. enl. klass III i samband med ombyggnad av loken vid privata verkstäder. Däremot hava vid driftverkstäder eller lokstationer inga pannor reparerats under året.

Antal verkliga reparationsdagar i medeltal för lok och motorvagnar vid huvudverkstäderna.

Littera	Örebro			Malmö			Östersund			Notviken			Medeltal		
	Rep.klass			Rep.klass			Rep.klass			Rep.klass			Rep.klass		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
<i>Elektrolok</i>															
Dg	28	33	8	14	—	8	—	—	—	—	—	—	18	33	8
Dk	25	18	5	14	—	7	—	—	—	—	—	—	15	18	6
Dr	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—
Ds	26	—	8	14	—	7	—	—	2	41	24	6	16	24	7
Ha	—	35	7	—	11	3	—	—	—	—	—	—	—	27	7
Hb	—	—	10	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Oa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	44	12	53	44	12
Ob	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	12	27	—	12
Oc	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	22
Od	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	26	23	28	26	23
Oe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	35	14	39	35	14
Of	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	34	11	33	34	11
Of <sup>2</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	14	—	35	14
Pa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	24	—	38	24
Pb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	29	12	24	29	12
Ua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	—	23
Ub	27	15	10	25	—	6	—	—	—	—	—	—	27	15	7
Öa	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Öc	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
<i>Ånglok</i>															
A2	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	—
A3	38	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	36	—
B	37	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	37	33	11
E	41	37	35	—	—	—	53	18	8	—	—	3	44	22	20
E2	—	33	—	—	—	—	48	24	8	—	—	3	48	25	5
Gb	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—
J	33	39	—	—	—	—	49	23	—	—	—	—	44	25	—
Ka	—	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	43	—	—
Kh	33	—	—	—	—	—	42	45	—	—	—	—	41	45	—
L	34	32	11	—	—	—	54	23	8	—	—	—	50	24	8
Na	33	14	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	34	14	—
NHJ	—	—	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	41	—	—
OKa	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—
Sa	34	32	33	—	—	—	56	19	—	—	—	—	43	23	33
Sb	—	—	22	—	—	—	61	—	—	—	—	—	61	—	22
W	—	—	17	—	—	—	50	—	—	—	—	—	50	—	17
<i>Motorvagnar</i>															
Xa	12	—	—	—	—	5	—	—	—	43	—	—	27	—	5
Xc1	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6



**Antal verkliga reparationsdagar i medeltal för lokpannor vid  
huvudverkstäderna.**

Littera	Örebro				Östersund			Medeltal				
	Rep.klass				Rep.klass			Rep.klass				
	II	III	IV	V	III	IV	V	II	III	IV	V	
A .....	—	22	10	—	—	—	—	—	22	10	—	—
B .....	77	18	8	5	—	—	—	77	18	8	5	5
E .....	95	17	7	—	23	—	5	95	20	7	—	5
ESb .....	—	18	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—
E2 .....	—	—	—	—	22	14	—	—	22	14	—	—
Gb .....	<sup>1)</sup>	17	—	—	—	—	—	<sup>1)</sup>	17	—	—	—
J .....	<sup>1)</sup>	24	5	—	23	—	—	<sup>1)</sup>	23	5	—	—
Ka .....	42	—	—	—	26	—	13	42	26	—	13	—
Kh .....	60	16	—	—	23	—	—	60	20	—	—	—
L .....	—	19	5	—	22	23	4	—	21	14	4	4
Na .....	<sup>1)</sup>	13	6	—	26	—	—	<sup>1)</sup>	17	6	—	—
NHJ .....	—	33	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—
OKa .....	—	27	8	—	—	—	—	—	27	8	—	—
Sa .....	<sup>1)</sup>	16	6	—	23	—	4	<sup>1)</sup>	18	6	—	4
Sb .....	<sup>1)</sup>	—	—	—	—	—	—	<sup>1)</sup>	—	—	—	—
W .....	—	—	—	—	21	—	—	—	21	—	—	—

<sup>1)</sup> Uppgifter saknas. Arbetet har endast pågått, när annat arbete ej hindrats därav.

## Antal vid huvudverkstäderna reviderade vagnar.

	Person-, post-, fång- och resgodsvagnar				Godsvagnar				
	Boggi- vagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malm- vagnar
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R
Antal vid årets början befintliga <sup>1)</sup> ...	1 135		2) 1 433		6 430		10 270		3 795
Örebro .....	7	162	—	—	—	—	—	—	—
Tomtebodå .....	1 121	—	294	6	10	2	1	—	—
Göteborg .....	254	34	200	78	674	810	1 032	845	—
Malmö .....	299	130	49	153	12	1	1	—	—
Östersund .....	81	3	89	40	—	—	—	—	—
Bollnäs .....	1	—	110	43	350	373	735	625	1
Notviken .....	78	1	63	10	8	5	—	1	1 044
Summa	1 841	330	805	330	1 054	1 191	1 769	1 471	1 045

Ann. 1. Vid driftsverkstäder eller lokstationer hava inga vagnar reviderats under året.

Ann. 2. R betecknar »revision» d. v. s. revidering med eller utan tillfälligt erforderlig reparation och SR »storrevision» d. v. s. revision jämte större, regelbundet erforderligt underhållsarbete.

<sup>1)</sup> Inklusive med enskilda järnvägar övertagna, i SJ trafik använda vagnar.

<sup>2)</sup> Antalen av de delvis 4- och delvis 8-axliga s. k. Jakobsvagnarna hava evalverats till motsvarande antal 2-axliga vagnar vid beräkning av såväl antalet befintliga som antalen reviderade vagnar.

<sup>3)</sup> Dessutom hava 4 CC2 -vagusätt (= 8 2-axliga personvagnar) och 10 slutna godsvagnar storreviderats vid privata verkstäder.

## Antal verkliga revisionsdagar i medeltal för vagnar vid huvudverkstäderna.

Revision:	Person-, post-, fång- o. resgodsvagnar		Godsvagnar		
	Boggi- vagnar	Två- axliga vagnar	Slutna	Öppna	Malm- vagnar
Örebro .....	14'0	—	—	—	—
Tomtebodå .....	5'0	5'1	4'6	5'0	—
Göteborg .....	6'8	8'8	5'4	4'2	—
Malmö .....	6'1	4'3	4'6	5'0	—
Östersund .....	7'6	5'7	—	—	—
Bollnäs .....	9'0	7'7	5'4	4'0	2'0
Notviken .....	7'0	6'3	4'0	—	3'8
I medeltal	5'7	6'5	5'4	4'1	3'8
»Storrevisiön»:					
Örebro .....	63'8	—	—	—	—
Tomtebodå .....	—	8'0	4'0	—	—
Göteborg .....	74'6	40'2	9'8	7'1	—
Malmö .....	42'8	28'6	12'0	—	—
Östersund .....	55'7	41'3	—	—	—
Bollnäs .....	—	21'0	7'3	6'1	—
Notviken .....	19'0	39'4	19'6	11'0	—
I medeltal	56'4	31'9	9'1	6'7	—

## Å SJ:s rullande materiel under

Axel- och

Axelns		Övrig märkning	Till- verkn- år	Brottet upptäckt		
typ	nr			den	å distr.	i tåg nr, å linje, station
<b>A x e l-</b>						
<i>Å lok och</i>						
S III	6677	Domnarvet M .....	1909	28/7	II	1552 Smedberg
<i>Å vag</i>						
IV HR	33864	Surahammar Ch 378 .....	1910	8/12(38)	V	Narvik, rangerbangården
IV HR	89288	» Ch D 3947...	1930	11/1	V	22 Forsmo—Selsjön
IV HR	65594	» Ch T 2834...	1915	21/1	V	185 Gällivare bangård
II	98797	» .....	1903	26/1	V	8702 Murjek—Policirkeln
IV HR	78407	» W 4810 .....	1919	31/1	V	Växl. Tingvallskulle
IV HR	32715	» M W 102 ...	1908	23/3	V	4 Björn fjäll—Hundalen
IV HR	61914	» Ch 1938.....	1915	29/2	V	Växling. Narvik
IV HR	88990	» Ch C .....	1929	16/5	III	2 Örsby grusgrup
II	67455	» Ch W 3348...	1916	25/5	II	5154 Varberg
IV HR	89024	» Ch C 3019...	1929	20/7	IV	4351 Gastsjön—Dockmyr
IV HR	86058	» Ch D 2447...	1926	24/7	V	75 Ljuså
IV HR	89025	» Ch C 3122...	1929	27/7	II	9 Finnerödja—Gårdsjö
II	60026	» Ch W 1497...	1912	11/8	III	4911 Nässjö
II	51228	» .....	1906	16/10	II	5020 Svartå
IV HR	79152	» Ch 820 .....	1919	19/11	I	Rönninge
IV HR	88908	» Ch A 5393...	1929	9/12	V	364 Björkliden—Koppar- åsen
III	34694	Atlas SJ 170 .....	1905	12/12	V	151 Selsjön—Forsmo
<b>Hjulrings-</b>						
<i>Å</i>						
Hjulringen löpte under axel						
typ	nr	Hjulringens märkning				
D II	13723	Surah. M 88 D 8315 11870	1937	24/2	I	4042 Gnesta
D III		» » D 8717 2859	1938	—	III	Malmö
D III		» » D 8138 5071	1937	—	III	Malmö
D III	12419	» » D 8342 16835	1937	2/3	III	1703 Mückeln
D III	14448	» » D 8572 24376	1937	22/3	II	1207 Falköping C
D III		» » D 8224 7677	1937	14/4	II	1203 Nässjö
D III		» » D 8659 99444	1937	6/5	II	Lokstall. Falköping
D II	12573	» Mst 65 VI 7730	1934	21/5	II	» Sävenäs
D III	13413	» M 88 D 7201 15474	1935	15/6	III	» Malmö
D II		» O, 60 XI 17552	1931	11/8	III	Växling. Nässjö
D II, IV	12867	» M 88 D 7926 25873	1936	17/8	II	Kungsbacka
D III	8766	» » D 8799 6088	1938	20/8	II	Falköping
D III	12869	» » D 7924 25871	1936	21/8	II	Lokstall. Sävenäs
D III	12869	» » D 7924 25871	1936	21/8	II	» »
D III	14439	» » D 7757 13885	1936	4/9	III	1767 Uppåkra
D II	14214	» » D 8398 16802	1937	4/10	III	1851 Laholm
D II	14194	» » D 8342 16828	1937	5/10	III	Halmstad
D III		» » D 8984 15442	1938	5/11	II	1206 Falköping C
D III	13420	» » D 7235 16427	1935	6/11	IV	2322 Östersund
D III	13234	» » D 8183 6754	1937	28/11	II	1206 Nässjö
IV EsA	92564	Surah. Mst 60 XI 16120	1920	24/11	IV	2450 Fränsta

## driften uppkomna betydligare skador.

## hjulringsbrott.

Fordonets		Anmärkningar
litt.	nr	
<b>b r o t t.</b>		
<i>motorvagnar.</i>		
Sa	1277	Utmattningsbrott. Gammal bräcka genom $\frac{2}{3}$ av axelns genomskärningsyta.
<i>nar.</i>		
Mas	15693	
ABCo3	2510	Utmattningsbrott vid ena navet. Axelskafvet brustet. C:a 67 mm djup, gammal bräcka.
Mas	22649	
Or	23792	
Mas	29258	
Mas	15507	
Mas	29786	
BCo11b	3075	Utmattningsbrott vid det ena navets insida. Gammal bräcka c:a 100 mm.
Os	20410	Tappbrott på grund av varmgång.
Grh	31490	Utmattningsbrott vid det ena navets insida.
Mas	33446	Utmattningsbrott. Gammal bräcka genom $\frac{2}{3}$ av axelns genomskärningsyta.
Ro3	3197	Utmattningsbrott omedelbart innanför det ena navets insida. Bräcka $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{3}$ av axelns genomskärningsyta
Os	23520	Tappbrott.
Os	23103	
Co4a	1298	Tappbrott. Brottet beläget c:a 60 mm från ena navets ytterkant och hade uppstått i själva lagergången.
Mas	32509	Utmattningsbrott. Gammal bräcka genom $\frac{2}{3}$ av diam.
BCo8	1015	Brott invid ena navet.

**brott.***lok.*

Ds	401	Hjulringen brusten mitt av, så att en öppning på c:a 18 mm. uppkommit. Färsk brottyta.
Ds	215	Bräcker.
Ds	215	Hjulringen brusten i 9 delar.
Ds	184	Drivhjuleringen h. 2. Brottöppningen c:a 4—5 mm.
Ds	113	Gammal bräcka i flänsen.
Ds	135	Hjulringen söndersprängd i 6 delar.
Ds	125	
Ub	101	
Ds	213	Genomgående brott.
Ds	251	Brottöppningen 5 mm.
Ds	120	
Ds	102	Utmattningsbrott.
Ds	120	Bräcker i flänsen.
Ds	120	» » »
Ds	214	Hjulringen spräckt på 9 ställen. För hårt material.
Ds	172	» » En öppning på c:a 5 mm.
Ds	183	» » För hårt material.
Ds	121	Utmattningsbrott.
Ds	212	
Ds	110	Hjulringen brusten i 6 delar. Utmattningsbrott.

*vagnar.*

C3	2995	Flänsen och en del av ringen borta (280 mm.). Tvärgående brott över hela ringen. Längsgående brott 300 mm. i löpytan.
----	------	---

**Andra skador än axel- och hjulringsbrott, vilka orsakat minst 15  
Elektrolok och elektromotorvagnar.**

	L i t t e r a													S.ma		
	D	Ha	Hb	Ub	Uc	Xa	D	Oa	Od	Oe	Of	Of <sub>2</sub>	Pa		Pb	S.ma
	I—IV distr.						V distriktet									
<i>Elektriska delen:</i>																
Strömavtagare och genomföringar .....	19	—	2	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	24	
Huvudtransformator .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	
Huvudmotorer .....	27	8	—	—	—	2	3	2	3	—	4	1	2	1	53	
Huvudströmbrytare .....	9	3	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	14	
Reläslutare och hjälpapparater .....	71	9	2	1	—	6	1	1	3	4	—	—	1	—	99	
Manöverledning .....	7	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	10	
Hjälpmotorer .....	8	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	11	
Tågvarmeanordningar .....	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	
Skenor o. kablar (avbrott eller överslag från)	20	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	
<i>Mekaniska delen:</i>																
Lokkorg .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Ramverk .....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Boggier, axlar, hjul och lager .....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
Fjädrar och länkar .....	5	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	
Buffertar och draginrättning .....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Bromsapparater och bromsanordning .....	10	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	14	
Blindaxlar, kuggväxlar och koppelstänger	16	—	—	—	—	—	2	—	2	—	2	—	1	—	23	
Smörjapparater .....	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
Summa skador	212	27	5	5	1	12	8	3	8	6	8	1	5	1	302	
Antal lok i tjänst i medeltal under året	277	39	8	44	1	10	4	11	10	8	10	3	2	4	431	
Beträffande lok av följande litt. hava några skador icke rapporterats:																
I—IV distr.: Öa (1), Öb (5), Öc (11); V distr.: Ob (3), Oc (1), Ua (3), Öa (1), Öb (2)														27		
Summa lok													458			

**Förbränningsmotorvagnar och rälsbussar.**

	L i t t e r a				Summa
	Xc	Xd	Yo	Y	
<i>Förbränningsmotor och kraftöverföring.</i>					
Motor med axlar, vevstakar, kolvar och ventiler .	1	2	1	—	4
Tändningssystem .....	—	2	1	1	4
Förgasare och bränslepump .....	1	1	1	2	5
Kylvattensystem .....	—	—	—	—	—
Smörjapparater .....	—	—	—	2	2
Växellåda och lamellkoppling .....	—	4	1	2	7
Kardanaxlar .....	—	2	—	—	2
El. kraftöverföring med tillbehör .....	2	—	—	—	2
<i>Ramverk, korg.</i>					
Korg .....	—	—	—	—	—
Ramverk .....	—	—	—	—	—
Boggier, axlar, hjul och lager .....	—	—	—	1	1
Bromsapparater och bromsanordning .....	—	—	2	—	2
Summa skador	4	11	6	8	29
Antal fordon i tjänst i medeltal under året .....	4	5	21	49	79

<sup>1)</sup> Inklusive post- och resgodsvagnar. — <sup>2)</sup> Inklusive några med enskilda järnvägar övertagna, i SJ vagnpark ännu vid årets slut icke inregistrerade vagnar (13 persontrafik-, samt 51 slutna och 180 öppna godsvagnar) men exklusive i SJ vagnpark *inregistrerade*, men SJ icke *tillhöriga* vagnar. — <sup>3)</sup> Under januari—juli, varefter medtagandet av dessa skador i de till styrelsen ingående tjänsterapporterna bestämdes skola upphöra. Dessutom på L. K. A. B. malmvagnar under samma tid 131 fjäder- och 38 dragstångsbrott. — <sup>4)</sup> Ökningen av antalet fall, jämförd med motsvarande för år 1938 omkring 150 %, är till större delen beroende på ändrade principer med avseende på medtagandet av ifrågakvarande skador i tjänsterapporterna.

min. tåg försening eller utbyte av lok resp. fränkoppling av vagn.  
Ånglok och tendrar.

	L i t t e r a											S.ma					
	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>	B	Cd	E	E <sub>2</sub>	Gb <sub>2</sub>	J	Kh	L	Na		OKa	OKe	Sa	Sb	
<i>Panna med armatur:</i>																	
Panna, eldstad och roster .....	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	
Truber och överhettningrör .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	4	
Ångrör .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	
Blåster och sotare med rör .....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Regulator med tillbehör .....	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	
Matarapparater .....	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	
Övrig armatur .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Maskineri:</i>																	
Slid och slidrörelse .....	—	—	—	1	—	—	1	3	—	—	1	—	1	1	—	8	
Cylindrar med deras ventiler samt pistonkannor och stänger .....	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	
Tvärstycke och gejder .....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	3	
Vevstake och koppelstänger .....	—	—	—	—	1	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	6	
<i>Diverse:</i>																	
Luftpump .....	—	1	—	—	2	2	3	—	—	2	—	—	—	—	—	10	
Bromsapparater och bromsanordningar .....	—	1	1	—	1	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	6	
Smörjapparater .....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	
Föreningsrör .....	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Belysning .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Ramverk:</i>																	
Ramverket .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Boggier, axlar, hjul och lager .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fjädrar och länkar .....	1	—	2	—	—	2	—	—	—	7	—	—	—	1	1	14	
Buffertar och draginrättning .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	
<i>Tender:</i>																	
Boggier, axlar, hjul och lager .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fjädrar och länkar .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Buffertar och draginrättning .....	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Broms och bromsledning .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa skador	1	2	7	1	6	9	5	9	4	13	1	3	3	4	2	70	
Antal lok i tjänst i medeltal under året	2	6	44	1	72	44	3	41	37	36	32	2	1	25	4	350	
Beträffande lok av följande litt. hava några skador icke rapporterats: Gb (1), HSc (1), Ka (7), Ly J (1), TJ (1), UEJ (1), W (3), ÖCBa (1) och NHJ, 891 mm. spårvidd (1) .....																	
																17	
																Summa lok	367

Vagnar.

	Personvagnar <sup>1)</sup> )		Godsvagnar <sup>2)</sup> )		Malmvagnar	Summa
	4	2	slutna	öppna		
	axliga					
Vagnskorg .....	1	1	—	1	—	3
Belysningsanordningar inkl. ledningar .....	1	3	—	—	—	4
Värmeledningsanordningar inkl. ledningar och slangar .....	6	10	—	—	—	16
Underrede .....	—	—	—	2	—	2
Boggier, axlar, hjul och lager .....	—	—	—	4	—	4
Hjulringar, lossnade .....	16	13	2	6	—	37
plattslitna .....	47	66	331	316	—	760
Fjädrar och länkar .....	9	2	41	34	<sup>3)</sup> 271	357
Buffertar och draginrättning .....	2	10	43	30	<sup>3)</sup> 69	154
Gasbehållare .....	—	—	—	—	—	—
Bromsledningar och slangar .....	3	3	3	—	1	10
Bromsanordningar i övrigt .....	7	2	4	5	—	18
Summa skador	92	110	424	398	341	1365
Antal vagnar vid årets slut .....	1 223	1 335	6 523	10 697	3 794	23 572

## Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.

### Driftstörningar.

Antalet driftstörningar vid kraftöverföringsanläggningarna för den elektriska bandriften var under år 1939 större än året förut. Den relativt stora ökningen i antalet medförde emellertid icke några mera kännbara verkningar, enär de allra flesta störningarna voro hastigt övergående. Detta förhållande illustreras av nedanstående tabell, vilken i avrundade tal giver den procentuella relationen mellan antalet kontaktledningen påverkande störningar av olika varaktighet under åren 1937, 1938 och 1939.

B a n d e l	Antal störningar i procent med en varaktighet i minuter av:			
	intill 3·5	3·5—15	15—60	över 60
Malmbanan år 1939 .....	80	17	2	1
» » 1938 .....	71	21	5	3
» » 1937 .....	80	14	4	2
Övriga elektrif. linjer år 1939 .....	96	3	1	—
» » » » 1938 .....	96	3	1	—
» » » » 1937 .....	95	4	1	—

Vid jämförelse mellan siffrorna för malmbanan och för övriga linjer bör beaktas, att linjeströmbrytarna i malmbanans transformatorstationer, i olikhet med motsvarande strömbrytare i omformarstationerna vid övriga bandelar, varken äro automatiskt återinkopplade eller ställda under ständig, omedelbar tillsyn. Detta inverkar ofrånkomligen på sådant sätt, att störningarna vid malmbanan såsom tabellen visar bliva jämförelsevis långvariga. I samma riktning inverka även *trafikförhållandena*, som på malmbanan äro sådana, att relativt god tid ofta står till förfogande för reparationsarbeten, samt *klimatet*, vilket i nordsverige tidvis avsevärt försvårar dylika arbeten.

Hur störningarna fördela sig på olika orsaker eller orsaksgupper framgår av efterföljande sammanställning 1 (se sid. 116). Vid beräkning av de i denna tabell angivna störningarnas antal respektive varaktighet hava störningarna på känt sätt identifierats med summan av de gånger respektive de minuter, som de till kontaktledningens matningszoner ledande matarledningarna oavsiktligt varit satta ur funktion. För elektrifierade bandelar utom malmbanan finnas i sammanställning 2 (se sid. 117) uppgifter om störningarnas fördelning på olika *orsaksgupper och månader* under år 1939 samt, vad beträffar förstnämnda fördelning, även för åren 1938, 1937 och 1936. I denna sammanställning äro antalen angivna pro mille. Förut förekommande sammanställning 3 över *fel-frekvensen inom olika matningsområden* har för året tryckts separat i mindre upplaga för utdelning till elektroingenjörerna.

Det i ovannämnda sammanställningar samlade materialet giver en god uppfattning om ledningsnätets tillstånd och om de förhållanden, som påverka driftsäkerheten samt om underhållsarbetets uppgifter och resultat. Av tabellerna framgår, att största antalet av de störningar, för vilka orsak uppgivits, vållats av avbrott i energileveransen till omformar- och transformatorstationerna, av fel eller felmanöver på lok och elektronmotorvagnar samt av jord Slutning genom storm m. m. Särskilt hava de av vintermånadernas stormar orsakade störnin-

garna varit besvärliga inom Laholms matningsområde, där icke mindre än ca 700 fall rapporterats bero på utlösningar vid av storm orsakade vertikalsvängningar huvudsakligen under november, december och isynnerhet mars månader. Dessa störningar hava förekommit på sträckor, där åtgärder i svängningsdämpande syfte ännu icke blivit genomförda. De i jämförelse med föregående år rätt avsevärt ökade avbrotten i energileveransen hava i övervägande grad berott på störningar vid kraftleverantörernas anläggningar, orsakad av åska under de särskilt åskvädersrika sommarmånaderna.

Även antalet driftstörningar på grund av jordslutning genom lok vid lastområde visa kraftigt stegring under 1939.

Däremot kan en avsevärd minskning av antalet rapporterade fall av störningar på grund av fel på kontaktledningsnätet konstateras. Även om denna nedgång till en del kan bero på överflyttningar till andra orsaksgupper, främst nyss nämnda »storm»-grupp, synes man dock vara berättigad att kunna våga utnyssa siffrorna utläsa en tydlig ökning av kontaktledningsanläggningens driftsäkerhet, tydande på omsorgsfullt underhållsarbete och gott material. I fråga om särskilt isolatorfelen är den nedgående tendensen mindre framträdande men dock tydlig.

Övriga under året förekommande störningar med uppgiven orsak äro såväl till antal som fördelning på olika orsaksgupper ungefär lika med föregående års.

*Överföringsledningarna för belysningsenergi* och liknande kraftbehov fungerade i stort sett utan större driftavbrott. Mindre störningar orsakades av bl. a. åska, varvid några transformatorer och kabelboxar sönderbrändes.

*Överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmbanan voro under år 1939 utsatta för sammanlagt 25 driftavbrott, därav 5 på norra och 20 på södra linjen. De orsakades av linbrott till följd av storm, åskslag, maskin- och apparatfel eller isolatorbrott och voro i regel av mycket kort varaktighet. I medeltal varade störningarna blott 6.5 minuter. Utbyte av äldre, mindre driftsäkra isolatorer, pågick under året i ungefär samma omfattning som under föregående år.

*I omformar- och transformatorstationerna* förekommande störningar, som påverka driften, giva sig alltid tillkänna genom mer eller mindre utbredd spänningslöshet på kontaktledningsnätet. I sammanställningarna över störningarna ingå därför utan särskiljande även störningar av här ifrågakommande speciella slag.

År	Störningar	Varaktighet	Orsak
1938	140	7121	
1939	161	8211	
1940	187	1177	
1941	211	176	



## Sammanställning 1.

Driftstörningarnas vid de elektriska överföringsanläggningarna fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas inom varje grupp medelvaraktighet

Störningsorsaksgrupp	Driftavbrott							
	S J utom malmbanan				Malmbanan			
	Antal				Antal			
	S:ma	Per 100 km spårängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) <sup>1)</sup>	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter	S:ma	Per 100 km spårängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd)	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	729	14	5·6	9·0	220	37	18·0	4·1
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar.....	727	14	5·5	0·4	120	20	10·0	5·4
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc. ...	725	14	5·5	0·1	1	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde .....	616	12	4·7	0·4	12	2	1·0	3·2
5. Överbelastning eller fel i omformarestation .....	457	9	3·5	1·5	103	17	8·5	1·4
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott .....	245	5	1·9	7·7	24	4	2·0	31·3
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur .....	222	4	1·6	1·5	32	5	2·6	2·7
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar .....	128	2	1·0	2·4	7	1	0·6	3·4
9. Isolatorbrott på kontaktledningen .....	113	2	0·8	6·7	22	4	1·8	53·0
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i omformarestation .....	64	1	0·5	6·0	45	8	3·7	3·0
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar .....	24	—	0·2	8·1	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olyckshändelser såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m.m.	20	—	0·2	19·0	2	—	0·1	3·0
13. Opppgiven orsak.....	9070	172	69·0	0·2	629	106	51·7	2·0
Summa år 1939	13140	249		1·1	1217	204		4·2
» » 1938	10395	214		1·0	1124	189		7·0
» » 1937	9423	195		1·5	1134	191		5·0
» » 1936	9162	222		1·0	697	117		6·0

<sup>1)</sup> Ledningslängden är icke identisk med men dock tämligen nära sammanfallande med spårängden för elektrisk drift.

## Sammanställning 2.

## Driftstörningarnas fördelning på olika orsaksgrupper och månader.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille år 1939												Summa år			
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1939	1938	1937	1936
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören .....	6	1	1	—	4	29	52	68	7	4	3	5	180	121	190	129
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar .....	8	7	8	25	20	18	5	11	8	11	32	27	180	197	140	116
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	—	2	55	15	—	—	—	—	—	21	34	52	179	26	9	226
4. Jordslutning genom lok vid lastområde .....	10	11	7	10	17	13	5	15	15	17	16	17	153	98	123	137
5. Överbelastning eller fel i omformarestation .....	6	7	8	9	7	13	5	10	8	10	15	16	114	107	155	97
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott .....	7	4	4	3	4	5	6	7	5	4	7	4	60	303	211	127
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur .....	3	1	2	8	3	6	11	8	6	5	1	—	54	54	71	84
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar .....	—	—	—	3	1	11	8	8	—	—	—	—	31	19	33	19
9. Isolatorbrott på kontaktledningen .....	4	—	—	3	2	4	4	5	—	2	—	3	27	41	34	35
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i omformarestation .....	1	—	2	1	3	1	—	2	1	2	—	1	14	13	14	12
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar .....	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5	17	17	12
12. Jordslutning genom olyckshändelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m. ....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	3	4	3	6
Summa år 1939	45	33	87	80	61	102	97	134	50	77	109	125	1000	—	—	—
» » 1938	68	42	54	139	46	69	80	89	44	94	112	163	—	1000	—	—
» » 1937	221	44	62	29	97	95	130	108	58	36	43	77	—	—	1000	—
» » 1936	79	34	35	42	42	87	128	75	41	318	50	69	—	—	—	1000

## Personliga olycksfall år 1939.

Under året inträffade vid kraftöverföringsanläggningarna för bandriften sammanlagt 12 personliga olycksfall, varav 5 med dödlig utgång. Närmare uppgifter återfinnas i nedanstående sammanställning.

Datum	Plats	Skadad personsbefattning	Orsaken till olyckan	Utgången av olycksfallet. Den skadade:
2 jan.	Linjen Kopparåsen— Vassijaure	Lednings- reparatör	Under arbete å en kontaktledningsstolpe klättrade den skadade upp på stolpen, innan kontaktledningen gjorts spänningslös, varvid han kom i beröring med spänningsförande del.	Blev återställd utan framtida men
3 mars	Krokvik	Ledningsvakt	Den skadade var sysselsatt med vissa arbeten på belysningsledningarna i stationshuset, varvid strömmen var frånslagen. För att möjliggöra manövrering av bangårdens växel- och signalsäkerhetsanläggningar måste strömmen emellertid vid vissa tillfällen tillslås, och vid ett dylikt tillfälle råkade den skadade komma i beröring med spänningsförande del.	Blev återställd utan framtida men
21 maj	Notvikens transformatorstation	Ledningsvakt	Vid rengöring i transformatorstationen i samband med anordnande av sommarkoppling av överföringsledningen kom den skadade i beröring med skenorna för utgående belysningsledningen, förande 10 kV.	Fick framtida men
25 maj	Nyboda	15-årig skol- yngling	Den skadade hade gått upp på några sopvagnar, avställda på uppställningsspåren intill sopplastningsbryggan, varvid han kom i beröring med spänningsförande ledning.	Avled
18 juni	Hagalunds lokstation	Stationskarl	Vid lämpning av kol på ett ånglok kom den skadade i beröring med spänningsförande ledning.	Avled
22 juni	Liljeholmen	Tvättmästare vid AB Stock- holms Ång- tvätt	Den skadade gick upp på en ångpanna, som var avställd på ett uppställningsspår på bangården, varvid han kom i beröring med kontaktledningen och blev svårt bränd.	Avled
26 juli	Kävlinge	Slakteri- arbetare	Den skadade gick upp på taket av en kylvagn på bangården och kom därvid i beröring med den spänningsförande kontaktledningen.	Avled
26 juli	11 bs	Banarbetare	Under arbete klättrade den skadade upp på en kontaktledningsstolpe och berörde därvid en utliggare, som han trodde var spänningslös.	Blev återställd utan framtida men
1 sept.	Tomteboda	Ban- & bygg- nadsarbetare	Vid målningsarbeten på stolpar för kontaktledningen kom den skadade i beröring med kontaktledningarna.	Blev fullt återställd
9 okt.	Malmö ranger- bangård	Arbetare vid gödningsfabri- ken i Malmö	Den skadade gick upp på en godsvagn och kom därvid i beröring med spänningsförande ledning.	Fick framtida men
18 okt.	Stockholm N	Montör vid privat installa- tionsfirma	Vid uppdragning av en belysningsledning på en kontaktledningsstolpe kom den skadade i beröring med spänningsförande kontaktledningen.	Blev fullt återställd
24 dec.	Östersund C	Stationskarl	Vid arbete med att avlägsna kol, som hade samlats på tätningsskenan mellan lok och tender på lok B nr 1266, gick den skadade av okänd anledning upp på tendern och kom därvid i beröring med spänningsförande ledning.	Avled

## Vid S J tvättinrättning i Hagalund under året avverkad tvättkvantitet och kostnad härför.

Tvättkvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader.

År	Kg			Bokförda kostnader				Beräknade kostn.		Summa bokförda och beräknade kostnader
	Fin-tvätt	Grovtvätt		Avlö-nings-kost-nader	Repara-tions-kost-nader	Mate-rial-kost-nader	Summa	All-männa omkost-nader <sup>1)</sup> (10 %)	Ränta o. amort. å anlägg-n. kostn. (9 %)	
		Över-drags-kläder	Tork-dukar							
K r o n o r										
1939	1 038 612	114 861	138 068	172 558	13 221	76 576	262 355	17 256	43 403	323 014
1938	1 028 903	108 242	131 052	169 564	14 787	71 948	256 299	16 956	43 403	316 658

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt.

År	Tvättkvantitet kg	Avlö-nings-kostnad	Repara-tions-kostnad	Material-kostnad	Summa direkta kostnader	Allmänna om-kostnader	Summa drift-kost-nader	Ränta och amor-terings-kostnad	Summa tvättkost-nader
1939	1 291 541	13·4	1·0	5·9	20·3	1·3	21·6	3·4	25·0
1938	1 268 197	13·3	1·2	5·7	20·2	1·3	21·5	3·4	24·9

Personaluppsättning och avlöningskostnaderna för densamma.

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

Befattning	Antal	Avlö-nings-kostnad kr.	Material	Mängd	Kost-nad kr.	Material	Mängd	Kost-nad kr.
Verkstadsmäst...	1·0	6 087	Benfett ..	15 779 kg	9 758		Transport	12 923
Kontorist.....	1·0	4 136	Bomullsband ..	600 m	21	Såpa .....	360 kg	115
Maskinbitr. ....	1·0	4 502	El. energi.....	—	—	Tråd .....	944 rullar	661
Stationskarl....	0·7	2 728	Lärfitt .....	—	—	Tvättlut .....	25 555 kg	3 316
Eo stationskarl...	—	—	Papper .....	334 kg	193	Vatten.....	41 225 kbm	10 306
» vagnstäda...	1·0	3 117	Segelgarn.....	130 »	144	Ånga .....	9 269 ton	48 083
Verkstadsarb. ...	5·0	20 598	Smörjoljor ...	179 »	31	Diverse .....	—	1 172
Tvätterskor .....	33·0	96 109	Soda, kale...	19 825 »	2 776			
Tillf. hantlang....	2·1	8 775						
» tvätterskor...	8·5	25 652						
Städerska.....	1·0	854						
Summa	54·3	172 558		Transport	12 923	Summa		76 576

<sup>1)</sup> Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg.

Tillverkade kvantiteter vid de olika gasverken samt bokförda och beräknade totalkostnader.

År	Distrikt	Gasverk	Till- verkad kvan- titet  kbn, kg	Bokförda kostnader			Beräknade kostnader		Summa bokförda o. beräk- nade kost- nader	
				Avlö- nings- kost- nad	Re- para- tions- kost- nad	Mate- rial- kost- nad <sup>1)</sup>	Summa	All- männa om- kost- nader <sup>2)</sup> (10 %)		Ränta o. amortering å anlägg- ningskost- naden (9 %)
<i>Oljegas.</i>										
1939	I	Hagalund...	166 030	11 222	15 020	<sup>3)</sup> 35 091	61 333	1 122	19 337	81 792
		III Malmö ...	45 770	11 531	6 761	<sup>4)</sup> 19 463	37 755	1 153	21 252	60 160
		Summa	<b>211 800</b>	<b>22 753</b>	<b>21 781</b>	<b>54 554</b>	<b>99 088</b>	<b>2 275</b>	<b>40 589</b>	<b>141 952</b>
		D:o f. ä.	<i>231 860</i>	<i>17 477</i>	<i>17 430</i>	<i>55 648</i>	<i>90 555</i>	<i>1 748</i>	<i>40 589</i>	<i>132 892</i>
<i>Acetylen-(dissous)gas.</i>										
1939	II	Laxå .....	120 614	27 205	2 254	<sup>5)</sup> 94 252	123 711	2 721	10 825	137 257
		V Boden .....	31 298	9 134	804	<sup>6)</sup> 30 115	40 053	913	13 299	54 265
		Summa	<b>151 912</b>	<b>36 339</b>	<b>3 058</b>	<b>124 367</b>	<b>163 764</b>	<b>3 634</b>	<b>24 124</b>	<b>191 522</b>
		D:o f. ä.	<i>146 583</i>	<i>36 601</i>	<i>4 310</i>	<i>138 502</i>	<i>179 413</i>	<i>3 660</i>	<i>22 959</i>	<i>206 032</i>

Medeltillverkningskostnader per enhet tillverkad gas vid de olika gasverken.  
(Vid beräkning av dessa medelkostnader äro krediterade, diverse inkomster ej avdragna).

År	Gasverk	Till- verkad kvantitet, kbn, kg	Av- lönings- kostnader	Repara- tions- kostnader	Material- kostnader <sup>1)</sup>	Summa direkta kostnader	Allmänna omkost- nader	Summa drift- kostnader	Ränta o. amorte- ring å anlägg- nings- kostnaden	Summa tillverk- nings- kostnader
<i>Oljegas, kostnad per kbn, öre.</i>										
1939	Hagalund .....	166 030	6·8	9·0	22·3	38·1	0·7	38·8	11·6	50·4
	Malmö .....	45 770	25·2	14·8	44·5	84·5	2·5	87·0	46·4	133·4
	Samtl. gasverk	<b>211 800</b>	<b>10·7</b>	<b>10·3</b>	<b>27·1</b>	<b>48·1</b>	<b>1·1</b>	<b>49·2</b>	<b>19·1</b>	<b>68·3</b>
1938	Hagalund .....	173 700	4·0	9·7	20·5	34·2	0·4	34·6	11·1	45·7
	Malmö .....	58 160	18·1	0·9	36·1	55·1	1·8	56·9	36·5	93·4
	Samtl. gasverk	<b>231 860</b>	<b>7·5</b>	<b>7·5</b>	<b>24·4</b>	<b>39·4</b>	<b>0·8</b>	<b>40·2</b>	<b>17·5</b>	<b>57·7</b>
<i>Acetylen-(dissous)gas, kostnad per kg, öre.</i>										
1939	Laxå .....	120 614	22·6	1·8	84·0	108·4	2·3	110·7	9·0	119·7
	Boden .....	31 298	29·2	2·6	100·1	131·9	2·9	134·8	42·5	177·3
	Samtl. gasverk	<b>151 912</b>	<b>23·9</b>	<b>2·0</b>	<b>87·4</b>	<b>113·3</b>	<b>2·4</b>	<b>115·7</b>	<b>15·9</b>	<b>131·6</b>
1938	Laxå .....	114 632	22·7	2·7	97·1	122·5	2·3	124·8	9·5	134·3
	Boden .....	31 951	32·9	3·8	103·9	140·6	3·3	143·9	38·0	181·9
	Samtl. gasverk	<b>146 583</b>	<b>25·0</b>	<b>2·9</b>	<b>98·6</b>	<b>126·5</b>	<b>2·5</b>	<b>129·0</b>	<b>15·6</b>	<b>144·6</b>

<sup>1)</sup> Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnader beroende på olika värden å in- och utgående behållningar. — <sup>2)</sup> Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — <sup>3)</sup> Efter avdra av 1 862 kr. inkomster (3 110 kg tjära och försald gas till 19 ms).

## Gasutbytet per enhet använd råvara.

Oljegasverken.

Dissousgasverken.

Gasverk	Kbm gas per kg använd gasberedningsolja		Gasverk	Kg gas per kg använd karbid	
	År 1939	År 1938		År 1939	År 1938
Hagalund .....	0'639	0'655	Laxå .....	0'328	0'315
Malmö .....	0'394	0'623	Boden .....	0'314	0'302

## Personaluppsättning och avlöningskostnaderna för densamma.

Oljegasverken.

Dissousgasverken.

Gasverk	Befattning	Antal	Avlöning Kr.	Gasverk	Befattning	Antal	Avlöning Kr.
Hagalund	Verkstadsförman .....	0'5	2 604	Laxå	Stallförman .....	1'0	3 911
	Maskinbiträde ...	1'0	4 350		Stationskarl .....	6'2	21 384
	Stationskarl .....	1'0	4 268		Eo stationskarl...	0'8	1 910
	Summa	2'5	11 222		Summa	8'0	27 205
Malmö	Maskinbiträde ...	1'0	3 898	Boden	Maskinbiträde ...	1'0	4 386
	Stationskarl .....	2'0	7 633		Stationskarl .....	1'0	4 340
	Summa	3'0	11 531		Tillf. stationskarl	0'1	408
					Summa	2'1	9 134

## Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

Oljegasverken.

Dissousgasverken.

Gasverk	Material	Mängder	Kostnad <sup>1)</sup> Kr.	Gasverk	Material	Mängder	Kostnad <sup>1)</sup> Kr.
Hagalund	Gasberedningsolja	259 688 kg	26 704	Laxå	Aceton .....	4 000 kg	4 650
	Ånga .....	—	10 135		Agatol .....	4 550 »	3 640
	Smörjolja .....	350 »	114		Karbid .....	367 600 »	88 235
	Diverse .....	—	—		Klorkalcium .....	1 400 »	266
	Summa		36 953		Koks .....	31 120 »	1 090
Malmö	Gasberedningsolja	116 170 kg	9 763		Smörjolja .....	193 »	33
	Koks .....	106 010 »	5 451		El. energi .....	30 952 kWh	620
	Tegel .....	600 st.	186		Transport-, last- och lossn.kostn.	—	1 834
	Vatten .....	15 416 kbm	2 394		Diverse .....	—	991
	Retorter .....	12 st.	1 887		Summa		101 359
	Smörjolja .....	130 kg	53	Boden	Aceton .....	1 070 kg	1 187
	Diverse .....	—	634		Agatol .....	1 380 »	1 195
	Summa		20 368		Karbid .....	99 600 »	25 899
					Klorkalcium .....	230 »	124
					Koks .....	23 800 »	893
			Smörjolja .....		16 »	6	
			Ved .....		24 kbm	50	
			Frakter .....		—	965	
			Diverse .....		—	1 020	
			Summa			31 339	

<sup>4)</sup> Efter avdrag av 905 kr. inkomster, (tjära, 11 115 kg, samt järnskrot). — <sup>5)</sup> Efter avdrag av 7 107 kr. inkomster, (453 ton kalkslam och 2 280 st. karbidkärl). — <sup>6)</sup> Efter avdrag av 1 224 kr. inkomster (1 224 hl kalk).



## illverkningar under året.

Antal	+ — mot f. å.	Enhet	F ö r e m å l	Kostnad, kronor	
				Summa	+ — mot f. å.
<i>Göteborg.</i>					
258 022	+ 18 248	kg	Färgpasta, olje .....	126 617	— 5 008
1 572	— 552	st.	Fjäderband .....	9 120	— 8 880
3 386	+ 226	»	Lager, vagns .....	89 536	+ 2 572
44 689	+ 9 689	»	Plankor till vagnsbottnar .....	88 605	+ 10 366
210 717	+ 47 767	kg	Standardbabbits .....	672 510	+ 221 941
2 278	+ 594	»	Tenn i stänger .....	6 921	+ 1 376
28 925	— 5 559	»	Vagnssmide, diverse .....	22 981	— 811
—	—	—	Diverse effekter .....	25 375	— 10 202
Summa				1 041 665	+ 211 354
<i>Malmö.</i>					
—	—	—	Elektrolok, delar till .....	—	— 25 850
12 245	+ 12 245	kg	Loksmide .....	11 181	+ 11 181
873	— 100	st.	Fjäderband .....	5 670	— 276
1 355	— 10	»	Fjäderblad .....	8 194	— 825
300	+ 300	»	Hylsbuffertar .....	63 856	+ 63 856
15 968	+ 10 657	kg	Järn, diverse, arbetat .....	23 847	+ 12 589
205 200	+ 41 258	m	Lister av trä .....	55 501	+ 17 458
14 779	+ 1 319	kg	Metallgjutgods .....	12 578	+ 1 347
—	—	—	Tryckluftbroms, delar till .....	2 984	+ 924
29 091	— 1 495	kg	Vagnssmide .....	40 937	— 11 960
10 000	+ 10 000	st.	Tryckfingrar .....	8 694	+ 8 694
—	—	—	Diverse effekter .....	57 776	+ 2 193
Summa				291 218	+ 79 331
<i>Östersund—Bollnäs.</i>					
698	+ 698	m <sup>3</sup>	Golvplank, impregnerad .....	43 800	+ 43 800
5 080	— 4 757	kg	Järn, diverse, arbetat .....	11 374	— 2 367
4 317	— 633	»	Lagermetall, diverse .....	8 110	— 1 919
15 779	+ 2 696	»	Metallgjutgods .....	14 375	+ 1 343
—	—	—	Diverse effekter .....	21 076	— 25 589
Summa				98 735	+ 15 268
<i>Notviken.</i>					
70	— 33	st.	Lagerskålar till lok .....	11 014	— 2 489
174	— 534	kg	Metall, arbetad .....	2 730	— 3 920
8 891	— 2 828	»	Metallgjutgods .....	12 211	— 3 993
—	—	—	Diverse effekter .....	23 149	— 1 466
Summa				49 104	— 11 868
<b>Sammandrag.</b>					
Huvudverkstaden	Örebro—Tomtebodan .....			1 698 204	— 275 138
»	Göteborg .....			1 041 665	+ 211 354
»	Malmö .....			291 218	+ 79 331
»	Östersund—Bollnäs .....			98 735	+ 15 268
»	Notviken .....			49 104	— 11 868
Summa summarum				3 178 926	+ 18 947



## Totala förbrukningen under året av vissa viktigare förråds-

Effekter	Enhet	Kvantitet			
		I distr. samt	+ —	II distr. samt	+ —
		huvudverkst. i Örebro o. Tomtebodå	mot f. å.	huvudverkst. i Göteborg	mot f. å.
1 Bensin .....	liter	329 761	+ 114 992	510 425	+ 49 385
2 Bomullstrassel .....	kg	20 802	— 1 969	23 372	— 2 093
3 Bromsblock .....	st.	65 686	+ 8 250	47 278	+ 10 038
4 Bräder .....	kbm	1 738	— 4	1 780	+ 442
5 Bufferthylsor .....	st.	319	— 74	111	— 47
6 Buffertstämplar .....	»	33	—	93	+ 13
7 Dragkrokar, säkerhets- .....	»	133	— 41	2	— 5
8 » vagns .....	»	1 382	+ 938	1 190	+ 101
9 Eldstadplåtar av koppar .....	kg	57 725	— 14 628	—	—
10 Fjädrar, snäck-, buffert- .....	st.	5 036	+ 358	1 565	+ 253
11 » dragstångs- .....	»	162	+ 49	85	+ 34
12 Glödlampor .....	»	110 175	+ 7 578	27 785	+ 3 530
13 Gummirör, tryckluftbroms- .....	»	1 622	— 153	1 889	+ 371
14 » värmelednings- .....	»	421	+ 274	111	— 91
15 Hjulringar, lok- .....	kg	335 904	— 155 735	—	—
16 » vagns- .....	»	682 518	+ 57 336	376 062	+ 89 736
17 Järn, smides- .....	»	987 766	+ 186 096	333 950	— 78 951
18 » » profil- .....	»	195 651	+ 55 618	30 686	— 1 709
19 » » rost- .....	»	5 775	+ 1 045	87	+ 310
20 Järnplåt .....	»	607 106	+ 79 222	69 327	+ 28 393
21 Kalciumkarbid .....	»	3 245	— 400	368 798	+ 4 008
22 Kopparbult .....	»	22 008	— 6 975	—	—
23 Koppel, skruv- .....	st.	253	+ 90	202	+ 85
24 Lagerboxhus .....	»	109	— 242	221	— 705
25 Lagerboxlock .....	»	4 386	+ 730	448	— 906
26 Lättbentyl .....	liter	740 823	+ 111 295	1 222 314	+ 281 915
27 Olja, bränn- för motorer o. gasberednings- .....	kg	606 183	— 147 510	337 431	+ 123 386
28 » cylinder- .....	»	29 231	— 794	28 599	— 21 669
29 » » överhettning- .....	»	27 840	— 1 444	29 719	— 8 840
30 » fotogen- .....	»	194 655	+ 59 265	89 582	+ 3 394
31 » kreosot- .....	»	—	—	—	—
32 » lamp- .....	»	2	— 70	471	+ 85
33 » lin-, kokt .....	»	21 357	+ 1 868	102 707	+ 14 205
34 » lok- .....	»	712 138	+ 445 741	144 289	+ 104 186
35 » maskin-, för elektrolök .....	»	8 447	— 360 877	1 044	— 62 801
36 » vagns- .....	»	435 086	— 210 846	273 791	— 56 333
37 Plankor .....	kbm	1 272	— 158	3 510	+ 1 102
38 Presenningsväv .....	m	109 508	— 4 209	650	— 342
39 Råler, brukbara .....	»	39 368	— 37 138	34 121	+ 14 448
40 » nya .....	»	148 242	+ 84 254	77 557	+ 73 743
41 Rälsskarvbultar .....	st.	203 895	+ 21 742	98 591	— 11 530
42 Rälsspik, vanlig .....	»	195 994	— 369 097	97 250	— 107 861
43 » grov .....	»	713 533	+ 253 856	562 808	— 101 342
44 Segelduk till tak .....	m	6 557	— 2 596	871	+ 40
45 Sliprar .....	st.	259 930	+ 14 823	172 922	+ 7 455
46 Spik, ek- .....	»	21 325	+ 1 295	20 045	+ 9 645
47 » furu- .....	»	2 364 561	+ 186 954	1 571 825	+ 42 768
48 Stenkol, lok-, svenska .....	ton	—	—	—	—
49 » » utländska .....	»	39 499	— 2 725	33 767	— 4 096
50 Stål, fjäder- .....	kg	70 105	— 3 208	1 130	— 240
51 Såpa .....	»	34 560	— 5 218	11 370	— 7
52 Tenn i tackor .....	»	3 118	— 874	121 993	+ 56 173
53 Torkdukar .....	st.	153 228	+ 21 804	73 467	— 1 544
54 Tuber, lok-, av järn .....	»	5 898	— 2 275	—	—

1) Exklusive de bolagsdrivna busslinjernas förbrukning av brännolja och vissa mindre betydande materialier.

effekter vid de olika distrikten<sup>1)</sup> jämte huvudverkstäderna.

K v a n t i t e t							
III distr. samt huvudverkst. i Malmö	+ — mot f. å.	IV distr. samt huvudverkst. i Östersund o. Bollnäs	+ — mot f. å.	V distr. samt huvudverkst. i Notviken	+ — mot f. å.	Samtliga	+ — mot f. å.
109 719	+ 1 908	72 244	+ 42 158	34 489	+ 1 340	1 056 638	+ 209 783
19 941	— 3 163	26 362	— 8 220	24 531	— 7 542	115 008	— 22 987
34 266	+ 4 185	14 673	+ 282	33 554	— 9 876	195 457	+ 12 879
915	+ 165	1 246	+ 279	1 149	+ 306	6 828	+ 1 188
224	+ 68	24	— 22	15	— 178	693	— 253
41	+ 41	334	— 43	193	+ 47	694	+ 32
23	—	14	+ 8	201	+ 172	373	+ 134
204	+ 7	1 261	+ 320	806	— 509	4 843	+ 857
—	—	—	—	—	—	57 725	— 14 628
566	— 125	649	+ 26	2 409	+ 188	10 225	+ 700
10	— 86	48	+ 28	3	— 1	308	+ 24
26 745	+ 1 945	24 051	+ 2 391	31 731	— 6	220 487	+ 15 438
1 441	+ 14	1 531	+ 526	1 190	+ 137	7 673	+ 895
162	+ 46	1 382	+ 212	368	+ 97	2 444	+ 538
173 764	+ 52 188	78 007	— 12 513	46 298	— 17 922	633 973	— 133 982
312 350	+ 50 948	224 363	— 10 180	379 747	— 88 751	1 975 040	— 15 583
163 344	— 8 114	147 258	— 46 230	150 558	+ 41 680	1 782 876	+ 94 481
12 891	+ 1 034	36 366	+ 5 187	265 199	+ 40 539	540 793	+ 100 669
—	—	5 302	+ 2 150	26	— 745	11 190	+ 50
69 195	— 1 052	62 314	+ 1 896	731 472	+ 162 033	1 539 414	+ 270 492
16 010	+ 1 003	—	—	99 652	— 6 098	487 705	— 1 487
209	+ 132	2 978	+ 594	221	— 18	25 416	— 6 267
138	+ 24	191	+ 8	482	— 452	1 266	— 245
173	+ 27	133	— 279	136	+ 85	772	— 1 114
—	— 131	1 002	— 320	196	— 154	6 032	— 781
243 777	— 18 785	1 221 828	+ 78 844	1 036 269	+ 13 251	4 465 011	+ 466 520
542 873	+ 92 575	178 175	+ 17 036	48 184	— 36 483	1 712 846	+ 49 004
13 227	— 3 407	6 482	— 1 751	20 644	— 2 638	98 183	— 30 259
8 604	+ 1 466	58 652	— 22 990	46 335	— 190	171 150	— 31 998
195 989	+ 120 277	65 859	— 7 029	100 092	— 17 287	646 177	+ 158 620
264 958	— 81 264	—	—	1 918	+ 269	266 876	— 80 995
4	— 2	300	+ 28	332	+ 62	1 109	+ 103
12 030	+ 2 826	20 757	+ 2 365	9 632	+ 1 234	166 483	+ 22 498
279 472	+ 179 260	52 025	+ 36 712	152 401	+ 113 339	1 340 325	+ 879 238
—	— 22 874	14 749	— 5 622	21 524	— 96 308	45 764	— 548 482
227 157	— 68 803	380 782	— 181 985	382 750	— 28 205	1 699 566	— 546 172
697	— 192	2 475	+ 18	1 056	+ 44	9 010	+ 814
849	— 767	762	— 431	145	+ 54	111 914	— 5 695
11 865	+ 4 607	64 057	— 87 972	29 835	+ 11 674	179 246	— 94 381
131 047	+ 45 039	17 757	+ 16 840	11 905	+ 5 948	386 508	+ 225 833
63 529	— 1 417	89 180	— 45 156	84 096	+ 3 231	539 291	— 33 130
93 533	— 16 383	130 132	— 223 155	218 850	— 27 500	735 759	— 743 996
319 758	— 624 304	257 210	— 393 660	283 000	— 210 900	2 136 309	— 1 076 350
4 926	— 1 823	818	— 13	34	+ 5	13 206	— 4 387
133 592	+ 1 614	466 379	+ 101 802	291 250	+ 2 757	1 324 073	+ 128 451
930	+ 830	7 815	+ 5 270	1 220	— 680	51 335	+ 16 360
956 015	+ 1 010	2 846 513	+ 553 594	2 630 092	+ 629 051	10 369 006	+ 1 327 841
11 718	+ 194	—	—	—	—	11 718	+ 194
28 135	— 584	87 544	— 15 490	70 768	+ 7 294	259 713	— 15 601
44 810	+ 5 718	1 075	+ 323	7 793	— 1 774	124 913	+ 819
18 540	— 2 127	9 760	— 3 874	12 760	+ 158	86 990	— 11 068
940	+ 403	54	— 17	793	+ 121	126 898	+ 55 806
90 600	+ 4 554	52 942	+ 10 003	56 299	— 4 885	426 536	+ 29 932
—	— 12	2 568	— 381	2	— 390	8 468	— 3 058

## III

## TRAFIKTEKNISKA UPPGIFTER SAMT REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH GODSTRAFIKEN.

### Speciella uppgifter rörande biltrafik.

Statens järnvägar tillhöriga billinjer.

Beträffande dessa hänvisas till statens järnvägars officiella berättelse, vari uppgifter rörande ifrågavarande billinjer äro intagna.

Trafiksamarbete med statens järnvägar icke tillhöriga billinjer.

Enligt överenskommelser, som träffats på i trafikavdelningens berättelse för år 1929 angivna grunde förekom under år 1939 trafiksamarbete med billinjer på följande sträckor:

Å sträckor, som betecknats med pg, förekom både person- och godstrafik. Å sträckor, som betecknats med blott p resp. g, förekom endast person- resp. godstrafik.

Trafik- sektion n:r	Billinjens		Sam- tra- fikens art	Trafik- sektion n:r	Billinjens		Sam- tra- fikens art
	Utgångspunkt vid S J	Sträckning resp. slutpunkt			Utgångspunkt vid S J	Sträckning resp. slutpunkt	
	<i>Inom I distr.</i>						
1	Örbyhus	Tegelsmora kyrka— Höleboda—Valparbo— Skärplinge	pg.	3	Örebro C	Lindesberg	g.
	»	Skärplinge—Fagerviken —Vad	pg.	4	Katrineholm	Gimölgöl	pg.
	Dannemora	Forsmark—Östhammar	pg.	»	»	Lippe	pg.
	Uppsala C.	Viksta	g.	»	»	Hävla	pg.
	»	Björklinge—Vendel	g.	»	»	Glindran	pg.
	»	Viksta Högsta	g.	Vingåker	Hävla	pg.	pg.
	»	Bälinge kyrka unge—Brunnby	g.	<i>Inom II distr.</i>			
	»	Åkerlänna	g.	5	Floda	Näås fabriker	p.
	»	Skogs-Tibble	g.	6	Arvika	Bortan över Högvalta...	g.
	Tärnsjö	Östervåla	pg.	»	»	Gunnarskogs kyrka över Rackstad	g.
	Örundsbro	Övergarns kyrka	p.	»	»	Prästbol, m. sidolinjerna Södra Hög—Prästbög, Resbol—Romnäs och Björnbol—Näs	g.
	»	Veckholm—Skörby Kungs-Husby	p.	»	»	Stömne, med sidolinjerna Glava kyrka—Spesserud —Lenungshammar och Knoll—Glava glasbruk	g.
	Enköping	Strängnäs	p.		Högboda	Renstad—Nordsjö Jonsbol	g.
2	Märsta	Sigtuna	pg.	7	Vika	Sollerön	g.
	Vagnhärad	Trosa	pg.		Vimo	Venjan	g.
	Åndebol	Glindran	g.		Sorsjön	Sörsjöns by	g.
	Simonstorp	Bremyre—Reijmyre	g.		Särna	Rånäs	g.
	Rimforsa	Horn—Hycklinge	p.		Torgåsmon	Rörbäcksnäs	g.
	Kisa	Horn	g.				
	Vimmerby	Storebro—Hultsfred	p.				

## Trafiksamarbete med statens järnvägar icke tillhöriga billinjer (forts.).

Trafik- sektion n:r	Billinjens		Sam- tra- fikens art	Trafik- sektion n:r	Billinjens		Sam- tra- fikens art	
	Utgångspunkt vid S J	Sträckning resp. slutpunkt			Utgångspunkt vid S J	Sträckning resp. slutpunkt		
8	Vansbro .....	Skambed — Uppsälje ..	g.	12	Bjärnum .....	Hågnarp - Bjärnum — Visseltofta .....	g.	
	Mora .....	Dalasågen	g.		Ängelholm C. ...	Margretetorp .....	g.	
	Sandhem .....	Platser vid väg. Orsa runt	g.	<i>Inom IV distr.</i>				
	Jönköping C. ....	Ulricehamn .....	g.	13	Strömsund .....	Jormvattnet .....	g.	
	Skövde .....	Hjo .....	g.		» .....	Tullingsås .....	g.	
	» .....	Tidaholm .....	g.		» .....	Hillsand (Draganäs) ..	g.	
	Falköping C. ....	Dala .....	g.		Gisselås .....	Yxskafkälven .....	g.	
	» .....	Tidaholm .....	g.		» .....	Arås .....	g.	
	9	Vartofta .....	» .....		g.	Jämtlands Sikås	Laxsjö .....	g.
		Strömstad .....	Halden .....		p.	Hammerdal .....	Bye .....	g.
» <sup>1)</sup> .....		Svinesund .....	g.		» .....	Görviksjön .....	g.	
» <sup>1)</sup> .....		Hälle .....	g.		» .....	Storhögen .....	g.	
» <sup>1)</sup> .....		Krokstrand .....	g.		Järpen .....	Öveäng .....	g.	
Skee <sup>1)</sup> .....		» .....	g.	Näliden .....	Västbacken .....	g.		
Tanum .....		Grebbestad .....	pg.	» .....	Ytterolden .....	g.		
» .....		Hafstensund .....	g.	Krokom .....	Höagen .....	g.		
» .....		Naverstad .....	g.	Pilgrimstad .....	Rissna .....	g.		
» .....		Östad .....	g.	Helgum .....	Edsele .....	g.		
Vassbotten <sup>2)</sup> .....	Halden .....	p.	14	Bispgården .....	Sundsvall .....	g.		
Medbön <sup>3)</sup> .....	Ed .....	p.		Ragunda .....	Krångede .....	g.		
Munkedal .....	Munkedals bruk .....	p.		» .....	Sundsvall .....	p.		
Uddevalla <sup>4)</sup> .....	Källviken .....	g.		Kälärne .....	Stugun .....	g.		
» .....	Skredsvik .....	g.		Östavall .....	Röjan .....	g.		
Vräländ <sup>5)</sup> .....	Henån .....	pg.		Stöde <sup>10)</sup> .....	Anundgård .....	pg.		
Stenungsund <sup>6)</sup> ..	Höviksnäs—Kyrkesund— Skärhamn—Bleket ..	pg.		Vattjom .....	Attmar .....	g.		
Stora Höga .....	Sköldunga .....	pg.		Sundsvall C. ...	Kälärne .....	p.		
Lindome .....	Stjärnäs .....	p.		» .....	Alnö .....	g.		
» .....	Inseredsos .....	p.		Svartvik .....	Platser å västra sidan av Svartviksbukten .....	g.		
Kungsbacka <sup>7)</sup> ..	Sandö .....	p.	» .....	Platser å östra sidan av Svartviksbukten .....	g.			
» .....	Helsjön .....	p.	<b>Gnarp</b>					
» .....	Sätla .....	p.	Bergsjö .....	Norrjärden, Söderjärden, Bergsjö—Hassela— Kölsjön, Hudiksvall ...	pg.			
11	<i>Inom III distr.</i>							
	Tranås .....	Österbymo .....	g.	Hudiksvall .....	Saltvik, Arnövik— Kuggörarna .....	g.		
	» .....	Visskvarn .....	g.	» .....	Kårböle .....	g.		
	Bodafors .....	Gränna <sup>8)</sup> .....	pg.	» .....	Korskrogen .....	g.		
	Sävsjö .....	Rödje—Mücklamo .....	g.	Delsbo .....	Hedvigsfors—Strömbacka	g.		
	Stockaryd .....	Vrigstad .....	g.	Näsviken .....	Norrbö .....	g.		
	Lidnäs .....	Skavenäs .....	g.	Vallsta .....	Nianfors .....	g.		
	Liatorp <sup>9)</sup> .....	Agunnaryd .....	g.	Storvik .....	Hammarby .....	g.		
	» .....	Horshult .....	g.					

<sup>1)</sup> Inköpt och trafikerad av S J fr. o. m. 17 juni 1939. — <sup>2)</sup> Vid S J billinje Dingle—Vassbotten. — <sup>3)</sup> Vid S J billinje Dingle—Medbön. — <sup>4)</sup> Inköpt och trafikerad av S J fr. o. m. 10 juli 1939. — <sup>5)</sup> Vid S J billinje Stenungsund—Hällevikstrand. — <sup>6)</sup> Båt Stenungsund—Höviksnäs, å övriga sträckor omnibus. Mellan Ellös—Gullnolmen—Rågårdsvik och Hällevikstrand—Käringön upprätthålls S J båtförbindelser i anslutning till S J omnibuslinje Stenungsund—Hällevikstrand. Trafiken å båtlinjerna skötes genom entreprenörer. Dessutom lämnade S J visst bidrag till bestridande av kostnaderna för upprätthållande av båtförbindelse mellan Gravarne—Smögen, anslutande till S J billinje Dingle—Gravarne och mellan Tjuvkil—Rönnäng anslutande till S J billinje Göteborg—Tjuvkil; sistnämnda förbindelse endast under tiden 15 maj—3 september. I anslutning till S J billinje Kungälv—Ytterby—Tjuvkil ägde samtrafik rum med båt Tjuvkil—Marstrand under tiden 1 juni—4 september. — <sup>7)</sup> Inköpt och trafikerad av S J fr. o. m. 1 maj 1939. — <sup>8)</sup> Vad beträffar persontrafiken bestående i att direkta biljetter StockholmC—Gränna tillhandahållas. — <sup>9)</sup> Inköpt och trafikerad av S J fr. o. m. 8 juli 1939. — <sup>10)</sup> Direkta biljetter försåldes å billinjen till Sundsvall.

## Trafiksamarbete med statens järnvägar icke tillhöriga billinjer (forts.)

Trafik- sektion n:r	Billinjens		Sam- tra- fikens art	Trafik- sektion n:r	Billinjens		Sam- tra- fikens art	
	Utgångspunkt vid S J	Sträckning resp. slutpunkt			Utgångspunkt vid S J	Sträckning resp. slutpunkt		
16	Horndal	Västanhede—By kyrkby —Spisbo—Näs bruk— Åkersbyn	g.	21	Kusfors	Kristineberg	g.	
	Svenstavik	Oviken	g.		»	Menstråsk	g.	
	»	Gillhov	pg.		Bastutråsk	Malåtråsk	g.	
	Åsarne	Ljungdalen	g.		Finnforsfallet	Boliden—Norra Ström- fors	g.	
	»	Klövsjö	pg.		Klutmark	Innansjön	g.	
	»	Rätansbyn	pg.		Skellefteå stad	Fällfors	g.	
	Röjan	Klövsjö	pg.		»	Byske	g.	
	Hede	Fjällnäs	g.		»	Boliden	g.	
	Orsa	Vämhus	g.		»	Burträsk	g.	
	»	Maggås	g.		»	Lövänger	g.	
	Edsbyn	Loos	g.		»	Brände	g.	
	Alfta	Röstabo	g.		»	Änäset	g.	
	17	Vojmán	Nyluspen		g.	»	Kägeträsk	g.
		Dorotea	Åsele		g.	»	Storbrännan	g.
		Hoting	Norråker		g.	Åstråsk	Burträsk	g.
		Tågsjöberg	Åsele		g.		Kalvträsk	g.
»		Junsele	g.	Tvärålund	Granö—Skivsjöstrand Lillsele	g.		
»		Janselevalen	g.	Vännäs	Harrselefors	g.		
»		Grundtjärn	g.	Umeå	Gumboda—Änäset— Brände	g.		
Ådalsliden		Ramsele	g.	»	Flakern—Lövänger	g.		
Frånö		Ullånger	g.	»	Robertfors—Överklinten	g.		
<i>Inom V distr.</i>				»	Bygdsiljum	g.		
19	Gällivare	Tärendö Norra	g.	»	Sikeå	g.		
	»	Junosuando	g.	»	Obbola	g.		
	»	Yrtivara	g.	»	Gråsmyr—Nordmaling	g.		
	»	Vittangi	g.	»	Rundvik	g.		
	Lakatråsk	Lansjärv	g.	»	Åkullsjön	g.		
	Gullträsk	Harads (Storsand)	g.	Nyåker	Örträsk	g.		
	Luleå	Jämtön	g.	»	Norrbyn—Hörnefors	g.		
	20	Pajala	Muodoslompolo	g.	»	Nordviksverken	g.	
		Övertorneå	Tärendö—Anttis (Pajala)	pg.	Norrfors	Fredrika—Borgsjöbyn	g.	
		Haparanda	Sungis	g.	»	Nordmaling	g.	
»		Seskarö	g.	Björna	Gideå	g.		
Vitvattnet		Vassen	g.	Själévad	Köpmanholmen	g.		
Morjärv		Överkalix	g.	»	Svedjeholmen—Värby	g.		
»		Gammelgården	g.	Örnsköldsvik C.	Djupsjö	g.		
Avafors		Dockasberg	g.	»	Nordmaling	g.		
Niemiisel		Valfors	g.	»	Bodem	g.		
»		Råneå	g.	»	Domsjö—Värby	g.		
»	Boden C.	Smedsbyn	g.	»	Ämynnet—Näske	g.		
	»	Bodträskfors	g.	»	Docksta—Ullånger	g.		
	»	Harads	g.	Anundsjö	Åsele	g.		
	Ålvsby	Kåbdalis	g.	Sorsele	Ammarnäs	g.		
	Bölebyn	Stockbäcken	g.	»	Skansnäs	g.		
	Öjebyn	Sjulsmark	g.	Blattnicksele	Malåtråsk	g.		
	Piteå	Jävrebyn	g.	»	Vindelgransele	g.		
	»	Skuthamn	g.	Storuman	Umfors	g.		
	Korstråsk	Ljustråsk	g.	»	Harrvik	g.		
	Myrheden	Selet	g.	Lycksele	Örträsk	g.		
Jörn	Fjällfors	g.	»	Gideåkroken	g.			
Abborrträsk	Malåtråsk	g.	»	Vindelgransele	g.			
Arvidsjaur	Arjeplog	g.	Åmsele	Åmseleby	g.			

Enligt med Kungl. Generalpoststyrelsen träffad överenskommelse, förekom därjämte *samtrafik med postdiligenslinjer* i form av direkt biljettförsäljning vid resor å nedannämnda diligenslinjer från och till vissa stationer å statens järnvägar:

	Utgångsstation inom SJ trafik- sektion nr		Utgångsstation inom SJ trafik- sektion nr
Jämtl. Sikås—Hammerdal—Görviksjön	13	Röjan—Vemdalen—Hede—Fjällnäs	16
Munkflohögen—Föllinge	13	» — Klövsjö	16
» — Gaxsjö—Laxsjö	13	Tågsjöberg—Åsele	17
Kälarne—Ljungå	14	Arvidsjaur—Arjeplog	20
Ånge—Klövsjö	14	Bastuträsk—Malåträsk—Sorsole	21
» — Fjällnäs	14	Lycksele—Vilhelmina	21
Svenstavik—Månsåsen—Mattmar	16		

Enligt avtal ombesörjde postverket dessutom persontrafiken och godstrafik i viss utsträckning mellan Jämtlands Sikås och Hammerdal samt mellan Storuman och Umfors.

Vidare förekom samtrafik med postdiligenslinjerna Vännäs—Umeå och Melansel—Örnsköldsvik på så sätt, att resande med tågen 93 och 94 med direkt järnvägsbiljett, enkel eller tur och retur, till och från Umeå ägde rätt att begagna diligensen å förstnämnda och resande med tåg 94 till och från Örnsköldsvik diligensen å sistnämnda diligenslinje.

Enligt överenskommelse försålde å billinjen Gnarps havsbad—Hassela direkta biljetter från vissa platser å billinjen ifråga till Sundsvall och Hudiksvall samt å billinjen Stocka—Harmångers järnvägsstation direkta biljetter från Stocka och Strömsbruk till Hudiksvall.

Enligt överenskommelse med innehavare av koncessionen å stadsomnibustrafiken i Lund såldes å stationerna å bandelen Malmö C—Lund C biljetter, som berättigade till direkt fortsättning i Lund med stadsomnibussarna vid resa från nämnda stationer, och å bussarna såldes biljetter, gällande för resor till ovan nämnda stationer. Denna samtrafik upphörde vid årets slut.

Å ett flertal orter förekom liksom under föregående år *lokalt samarbete mellan statens järnvägar och lastbilägare m. fl.* i och för transport av järnvägs-gods mellan järnvägsstation och trafikanternas bostäder m. m.

Särtryck nr 141 h, »*Avgifter för godsfor sling på vissa orter och linjer*» etc. (»Fortaxa») utgavs i ny upplaga, som gällde från och med den 15 maj 1939. I februari samt i november månad samma år utkommo tillägg till publikationen. Tilläggen innehöllo dels upplysningar om godsbefordring å linjer och orter, för vilka överenskommelser om samarbete mellan järnväg och bilägare träffats efter den 15/5 1939, dels uppgifter om ändringar av förut kungjorda taxor. I nämnda publikationer voro avgiftstabeller intagna för sammanlagt 350 stationer, till och från vilka godsfor sling av ifrågavarande slag var anordnad och för 377 automobilbiljetter, vilka i samarbete med Statens eller enskilda järnvägar verkställde befordring av gods. Den sammanlagda längden av dessa automobil-linjer uppgick till omkring 13 900 km.

## Föreningsstationsbidrag, som enskilda järnvägar haft att erlägga per år till statens järnvägar enligt senast träffade överenskommelser.

(Avgifterna utgingo enligt kungl. breven den 31 oktober 1896, 7 november 1919, 16 februari 1923 och 15 maj 1925, där ej annat anmärkningsvis angivits).

Sektions- och distr. nr	Station	Senaste period för vilken bidrag fastställdts	Enskild järnväg	Fördelningsprocent	Senast fastställda belopp per år, kr.		
					Förvaltningsbidrag i egentlig mening	Underhållsbidrag	Brandförsäkringsbidrag
1	Sala .....	1937-41	S. W. B.	20 <sup>93</sup>	31 692	5 412	15 <sup>84</sup>
	Runhällan .....	$\frac{1}{10}$ 37-41	"	41 <sup>68</sup>	5 436	1 080	8 <sup>16</sup>
	Heby .....	1937-41	"	19 <sup>26</sup>	7 236	1 572	4 <sup>20</sup>
	Stockholm C. ....	1937-41	"	8 <sup>02</sup>	139 488	24 792	160 <sup>80</sup>
	Dannemora .....	1936-40	S. R. J.	29 <sup>08</sup>	7 224	—	—
2	Kimstad .....	1937-41	N. Ö. J.	55 <sup>78</sup>	20 364	588	18 <sup>36</sup>
	Norsholm .....	1937-41	"	15 <sup>00</sup>	7 476	300	6 <sup>12</sup>
	Linköping C. ....	1937-41	N. V. H. J.	29 <sup>05</sup>	17 004	600	12 <sup>00</sup>
	Mjölby .....	1937-41	M. Ö. J.	18 <sup>67</sup>	8 124	828	8 <sup>76</sup>
3	Vimmerby .....	1938-41	N. V. H. J.	5 <sup>36</sup>	2 004	204	3 <sup>96</sup>
	Krylbo .....	1937-41	K. N. J.	14 <sup>82</sup>	4 380	420	4 <sup>20</sup>
	Snyten .....	1937-41	S. D. J.	1 <sup>30</sup>	3 744	432	2 <sup>88</sup>
	Västnors .....	1937-41	S. W. B.	15 <sup>06</sup>	47 328	5 004	32 <sup>76</sup>
	Krampen .....	1937-41	"	47 <sup>76</sup>	7 680	2 040	24 <sup>84</sup>
	Frövi .....	1937-41	K. U. R. J.	49 <sup>40</sup>	28 188	6 192	31 <sup>44</sup>
	Ervalla .....	1937-41	T. G. O. J.	27 <sup>35</sup>	6 360	72	7 <sup>92</sup>
	Örebro S. ....	1937-41	N. B. J. <sup>1)</sup>	45 <sup>42</sup>	65 136	6 888	48 <sup>00</sup>
	Lerbäck .....	1937-41	N. Ö. J.	33 <sup>77</sup>	8 280	1 752	18 <sup>00</sup>
	Motala C. ....	1937-41	Ör.-Skeb. J. <sup>2)</sup>	11 <sup>92</sup>	2 724	120	3 <sup>84</sup>
4	Fägelsta .....	1937-41	A. S. I. J.	5 <sup>58</sup>	2 352	240	1 <sup>68</sup>
	Skänninge .....	1937-t. v.	M. Ö. J.	24 <sup>78</sup>	3 972	—	5 <sup>76</sup>
	Tomtebodas .....	1937-41	V. S. B. J.	13 <sup>18</sup>	8 940	168	5 <sup>40</sup>
	Karlberg .....	1937-41	"	43 <sup>85</sup>	7 200	744	19 <sup>56</sup>
	Stockholm N. ....	1932-t. v.	S. W. B. <sup>3)</sup>	11 <sup>95</sup>	2 004	24	15 <sup>00</sup>
	Älvsjö .....	1937-41	"	10 <sup>78</sup>	50 016	5 592	6 <sup>36</sup>
	Flen .....	1937-41	"	39 <sup>79</sup>	11 772	816	5 <sup>28</sup>
	Pålsboda .....	1937-41	"	—	100 008	—	—
<b>I D</b>					<b>673 872</b>	<b>76 020</b>	<b>528<sup>84</sup></b>
5	Herrljunga .....	1937-41	{ V. B. H. J. <sup>5)</sup> U. V. H. J. }	48 <sup>59</sup>	71 928	5 832	66 <sup>60</sup>
	Olskroken .....	$\frac{1}{1}$ 34- $\frac{14}{5}$ 36	B. J. <sup>6)</sup>	21 <sup>36</sup>	42 768	7 465	44 <sup>88</sup>
	Göteborg C. ....	1937-41	V. G. J. <sup>4)</sup>	—	6 660	1 229	—
	Göteborg S J hamb. <sup>8)</sup>	1939	B. J.	15 <sup>96</sup>	181 080	31 344	170 <sup>76</sup>
	Göteborgs Frih. <sup>9)</sup> .....	1939	G. B. J. <sup>7)</sup>	15 <sup>38</sup>	138 533	20 292	159 <sup>60</sup>
		1939	B. J. <sup>4)</sup>	—	222 070	—	—
		1939	G. B. J. <sup>4)</sup>	—	43 284	—	—
		1939	V. G. J. <sup>4)</sup>	—	2 787	—	—
		1939	B. J. <sup>4)</sup>	—	85 467	—	—
		1939	G. B. J. <sup>4)</sup>	—	29 758	—	—
		1939	V. G. J. <sup>4)</sup>	—	1 062	—	—
		1939	B. J. <sup>4)</sup>	—	240 118	—	—
		1939	G. B. J. <sup>4)</sup>	—	98 301	—	—
		1939	V. G. J. <sup>4)</sup>	—	5 368	—	—
		1939	G. B. J. <sup>9)</sup>	—	—	—	—
6	Sävenäs rangerbang....	1939	G. B. J. <sup>9)</sup>	—	—	—	—
	Charlottenberg .....	1939-41	N. S. B. <sup>4)</sup> <sup>10)</sup>	36 <sup>95</sup>	42 117	5 960	—
	Arvika .....	1932-36	D. V. V. J. <sup>11)</sup>	16 <sup>26</sup>	17 496	1 764	17 <sup>64</sup>

<sup>1)</sup>—<sup>11)</sup> Se not 1—11 å sid. 132.

## Föreningsstationsbidrag, som enskilda järnvägar haft att erlägga (forts.)

Sektions och distr. nr	Station	Senaste period för vilken bidrag fastställdes	Enskild järnväg	Fördel- nings- procent	Senast fastställda belopp per år, kr.		
					Förvalt- nings- bidrag i egentlig mening	Under- hålls- bidrag	Brand- försäk- rings- bidrag
	Kil .....	$\frac{1}{6}$ 38-41	B. J.	41 <sup>65</sup>	113 400	15 444	37 <sup>92</sup>
		$\frac{1}{6}$ 38-41	K. F. J.	15 <sup>01</sup>	37 308	5 568	13 <sup>68</sup>
	Karlstad C. ....	$\frac{1}{4}$ 37-t. v.	N. Kl. J. <sup>4)</sup>	—	9 600	—	—
	» Ö. ....	1937-41	»	45 <sup>25</sup>	63 660	5 436	47 <sup>16</sup>
7	Strömtorp .....	1937-41	N. B. J.	9 <sup>18</sup>	4 788	1 032	2 <sup>16</sup>
	Mora .....	1937-41	G. D. J.	38 <sup>93</sup>	45 096	14 088	37 <sup>44</sup>
	Vansbro .....	1937-41	S. W. B.	26 <sup>23</sup>	25 044	7 188	31 <sup>92</sup>
	Finnslyttan .....	1937-41	N. Kl. J.	51 <sup>42</sup>	9 180	60	7 <sup>20</sup>
8	Gårdsjö .....	1937-41	V. G. J.	39 <sup>45</sup>	22 284	1 224	22 <sup>08</sup>
	Moholm .....	1937-41	»	23 <sup>91</sup>	4 800	96	8 <sup>28</sup>
	Skövde .....	1937-41	L. S. S. J.	8 <sup>77</sup>	7 200	972	8 <sup>88</sup>
	Stenstorp .....	1937-41	H. S. J.	23 <sup>34</sup>	13 548	732	15 <sup>96</sup>
		1937-41	L. S. S. J.	16 <sup>55</sup>	9 744	2 256	12 <sup>00</sup>
	Falköping C. ....	1937-41	H. N. J.	11 <sup>89</sup>	43 080	6 084	21 <sup>84</sup>
	Vartofta .....	1937-41	T. J. <sup>12)</sup>	31 <sup>54</sup>	7 152	1 488	12 <sup>96</sup>
9	Småberg .....	1937-41	Ly. J. <sup>12)</sup>	23 <sup>77</sup>	1 308	132	3 <sup>60</sup>
	Munkedal .....	1939	» <sup>4)12)</sup>	—	7 808	—	—
	Uddevalla S J .....	1939	U. V. H. J. <sup>4)</sup>	—	3 123	—	—
	Göteborg-Tingstad ...	1937-41	Sannegårdsj.v.	17 <sup>64</sup>	— <sup>13)</sup>	3 432	9 <sup>74</sup>
	Almedal .....	1939	G. B. J. <sup>14)</sup>	31 <sup>84</sup>	33 708	2 172	24 <sup>48</sup>
	Falkenberg .....	1933-t. v.	F. J. <sup>4)</sup>	—	7 200	240	—
II D					<b>1 697 828</b>	<b>141 530</b>	<b>776<sup>78</sup></b>
10	Hässleholm .....	1937-39	H. H. J.	19 <sup>42</sup>	55 800	9 924	47 <sup>04</sup>
		1939-43	C. H. J. <sup>4)</sup>	17 <sup>79</sup>	25 224	4 524	43 <sup>08</sup>
	Eslöv .....	1937-39	H. H. J.	5 <sup>57</sup>	15 216	3 036	11 <sup>52</sup>
		1937-39	L. & H. J.	14 <sup>43</sup>	40 428	7 872	29 <sup>76</sup>
		1937-41	Y. E. J.	10 <sup>95</sup>	29 796	5 964	22 <sup>56</sup>
		1937-41	Ö. S. J.	9 <sup>29</sup>	25 824	5 064	19 <sup>20</sup>
	Lund C. ....	1937-39	L. L. T. J.	17 <sup>06</sup>	46 752	6 180	37 <sup>20</sup>
	Malmö C. ....	1936-40	M. G. J. <sup>4)</sup>	—	11 592	—	—
		1936-40	M. S. J. <sup>4)</sup>	—	29 712	—	—
	Trelleborg C. ....	$\frac{1}{10}$ 38-t. v.	L. L. T. J. <sup>4)</sup>	—	48 000	8 400	—
		1939-t. v.	M. T. J. <sup>4)</sup>	—	4 080	2 160	—
		1939-t. v.	T. R. J. <sup>4)</sup>	—	12 000	4 620	—
	Kävlinge .....	1937-39	L. L. T. J.	27 <sup>24</sup>	29 028	4 992	7 <sup>68</sup>
	Flädie .....	1922- $\frac{19}{6}$ 39	B. L. H. J. <sup>4)</sup>	—	683	—	—
	Harlösa .....	1935- $\frac{14}{6}$ 39	»	19 <sup>97</sup>	1 307	361	0 <sup>71</sup>
		1935-39	M. S. J.	41 <sup>12</sup>	5 904	1 632	3 <sup>24</sup>
11	Nässjö .....	1937-41	H. N. J.	7 <sup>46</sup>	56 040	5 256	36 <sup>60</sup>
		1937-41	N. O. J.	9 <sup>17</sup>	68 940	6 468	45 <sup>00</sup>
		1937-39	K. J.	7 <sup>75</sup>	58 428	5 460	38 <sup>04</sup>
	Sävsjö .....	1937-41	V. J.	22 <sup>30</sup>	11 100	48	7 <sup>92</sup>
	Alvesta .....	1937-41	B. A. J.	10 <sup>84</sup>	21 588	4 584	17 <sup>28</sup>
		1937-41	V. A. J.	30 <sup>27</sup>	69 672	12 288	39 <sup>84</sup>
	Vislanda .....	1937-41	K. V. B. J.	38 <sup>29</sup>	26 820	780	19 <sup>92</sup>
	Älmhult .....	1937-41	C. H. J.	11 <sup>61</sup>	10 284	2 640	12 <sup>00</sup>
		1937-41	S. O. E. J.	18 <sup>22</sup>	13 896	1 596	18 <sup>84</sup>
12	Hästveda .....	1937-41	Ö. S. J.	30 <sup>60</sup>	8 712	3 192	9 <sup>72</sup>
	Ängelholm C. ....	1937-41	E. K. J.	6 <sup>05</sup>	6 960	2 400	3 <sup>72</sup>
	Hälsingborg F. ....	$\frac{1}{9}$ 38-t. v.	L. & H. J. <sup>15)</sup>	—	6 000	—	—
	Markaryd .....	1937-39	S. S. J.	47 <sup>05</sup>	22 596	2 040	18 <sup>36</sup>
	Säby .....	1938-42	Sbh. J. <sup>4)</sup>	—	900	300	—
IIID					<b>763 282</b>	<b>111 781</b>	<b>489<sup>23</sup></b>

4), 12)–15) Se not 4, 12–15 å sid. 132.



## Föreningsstationsbidrag, som enskilda järnvägar haft att erlægga (forts.).

Sektions- och distr. nr	Station	Senaste period för vilken bidrag fastställdes	Enskild järnväg	Fördelningsprocent	Senast fastställda belopp per år, kr.		
					Förvaltningsbidrag i egentlig mening	Underhållsbidrag	Brandförsäkringsbidrag
13	Storlien .....	1939—41	N. S. B. <sup>4)</sup>	30·14	24 189	10 751	—
14	Johannisberg .....	1937—41	J. L. J.	20·23	3 204	384	4·80
	Vattjom .....	1937—41	M. Va. J.	22·08	3 000	384	3·96
15	Storvik .....	1937—41	G. D. J.	46·905	116 556	9 972	58·80
	Byvalla .....	1937—41	B. L. J.	34·14	5 100	72	7·92
	Fors .....	1937—41	G. F. J.	18·71	3 000	792	7·20
IV D					155 049	22 355	82·68
VD					—	—	—
Hela S J					3 290 031	351 686	1 877·53

<sup>1)</sup> Dessutom 1 800 kr. för begagnandet av bron över Dyltaån.

<sup>2)</sup> Dessutom 5 928 kr. för dragkraft och tågpersonal.

<sup>3)</sup> Dessutom 12 072 kr. i underhållsbidrag för linjen Tomtebodavägen—Stockholm C.

<sup>4)</sup> Bidragen utgingo ej enligt allmänna bestämmelserna utan enligt särskilt avtal.

<sup>5)</sup> Bidragen för V. B. H. J. och U. V. H. J. utgingo gemensamt för båda järnvägarna.

<sup>6)</sup> Bidragen voro endast provisoriskt fastställda; reglering skulle framdeles ske.

<sup>7)</sup> Dessutom har G. B. J. erlagt 37 322 kr., utgörande provisorisk ersättning för av S J tillhandahållen elektrisk energi för framförande under år 1939 av G. B. J. tåg å sträckorna Göteborg C—Sävenäs rangerbangård, Göteborg C—Almedal och Sävenäs rangerbangård—Almedal.

<sup>8)</sup> För trafiken över S J linje Göteborg C—Olskroken—Göteborg-Tingstad till och från Sannegårdsjärnvägen och Frihamnsstationen erlägger Göteborg stad till S J ett årligt trafikerings- och underhållsbidrag av 50 000 kr.

<sup>9)</sup> Gemensam trafik fr. o. m. 15 maj 1936. Avgifterna ännu vid 1939 års slut ej fastställda.

<sup>10)</sup> Dessutom 9 344 kr. för vagnutlysning och 8 166 kr. för förräntning av anläggningskapitalet.

<sup>11)</sup> Dessutom 4 500 kr. för begagnande av linjen Arvika—Gilsrud.

<sup>12)</sup> Bidragen utgingo endast t. o. m. juni 1939.

<sup>13)</sup> Förvaltningsbidrag utgick icke.

<sup>14)</sup> Dessutom 28 150 kr. för begagnande av linjen Göteborg C—Almedal.

<sup>15)</sup> De statliga järnvägsbolagens bidrag till stins, Hälsingborg F., avlöning.

## Reduceringstal,

att användas för evalvering av smalspåriga järnvägars godsvagnantal vid beräkning av föreningsstationsbidrag.

Jämlikt bestämmelser i S J särtryck nr 146, art. 9 § 1, avd. II, skola antalen av smalspåriga banors godsvagnar reduceras efter förhållandet mellan medeltalen för bärigheten hos samtliga vid föreningsstation anslutande, normalspåriga banors godsvagnar å ena och motsvarande smalspåriga banors å andra sidan. De reduceringstal, som framgått ur förhållandet mellan medelbärigheten hos vid 1939 års slut befintliga godsvagnar, tillhörande ifrågasvarande anslutande järnvägar, vilka reduceringstal skola användas år 1941, framgå av nedanstående sammanställning.

Station	Reduceringstal	Station	Reduceringstal	Station	Reduceringstal
Byvalla .....	0·47	Krampen .....	0·82	Skövde .....	0·61
Dannemora .....	0·75	Lerbäck .....	0·46	Stenstorp .....	0·59
Finnsbyttan .....	0·59	Linköping C. ....	0·56	Stockholm Ö. ....	0·75
Fågelsta .....	0·56	Moholm .....	0·61	Sävsjö .....	0·44
Gårdsjö .....	0·61	Motala C. ....	0·56	Vimmerby .....	0·48
Hultsfred .....	0·47	Norsholm .....	0·53	Yslanda .....	0·60
Karlstad Ö. ....	0·59	Pålsboda .....	0·56	Årvidaberg .....	0·48
Kimstad .....	0·56	Skänninge .....	0·56	Örebro S. ....	0·56



## Vagnväxlingsbidrag för år 1939, beräknade på grundval av preliminärt använda timpris.\*)

### 1. Belopp, som enskilda järnvägar haft att erlägga till statens järnvägar.

Sektions och distr. nr	Station	Enskild järnväg	Växlingsbidrag per år, kr.	Sektions och distr. nr	Station	Enskild järnväg	Växlingsbidrag per år, kr.
1	Sala	S. W. B.	7 075	10	Hässleholm	C. H. J.	6 052
	Runhällen	"	456			H. H. J.	12 570
	Heby	"	309			"	1 467
	Stockholm C.	"	13 056			L. & H. J.	3 974
2	Mjölby	M. H. J.	834		Y. E. J.	4 854	
	Vimmerby	N. V. H. J.	493		Ö. S. J.	5 240	
3	Krylbo	S. D. J.	15 792	Lund C.	B. L. H. J.	?) 12	
		K. N. J.	190			L. L. T. J.	3 152
	Snyten	S. W. B.	45		Malmö C.	M. S. J.	4 200
Västanfors	"	2 718	Trelleborg C.	L. L. T. J.		3 600	
4	Frövi	T. G. O. J.	2 244		M. T. J.	2 160	
	Tomtebodå	S. W. B.	27 227		T. R. J.	3 781	
	Ålvsjö	S. N. J.	97	Kävlinge	L. L. T. J.	4 870	
Flen	T. G. O. J.	3 374			Sockerfabr.	9 924	
<b>I D</b>			<b>73 910</b>	Harlösa	B. L. H. J.	7	
5	Herrljunga	{ V. B. H. J. } { U. V. H. J. }	7 146	11	Sjöbo	"	71
	Olskroken	B. J.	3 764			"	167
	Göteborg C.	V. G. J.	2 100			H. N. J.	5 648
		B. J.	29 982			N. O. J.	2 444
6	Charlottenberg	G. B. J.	23 741	Alvesta	K. J.	5 347	
	Arvika	N. S. B.	11 576			B. A. J.	6 167
	Kil	D. V. V. J.	1 865			V. A. J.	10 624
7	Kil	B. J.	14 933	12	Älmhult	C. H. J.	5 537
		K. F. J.	7 478			S. O. E. J.	6 543
	Karlstad C.	N. Kl. J.	2 616		Ängelholm C.	E. K. J.	1 039
	" Ö.	"	7 630			Teckomatorp	L. & H. J.
8	Strömtorp	N. B. S. J.	1 327	III D	Landskrona	"	41
	Mora	G. D. J.	9 075		<b>109 538</b>		
	Vansbro	S. W. B.	5 332		13	Storlien	N. S. B.
9	Falköping C.	H. N. J.	8 921	14	Vattjom	M. Va. J.	111
	Vartoita	T. J.!)	87	15	Storvik	G. D. J.	10 837
<b>II D</b>			<b>138 532</b>	<b>IV D</b>			<b>13 988</b>
				<b>Hela S J</b>			<b>335 968</b>

\*) Definitiva timpris äro avsedda att bliva fastställda år 1940, varefter eventuellt erforderlig reglering av bidragen för år 1939 kommer att ske.

!) Bidraget avser tiden  $\frac{1}{4}$ — $\frac{39}{6}$  1939.

2) För överföring av vagnar mellan Lunds västra och Lunds södra  $\frac{1}{4}$ — $\frac{14}{6}$  1939

## Vagnväxlingsbidrag för år 1939 (forts.).

## 2. Belopp, som statens järnvägar haft att erlägga till enskilda järnvägar.

Sektions- och distr. nr	Station	Enskild järnväg	Växlingsbidrag per år, kr.	Sektions och distr. nr	Station	Enskild Järnväg	Växlingsbidrag per år, kr.
1	Heby .....	S. W. B.	100	10	Trelleborg C. ....	L. L. T. J.	<sup>1)</sup> 36 968
	Enköping .....	"	3 043		Harlösa .....	B. L. H. J.	<sup>2)</sup> 6
2	Stockholm C. ....	"	1 789	11	Sjöbo .....	M. S. J.	10
	Hultsfred .....	N. O. J.	13 300		Hästveda .....	"	"
3	Krylbo .....	S. D. J.	1 997	12	Halmstad C. ....	Ö. S. J.	869
	Snyten .....	K. N. J.	1 193		Åstorp .....	H. H. J.	59 125
4	Västanfors .....	S. W. B.	284	III D	Teckomatorp. ....	L. & H. J.	6 853
	Ervalla .....	"	41		Landskrona .....	"	"
4	Frövi .....	N. B. J.	2 229	14	Hälsingborg C. ....	"	2 110
	Ålvsjö .....	T. G. O. J.	901		Johannisberg .....	J. L. J.	"
4	Flen .....	S. N. J.	528	15	Vattjom .....	M. Va. J.	135 147
	Flen .....	T. G. O. J.	88		Fors .....	G. F. J.	13
I D	Eskilstuna C. ....	"	15 986	IV D	Gävle N. ....	G. D. J.	247
			41 479		Gävle C. ....	"	"
5	Göteborg B:s .....	B. J.	82 098				75 481
9	Varberg .....	V. B. H. J.	16 074				350 279
II D			98 172	Hela S J			

<sup>1)</sup> Ersättning till L. L. T. J. för tillhandahållande av växellok.

<sup>2)</sup> Bidraget avser tiden  $\frac{1}{1}$ — $\frac{14}{6}$  1939.

<sup>3)</sup> För växling med lokomotor vid Gävle C. hade SJ att för år 1938 erlägga 3 252 kr., vilket belopp debiterades SJ IV distrikt först i början av 1940. För år 1939 utgjorde motsvarande belopp 2 823 kr., vilket belopp debiterades i slutet av år 1940.

## Persontrafiken.

### Tidtabellen.

#### Tidtabell nr 138.

Vid 1939 års ingång gällande tidtabell 138 tillämpades i stort sett oförändrad t. o. m. den 14 maj 1939.

#### Tidtabell nr 139.

Tidtabell 139 fastställdes att gälla fr. o. m. den 15 maj 1939 t. o. m. den 18 maj 1940. Även under sommaren 1939 gingo under tiden 15 maj—3 september en del sommartåg, varför anslagstidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga. Bland de ändringar, i jämförelse med närmast förut gällande tidtabell, som genomfördes i tidtabell nr 139 och meddelades genom en detaljerad redogörelse i bihangsorder 275/1939, må följande här nämnas:

*Göteborg—Uddevalla C.* Genom införandet av en för elektrisk drift anpassad tidtabell kunde antalet tåglägenheter ökas.

*Änge—Långsele och Brücke—Östersund.* Med anledning av elektrifieringen av dessa linjer kunde restiden förkortas något med tågen 21, 22 och 93 mellan Stockholm och Riksgränsen samt med tågen 91 och 92 mellan Stockholm och Vännäs.

*Stockholm—Gävle—Härnösand.* Ett nytt dagsnälltågspar, nr 59 (ank. Stockholm C 16.51) och nr 60 (avg. Stockholm C 8.40), anordnades dagligen under tiden 15 juni—3 september. Med nattsnälltågen från Göteborg och Malmö erhöles härigenom förbindelse över Stockholm till linjen Uppsala—Gävle—Härnösand.

*Gällivare—Östersund.* Under tiden 15 juni—3 september anordnades ett nytt dagligt rälsbusstågspar nr 2301 och 2302. Tåg 2301 avgick från Gällivare 7.10 och ankom Östersund 22.00, där anslutning erhöles med tåg 23 till Stockholm. I motsatt riktning avgick tåg 2302 från Östersund C 6.47 med anslutning från tåg 24 från Stockholm och ankom Gällivare 21.20.

*Kristinehamn—Orsa—Östersund.* Genom inläggandet av ett nytt rälsbusstågspar, 1690 och 1691, mellan Kristinehamn och Orsa erhöles möjlighet att på dagen resa Östersund—Mora—Kristinehamn—Karlstad eller omvänt. Tåg 1691 avgick från Orsa 15.47 (från Östersund C 6.50) och ankom Kristinehamn 20.48. I motsatt riktning avgick tåg 1690 från Kristinehamn 8.49 och ankom Orsa 13.45 (till Östersund C 23.13).

*Införlivade banor.* Lysekils järnväg och Tidaholms järnväg införlivades med SJ den 1 juli. Den då gällande tidtabellen för dessa järnvägar tillämpades oförändrad t. o. m. den 3 september.

Med anledning av de svårigheter, som uppstodo i samband med krigsutbrottet mellan Tyskland och Polen samt Tyskland och England och Frankrike, vidtoges en del *inskränkningar i tidtabellen*. Redogörelse härför lämnas å sid. 139.

## Utlandsförbindelserna.

### Med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Förbindelserna voro fram till krigsutbrottet i det närmaste oförändrade i förhållande till dem, som funnos vid slutet av år 1938. Förbindelsetågens och färjornas avgångs- och ankomsttider framgå av följande sammanställning.

$1/1-14/5$	$15/5-26/8^*)$	$7/10-31/12$		$1/1-14/5$	$15/5-26/8^*)$	$7/10-31/12$				
13.30	22.35	13.50	22.35	22.35	fr. Stockholm C... t.	6.30	15.57	6.30	15.50	6.30
10.00	20.05	10.05	20.10	20.10	> Oslo Ö. .... >	9.00	19.15	9.00	19.00	9.00
16.30	2.49	16.30	2.49	2.49	> Göteborg C. ... >	2.24	12.46	2.24	12.46	2.24
19.40	6.29	19.40	6.29	6.29	> Hälsingborg C. > (över Teckomatorp)	23.00	9.48	†23.20 *23.00	9.48	†23.20 *23.00
22.05	8.00	22.05	8.00	8.00	> Malmö C. .... >	21.25	7.11	21.25	7.11	21.25
22.54	8.50	22.54	1)8.50	8.50	> Trelleborg F... >	20.36	6.20	2)20.36	6.20	20.36
3.04	13.00	3.04	1)13.00	13.00	t. Sassnitz Hafen fr.	16.26	2.10	2)16.26	2.10	16.26
7.57	18.13	7.54	18.13	18.55	> Berlin Stett. Bf. >	11.19	21.21	11.20	21.21	10.35
10.06	19.02	10.06	19.03	19.56	> Hamburg Hbf... >	10.42	19.50	10.40	19.49	8.50

I likhet med under föregående tidtabellsperiod framfördes i dagfärjeturerna intill krigsutbrottet sovvagnar Stockholm— $\frac{\text{Berlin}}{\text{Hamburg}}$  och Oslo— $\frac{\text{Berlin}}{\text{Hamburg}}$  samt 1, 2 och 3 klass sittvagn Stockholm—Berlin.

Fr. o. m. den 16 mars framfördes en 1 och 2 klass Mitropa-sovvagn Stockholm—Berlin i tåg 7 — färja D — tåg D 18 och Berlin—Stockholm i tåg D 17 — färja A — tåg 8. Vagnarna indrogs i samband med krigsutbrottet.

### Med Norge och Danmark.

Utöver nedannämnda förbättringar vidtogs under året icke någon väsentlig förändring av de svenska förbindelserna med Norge och Danmark.

Lördagar samt sön- och helgdagar under sommaren erhöles liksom föregående år förbindelse till Köpenhamn över Hälsingborg med anslutning från tågen 47—2029.

En ny dagtågsförbindelse Stockholm—Laxå—Oslo upprätthölls under tiden 20 juni—3 september med tågen 47—1418 (ankomst Oslo kl. 23.10).

Söndagar under tiden 25 juni—3 september erhöles direkt dagförbindelse Stockholm—Trondheim med tågen 92—2392 (ankomst Trondheim kl. 23.40).

Fr. o. m. 15 maj framfördes en direkt sittvagn, 2 och 3 klass, Stockholm—Köpenhamn i tåg 17 — färja V — tåg DSB 906 och Köpenhamn—Stockholm över Hälsingborg F—Göteborg i tågen DSB 411 — SJ 2028—48. Vagnen indrogs i samband med krigsutbrott.

1) SoH  $15/5-15/8$  överfördes de direkta sovv.  $\frac{\text{Stockholm}}{\text{Oslo}}$ —Hamburg med dubbleringsfärja, som avg. Trelleborg F 9.00 ank. Sassnitz H 13.10.

2) Sönd.  $1/7-31/8$  överfördes de direkta sovv.  $\frac{\text{Stockholm}}{\text{Oslo}}$ —Hamburg med dubbleringsfärja, som avg. Sassnitz H 16.00, ank. Trelleborg F 20.10.

\*) För de ändringar som vidtoges efter den 26 augusti med anledning av krigsutbrottet mellan Tyskland och Polen samt Tyskland och England—Frankrike redogöres närmare å sid. 139.

## Med Finland.

a) via Haparanda.

Trafiken upprätthölls hela året enligt nedanstående tabell:

10.45	<sup>1)</sup> 14.00	<sup>1)</sup> 18.11	fr. Haparanda	.....	t.	↑	10.05	<sup>1)</sup> 14.30
10.55	14.10	18.16	t. Torneå	.....	fr.	↓	9.55	14.20

b) via Stockholm.

Förbindelserna mellan Sverige och Finland uppehölls under året i likhet med under föregående år gemensamt av Stockholms Rederi A.-B. Svea, Finska Ångfartygs A.-B. och Ångfartygs A.-B. Bore enligt nedanstående turlistor:

1) *Stockholm—Åbo* med anslutning i Åbo till tåg till och från Helsingfors:

Dagliga turer i båda riktningarna under hela året t. o. m. november med avgång från Stockholm kl. 17.00 och från Åbo t. o. m. 14/5 kl. 19.15, fr. o. m. 15/5 kl. 21.15.

Under december upprätthölls förbindelserna enligt nedanstående.

Från Stockholm.		Från Åbo.
Tisdagar fr. o. m. 12 dec. 19.00		Tisdagar fr. o. m. 12 dec. på kvällen
Onsdagar » 20 » 19.00		Fredagar » 15 » » »
Lördagar » 9 » 19.00		Lördagar » 23 » » »

Övriga dagar under december upprätthölls inga regelbundna turer. Denna förändring av turer förleddes av Finlands den 30 november iråkade krig med Ryssland.

2) *Stockholm—Helsingfors.*

Från Stockholm.		Från Helsingfors.
Söndagar 7 maj—8 oktober <sup>2)</sup> 10.30.		Söndagar 14 maj—8 oktober 11.30.
Onsdagar 17 maj—11 oktober 18.00.		Tisdagar 30 maj—5 september 11.30.
Lördagar 27 maj—9 september 18.00.		Torsdagar 11 maj—14 september 11.30.

## Med anledning av krigsutbrott vidtagna tidtabellsändringar.

Inställda tåg och andra tidtabellsändringar inom landet.

Fr. o. m. den 4 september inställdes ett stort antal rälsbuss- och motorvagnståg. Ytterligare tågindragningar och tidtabellsändringar gjordes fr. o. m. den 11 september, då även en del rälsbuss- och motorvagnståg ersattes med loktåg. Senare under september vidtog ytterligare några enstaka tidtabellsändringar. Bland dessa må nämnas, att tågen 51 och 52 inställdes å sträckan Charlottenberg—Karlstad fr. o. m. 18 september.

Under september månad indrogos inalles 10 913 tågakilometer av rälsbuss- och motorvagnståg. Under samma tid ersattes 2 587 tågakilometer av rälsbussståg med dylrika av loktåg.

Tågen 47 och 48 Göteborg—Malmö samt tågen 2028 och 2029 Hälsingborg F—Ängelholm inställdes fr. o. m. den 9 oktober.

Under oktober förbättrades råoljetillgången så, att vissa tåg, framförda av råoljemotorer, åter kunde insättas. Även tillgången på bensin förbättrades un-

<sup>1)</sup> Rälsbuss. — <sup>2)</sup> Fr. o. m. 27/8 18.00.

der oktober så, att en del inställda rälsbusståg åter kunde anordnas. I slutet av november utfördes 75 % av det tidtabellsenliga antalet tågkm av rälsbusståg.

#### Förbindelserna med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Fr. o. m. den 27 augusti inställdes de tyska nattågen från Berlin och Hamburg till Sassnitz samt fr. o. m. den 28 augusti nattågen från Sassnitz till Berlin och Hamburg. Samtidigt indrogos de direkta *tyska* sov- och sittvagnarna.

De direkta *svenska* sov- och sittvagnarna indrogos fr. o. m. färja B den 29 augusti.

Den 30 augusti meddelades från Rbd Stettin ändrade tider för de tyska dagtågen Berlin—Sassnitz. D 13 avg. från Berlin 9.35 och ank. Sassnitz 15.46, D 14 avg. från Sassnitz 13.43 och ank. Berlin 19.38.

Fr. o. m. 1 september indrogos färjeturerna A och D. Senare under året inställdes upprepade gånger även färjetur C och framfördes i stället påföljande morgon i extra tur.

Med anledning av indragandet av färjeturerna A och D inställdes tågen 7 och 8 Malmö—Trelleborg fr. o. m. den 11 september.

Den 7 oktober ingick meddelande från Rbd Stettin, enligt vilket förbindelse-tågen  $\frac{\text{Berlin}}{\text{Hamburg}}$ —Sassnitz framfördes enligt de tider, som återfinnas i tab. å sid. 137.

#### Förbindelserna med Norge och Danmark.

De direkta sittvagnarna  $\frac{\text{Sverige}}{\text{Norge}}$ —Danmark indrogos fr. o. m. den 1 september såväl via Malmö som via Hälsingborg F.

Samtliga bilfärjeturer, som utfördes av »Kronborg» och »Hälsingborg» Hälsingborg F—Helsingör inställdes fr. o. m. söndagen den 3 september.

Fr. o. m. den 18 september inställdes tågen 51 och 52 å sträckan Charlottenberg—Karlstad, emedan tågen ifråga indragits å norska sträckan.

Tidtabellen för färjetrafiken Malmö—Köpenhamn ändrades fr. o. m. den 20 september. På grund av minfaran förlängdes överfartstiden för färjorna. Färjeturerna L och M, som skulle hava anordnats natt efter SoH under september, inställdes fr. o. m. den 17 september.



Antalen kilometer av snäll-, person- och viss del av blandade tåg pr dag under vissa tidtabellsperioder åren 1913—1939.

Tid- tabell nr	Trafi- kerad ban- längd, km	Gällande under tiden	Snäll- tåg	Pr ban- km	Person- tåg	Pr ban- km	1/3 av blan- dade tåg	Pr ban- km	Pr ban- km	
									Summa	för samtl. bandelar, som under angiven tidsperiod varit öppna för trafik
106	6 435	1/6 1913— <sup>30</sup> / <sub>9</sub> 1913	10 321	2·23	27 262	5·88	2 739	0·59	40 322	8·70
107	4 692	1/10 1913— <sup>30</sup> / <sub>4</sub> 1914	9 082	1·94	27 839	5·93	2 727	0·58	39 648	8·45
131	6 646	15/6 1931— <sup>14</sup> / <sub>9</sub> 1931	12 480	1·88	48 519	7·30	2 075	0·31	63 074	9·49
131	6 759	15/6 1931— <sup>21</sup> / <sub>6</sub> 1932	10 051	1·49	48 490	7·17	2 045	0·30	60 586	8·96
132	6 782	22/6 1932— <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 1932	12 255	1·81	51 347	7·57	2 018	0·30	65 620	9·68
132	6 884	5/9 1932— <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 1933	10 256	1·49	50 548	7·34	2 071	0·30	62 875	9·13
133	6 872	15/6 1933— <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 1933	12 256	1·78	54 598	7·94	1 907	0·29	68 821	10·01
133	7 453	5/9 1933— <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 1934	10 259	1·38	58 433	7·34	2 030	0·28	70 782	9·50
134	7 453	15/6 1934— <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 1934	13 650	1·83	62 878	8·41	2 254	0·30	78 762	10·54
134	7 490	5/9 1934— <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 1935	11 860	1·59	61 573	8·22	2 181	0·29	75 614	10·10
135	7 493	15/6 1935— <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 1935	14 295	1·90	66 521	8·88	2 450	0·29	82 966	11·07
135	7 493	5/9 1935— <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 1936	11 844	1·58	64 173	8·56	2 123	0·28	78 140	10·42
136	7 493	15/6 1936— <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 1936	20 923	2·79	72 420	9·67	1 875	0·18	94 718	12·64
136	7 493	7/9 1936— <sup>21</sup> / <sub>6</sub> 1937	18 214	2·43	71 639	9·56	1 846	0·18	91 199	12·17
137	7 492	22/6 1937— <sup>5</sup> / <sub>9</sub> 1937	21 978	2·93	1 78 195	10·44	1 326	0·18	101 499	13·55
137	7 666	5/9 1937— <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 1938	20 322	2·55	2 74 779	9·75	1 251	0·16	96 364	12·57
138	8 001	15/6 1938— <sup>4</sup> / <sub>9</sub> 1938	22 207	2·77	1 84 245	10·53	1 208	0·15	107 660	13·46
138	8 001	5/9 1938— <sup>14</sup> / <sub>6</sub> 1939	20 551	2·57	2 83 551	10·44	1 130	0·14	105 232	13·15
139	8 001	15/6 1939— <sup>3</sup> / <sub>9</sub> 1939	23 003	2·88	1 89 218	11·15	1 138	0·14	113 359	14·17
139	8 064	4/9 1939— <sup>18</sup> / <sub>6</sub> 1940	20 551	2·55	2 87 630	10·87	1 142	0·14	109 323	13·56

1) Härav för... rälssaståg motor.-tåg 2) Härav för... rälssaståg motor.-tåg 3) Härav för... rälssaståg motor.-tåg 4) Härav för... rälssaståg motor.-tåg

tidtab. nr 137: 8 978  
 " 138: 13 366  
 " 139: 17 980

1 656  
 1 715  
 1 633

1 753  
 1 810  
 1 866

Härav för... rälssaståg motor.-tåg  
 tidtab. nr 137: 4 850  
 " 138: 6 113  
 " 139: 7 171

Härav för... rälssaståg motor.-tåg  
 tidtab. nr 137: 5 560  
 " 138: 6 299  
 " 139: 7 963

288  
 191  
 218

# Personvagnparken. (Se sid. 144).

Tabell 1.

Antal befintliga och för trafik tillgängliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar.<sup>1)</sup>

	L i t t e r a																											
	Ao	ABCo	ACo2	Övriga ACo	Bo	BCo	BFo	Co-sitt	Co-sov	CDo	CFo	Do	DFo	Fo	Ro, RCo	CC4	CC2	C3	C4	D	DF	CD	CDF	CF	E	F	YF	YFm
Antal befintliga vagnar den 1 januari 1939 .....	59	12	21	36	42	299	16	379	30	8	35	14	89	25	40	4	41	539	128	12	32	4	2	137	19	391	18	1
Antal nyttillkomna vagnar under året .....	—	5	2	5	6	5	—	17	10	—	—	—	2	—	—	—	12	—	—	1	—	—	—	—	15	10	—	—
Antal under året slopade eller ombyggda vagnar .....	—	—	2	5	—	6	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	4	—	11	8	—	—	—	—	—	3	—	—
Antal för reparation eller revision avställda vagnar (i medeltal 15.17 % av 4-axliga vagnar 9.28 % av 2-axliga vagnar, 16.02 % av CC2 och 0.55 % YF-vagnar) .....	9	2	4	5	8	46	3	60	6	1	6	2	14	4	6	—	9	49	11	1	3	1	—	13	2	38	—	—
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året .....	50	10	20	28	40	252	13	335	34	6	29	12	77	21	34	—	44	479	109	12	28	3	2	124	17	365	28	1

<sup>1)</sup> A03, B07, B010, F03, C03, B7, C10, F2, samt i SJ vagnpark icke inregistrerade f. d. Hd. S. J., Ly. J. och T. J. vagnar äro icke inräknade.

<sup>2)</sup> 2 ACo2b, ombyggda till ACo3b, 5 ACo1 omlitterade till Co11.

<sup>3)</sup> 6 BCo5b ombyggda till Co2, 1 CDo3 ombyggd till Co5, 4 CC2 och 8 C3d ombyggda till 12 CC2.

<sup>4)</sup> 1 Gs ombyggd till D2.

<sup>5)</sup> Enligt motsvarande tabell i 1938 års driftjänststatistik var antalet F-vagnar vid 1938 års slut 395 i stället för rätteligen 391, beroende på att 4 F3-vagnar där felaktigt blivit medräknade även såsom F5-vagnar.

<sup>6)</sup> 1 DF3 överförd till Dalslands järnväg.

### Personvagnsparken. (forts.).

Tabell 2.

Den tillgängliga vagnparkens planerliga användning under olika tidsperioder.<sup>1)</sup>

	Ao	ABCo3	ACo2	övriga ACo	Bo	BCo	BFo	Co-sitt	Co-sov	CDo	CFo	Do	DFo	Fo	Ro, RCo	CC2	C	D	CD, CDF, DF	E	CF	F	YF1	YFm
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året enl. tab. 1	50	10	20	28	40	252	13	335	34	6	29	12	77	21	34	44	588	12	33	17	124	365	28	1
Disposition:																								
Antal i tågsätt ...	15	10	12	19	20	193	6	201	6	5	22	9	68	17	29	34	246	5	25	2	105	236	15	1
» » reserv.....	35	—	8	9	20	59	7	134	28	1	7	3	9	4	5	10	342	7	8	15	19	129	13	—
Antal i tågsätt ...	16	12	16	15	33	193	12	323	18	5	21	8	68	21	33	48	315	6	23	2	105	287	20	1
» » reserv.....	34	—	4	13	7	59	1	12	16	1	8	4	9	—	1	—	273	6	10	15	19	78	8	—
Antal i tågsätt ...	14	10	8	13	22	189	10	255	6	5	19	8	70	19	27	46	221	6	24	2	105	261	15 <sup>2)</sup>	1
» » reserv.....	36	—	12	15	18	63	3	80	28	1	10	4	7	2	7	—	367	6	9	15	19	104	13	—

<sup>1)</sup> Se not 1 å sid. 141.

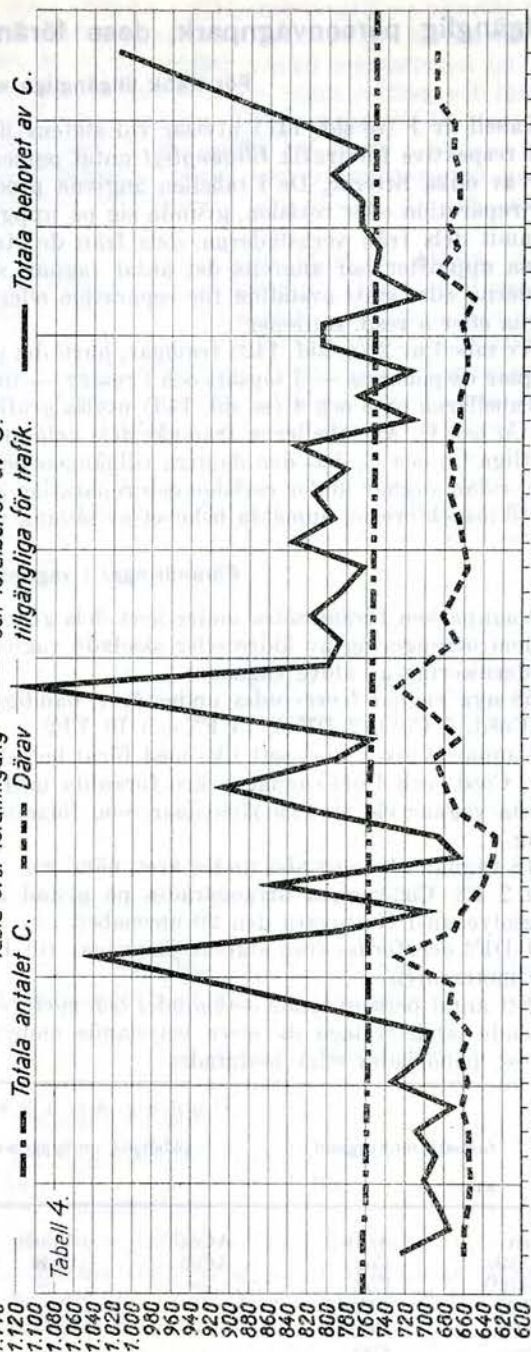
<sup>2)</sup> Denna siffra är endast approximativ, beroende på indragningarna av rälsbusstågen i samband med krisen.

Personvagnsparken år 1939 (forts.).

Tablå över totaltillgång och totalbehov av Co-sitt.



Tablå över totaltillgång och totalbehov av C.



\* Den 6 och 13 dec. kunde ej göras någon fördelning, på grund av pågående P-mob.

## Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning.

### För trafik tillgängliga vagnar.

Tabell nr 1 (se sid. 141) utvisar vid statens järnvägar under år 1939 *befintligt* respektive för trafik *tillgängligt* antal person-, post-, fång- och resgodsvagnar av olika litteror. De i tabellen angivna procenttalen för vagnar, avställda för reparation eller revision, grunda sig på uppgifter, som en gång i veckan inkommit dels från verkstäderna, dels från de stationer, där verkstad finnes. I dessa uppgifter har angivits det antal vagnar, som varit under arbete å verkstäderna eller stått avställda för reparation eller revision antingen vid verkstäderna eller å resp. stationer.

Av tabell nr 2 (se sid. 142) framgår, huru det enligt tab. 1 tillgängliga antalet vagnar disponerats — i tågsätt och i reserv — under olika tidsperioder av året.

Tabellerna nr 3 och 4 (se sid. 143) utvisa grafiskt totaltillgång och totalbehov av Co och C. Av tabellerna framgår dels hela antalet vid statens järnvägar befintliga Co och C, dels den dagliga tillgången på vagnar av ifrågakvarande litteror, sedan vagnar under revision och reparation avdragits, samt slutligen det av trafikinspektörerna anmälda behovet av sådana vagnar.

### Förändringar i vagnparken.

Vagnparken förändrades under året dels genom leverans av nya vagnar, dels genom utrangering av äldre eller skadade vagnar, dels genom ombyggnad och modernisering av äldre vagnar.

58 nya vagnar *levererades* under året, nämligen: 5 ACo2c, 6 Bo4b, 5 BCo7b, 10 Co8d, 5 Co14, 2 DFo3, 15 F5 och 10 YF2.

Vagnarna äro i stort sett lika med förut befintliga vagnar av respektive litteror. Co8d- och Co14-vagnarna äro försedda med fläktventilation. Dessa äro de första vagnar vid statens järnvägar, som försetts med dylik ventilationsanläggning.

18 vagnar *utrangerades* under året, nämligen: 1 Co2, 3 C3a, 8 C4, 3 F2a, 1 F4 och 2 F8. Co2-vagnen utrangerades på grund av skada, förorsakad vid järnvägsolyckan i Nattavara den 20 november.

1 DF3 *överfördes* från statens järnvägar till Dalslands järnväg utan kostnad för mottagaren.

Ett antal personvagnar *ombyggdes* och *moderniserades* under året. Av nedanstående tablå framgå de mera betydande ombyggnader, som under året fortsattes, påbörjades eller beslutades:

U n d e r å r 1 9 3 9					
fortsatt ombyggnad		påbörjad ombyggnad		beslutad ombyggnad	
av	till	av	till	av	till
Ao1c	Ao1b	ACo2b	ACo3b	ACo2b	ACo3b
BCo5b	Co2	ACo3	Co16	ACo3	Co16
CDo3 <sup>1)</sup>	Co5	—	—	—	—
CC4 <sup>1)</sup>	CC2	—	—	—	—
C3d <sup>1)</sup>	CC2	—	—	—	—
C3e	C3d	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Ombyggnad enligt uppgjord plan avslutades under året.

Monteringen av sittsoffor av den i 1936 års drifttjänststatistik omnämnda nya typen med stomme av stålrör och med stoppad och fjädrande sits fortsattes. Av sparsamhetsskäl inskränktes dock fr. o. m. oktober månad monteringen till att ske endast i samband med kassering av vederbörande vagns sofftyg och linoleumsmattor. Vid slutet av år 1939 voro omkring 550 4-axliga, 40 CC2 och 30 2-axliga (C3d/e/g) vagnar försedda med dylika soffor i 3 klass.

I BCo11b- och Co8c-vagnarna påbörjades under året uppsättning av ytterligare en mellanvägg, varigenom en dubbelkupé förvandlades till två enkelkupéer.

Under året *ombittererades* 5 ACo1 till Co11 och 14 ACo3 till ACo3a. Om-littereringen av ACo1 till Co11 betingades av ökat behov av 3 klass sovutrymme. Då ACo1-vagnarnas 1 och 2 klass sovutrymme icke ansågs motsvara nutida krav på dylikt utrymme och för övrigt sällan visade sig kunna utnyttjas samtidigt med 3 klass utrymmet bestämdes, att allt utrymme i ifrågavarande vagnar utan någon som helst förändring av inredningen skulle upplåtas som 3 klass. Om-littereringen av 14 ACo3 till ACo3a betingades av under året beslutad och på-börjad ombyggnad av ACo2b till ACo3b.

I samband med statsinlösen av Lysekils och Tidaholms järnvägar *överfördes* dessa järnvägars personvagnar till statens järnvägar. Av nedanstående tablå framgår antalet i samband med övertagandet av nyssnämnda järnvägar över-tagna, avförda och avställda vagnar.

Litt.	Ly. J.			T. J.		
	Summa övertagna	Härav		Summa övertagna	Härav	
		avförda	avställda tillsvidare		avförda	avställda tillsvidare
BCo .....	2	—	2	1	—	1
BC .....	—	—	—	1	—	1
C .....	4	2	2	—	—	—
CD .....	—	—	—	1	—	1
CDF .....	1	—	1	—	—	—
DF .....	1	1	—	2	2	—
F .....	3	—	3	—	—	—
Summa	11	3	8	5	2	3

Samtliga avställda vagnar — utom Tidaholms järnvägs CD-vagn — intogos i slutet av året å statens järnvägars verkstäder för iordningställande och ombyggnad.

Den med Härnösand—Sollefteå järnväg övertagna Co-vagnen nr 311 avfördes under år 1939.

#### Tåguppvärmningen.

Monteringen av elektrisk värmeledning fortsattes under året.

#### Sjukvagnsrörelsen.

Under året utfördes 1 416 transporter med SJ sjukvagnar, därav 11 i Bo10- och 1 405 i C10-vagnar. I regel omfattade varje transport en sjuk jämte vårdare. Det förekom dock, särskilt vid transporter till och från kustsanatorierna i Varberg och Vejbyslätt, att flera sjuka sammanfördes i en och samma sjukvagn.

<sup>1)</sup> Vagnarna överlämnades i befintligt skick till de statliga järnvägsbolagen och placerades på deras Hälsingborgssektion.

I 152 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Förarbeten till ny, reviderad upplaga av »Sjuktransportföreskrifter (SJ särtryck nr 241)» pågingo under året.

En omfattande modernisering av inredningen i sjukvagnarna påbörjades under året. Bland annat utbyttes sängarna mot moderna, i flera lägen inställbara sjuksängar av stålrörmodell. Vidare företogs en betydande gallring och nyanskaffning av effekter och sjukvårdsartiklar, tillhörande vagnarna.

#### Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den inhemska personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna 138 och 139 hörande normalplaner.

Resultatet av naturautjämningen under året, uttryckt i det antal vagnaxelkilometer, varmed av SJ vagnar å respektive enskilda järnvägar utgjorda vagnaxelkilometer understigit (»skuld») eller överstigit (»fordran») dessa järnvägars motprestation, framgår av följande sammanställning.

Eenskild järnväg	Statens järnvägars	
	skuld	fordran
Grängesberg—Oxelösunds järnvägar.....	—	375 373
Kalmar järnvägar.....	—	136 584
Karlskrona—Växiö—Alvesta järnväg.....	—	69 224
Kristianstad—Hässelholms (Östra Skånes järnvägar).....	—	33 203
Landskrona och Hälsingborgs järnvägar.....	—	576 819
Stockholm—Nynäs järnväg.....	—	41 101
Stockholm—Västerås—Bergslagens m. fl. järnvägar.....	450 837	—
Södra Dalarnes järnvägar.....	—	318 096
	Samtliga	450 837 1 550 400

Mellan SJ, Bergslagens järnvägar, Dalslands järnväg, Norges statsbanor, Danska statsbanorna samt Tyska riksbanan förekom under året personvagnsamtrafik med naturautjämning enligt RIC (Överenskommelse antagen av Förbundet för användande av person- och resgodsvagnar i internationell trafik, SJ särtryck nr 235). Omfattningen av denna trafik (internationell trafik) för tiden 1 januari—26 augusti 1939 framgår av EWP (internationell normalplan) 1938/1939 och 1939/1940 samt av till tidtabellerna nr 138 och 139 hörande normalplaner. På grund av krigsutbrott indrogos omkring månadsskiftet augusti/ september ett flertal direkta vagnar, nämligen:

Dag/mån.	V a g n a r	1939—1940 EWP-kurs
27 aug.	Tyska sovvagnarna (Mitropa).....	663, 670, 671, 672
	» sittvagnarna.....	665
29 »	Svenska sovvagnarna.....	661, 662, 666, 667
	» och tyska postvagnarna.....	668, 674
1 sept.	» » danska sittvagnarna.....	680, 682, 683, 688, 690, 696

Fr. o. m. den 27/28 augusti ändrades omloppen för de tyska resgodsvagnarna i kurserna EWP 669 och 673 sålunda: Tågen 1—37 — D14/D13 — 2. Endast 3 vagnar bibehöllos sålunda i omlopp.

Fr. o. m. den 1 september återinsattes de svenska postvagnarna — och då i tur med tyska postvagnar — i kurs EWP 668.

Sittvagnarna i kurserna EWP 680, 682 och 683 bibehöllös i trafik Oslo—Hälsingborg F.

Resultatet av personvagnssamtrafiken i internationell trafik framgår av följande sammanställning över statens järnvägars »skuld» och »fordran» i vagnaxelkilometer.

Främmande järnväg	Statens järnvägars	
	skuld	fordran
Ingående saldo den 15 maj 1939 .....	—	2 543 278
Bergslagens järnvägar .....	—	691 312
Dalslands järnväg .....	—	242 986
Danska statsbanorna .....	13 878	—
Nederländska järnvägarna .....	1 520	—
Norges statsbanor .....	1 569 373	—
Tyska riksbanan .....	241 052	—
Samtliga	1 825 823	3 477 576

#### Personvagnsamtrafikföreskrifter.

Det under år 1938 uppgjorda förslaget till nytt svenskt personvagnssamtrafikavtal godkändes av Svenska Järnvägsföreningen att gälla fr. o. m. den 1 januari 1939. Avtalet utgavs i tryck under titeln »Svensk personvagnssamtrafik (SPS); Överenskommelse om ömsesidig användning av personvagnar i trafik mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar (SJ särtryck nr 237).

#### Postvagnsrörelsen.

Omfattningen av de postutrymmen, som postverket ägt disponera i postkupéer, framgår av uppgifter härom i de till tidtabellerna nr 138 och 139 hörande normalplanerna. Uppgifter om postutrymmen i form av postfack, brevlådor och tidningsväskor framgå av postverkets rekvisitioner, som förvaras å järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå.

#### Särskilda anordningar vid tillfälliga trafikstegringar.

För att underlätta resor under vintersportsäsongen anordnades liksom föregående år under viss del av vintern och våren särskilda reselägenheter till och från Jämtland och Härjedalen. Detaljerade bestämmelser rörande tåganordningarna och framförandet av direkta vagnar m. m. för resorna meddelades genom orsb. 592/1938.

Trafiken med tåg 1 från Stockholm har särskilt natt mot söndag varit stor under sommaren. För att möta den väntade trafikstegringen anordnades tåg 33 lördagar från Stockholm under tiden 1 juli—19 augusti till Trelleborg F. Tåg 1 medförde vagnarna till utlandet samt sittvagnar till Trelleborg F. I tåg 33 framfördes huvudsakligen sovvagnar till Trelleborg F.

Tågen 17 och 18 dubblerades de största trafikdagarna i juli och augusti genom anordnandet av tågen 15 och 16. Tåg 15 framfördes till Hässleholm tre gånger i juli samt till Alvesta sju gånger i juli och tre gånger i augusti.

Trafiken över Krylbo—Örebro—Hallsberg har under de sista åren ständigt ökats. För att kunna avlasta en del trafik från tåg 27 anordnades tåg 73 från Örebro till Göteborg tio gånger i juli och fyra gånger i augusti. Av samma skäl



anordnades tåg 39 från Hallsberg till Göteborg som dubbling till tåg 47 sex gånger i juli och två gånger i augusti.

För att avlasta tåg 28 anordnades extratåg Laxå—Stockholm 11 gånger under juli och 12 gånger under augusti. Tåget medförde 2 och 3 klass sittvagnar från Charlottenberg och Kil till Stockholm. För att avlasta tåg 10 anordnades extratåg Göteborg—Laxå (Stockholm) 13 gånger under juli och 18 gånger under augusti. Tåget, som medförde 2 och 3 klass sittvagnar samt restaurangvagn, sammanslogs i Laxå med tåg 51—20 Oslo—Stockholm.

I anledning av den särskilt under sommarsöndagarna stora resandefrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz med personfärjetur B anordnades sön- och helgdagar 15/6—15/8 personfärjetur E från Trelleborg 9.00 och ankomst Sassnitz 13.10. Dessutom anordnades söndagar 1/7—31/8 personfärjetur F från Sassnitz 16.00 och ankomst Trelleborg 20.10 som dubbling till färjetur C. Med färjeturerna E och F överfördes de direkta sovvagnarna  $\frac{\text{Stockholm}}{\text{Oslo}}$ —Hamburg och Hamburg— $\frac{\text{Stockholm}}{\text{Oslo}}$ .

### Trafikstörningar av större omfattning å järnvägslinjerna.

*Strömavbrott å linjen Västerljung—Vagnhärad den 11 april.* Omkring kl. 1.30 inträffade strömavbrott på grund av kortslutning under en landsvägsbro strax norr om Västerljungs station, där en uggle slagit sig ned å träden. Kontaktledningen och bärlinan avbrändes och föllo ned på en sträcka av ungefär 500 m. Tåg 4006, som passerade platsen vid denna tid, tilltrasslade ytterligare den nedfallna ledningen. Tågen 2, 6 och 72 dirigerades över Katrineholm. För resande till Nyköping anordnades ett extratåg med avgång från Norrköping C kl. 5.15. Även tåg 4004 erhöll genom missödet 3 tim. försening. Linjen blev ånyo klar för trafik kl. 6.27.

*Missöde under sprängningsarbete vid dubbelspårsbyggnaden å sträckan Valla—Katrineholm den 15 maj.* Under pågående sprängning blockerades spåret genom nedfallande stenmassor. Härigenom uppstod hinder för tågs framförande å nämnda sträcka under tiden 8.39—10.10.

*Urspåring å linjen Stockaryd—Sävsjö natten 15—16 maj.* I korsningen vid växeln till Örsby grusgrop urspårade omkring kl. 1.10 främre boggien å näst sista vagnen, en BC011b, i tåg 2 på grund av axelbrott, som uppstått omkring 3,2 km söder om platsen ifråga. Boggien släpade å banan omkring 300 m norr om växeln, där tåget stannade på grund av nödbromsning och skadade därvid banvallen och ett antal sliprar. Då den urspårade vagnen kl. 6.20 infördes å sidospåret vid Örsby grusgrop, var banan reparerad så, att tågen kunde framgå med varsamhet. Tåg 2 avgick från Nässjö 1 tim. och 58 min. försenat.

Tåg 12, som framfördes i ny tidtabell över Nyköping, avgick från Nässjö kl. 7.13, d. v. s. omkring 5 timmar försenat.

Tågen 11 och 1, som uppehållits i Sävsjö, voro vid ankomsten till Malmö 2 timmar 39 minuter resp. 2 timmar 47 minuter försenade.

Fr. o. m. tåg 87 den 16 maj kunde hastighetsnedsättningen upphävas.

*Urspåring å linjen Linaälv—Gällivare den 19 juni.* I tåg 93 urspårade sista vagnen, en DF05, vid kmp 1330 + 300, varvid spåret upprevs på en sträcka av

600 m. 3 kontaktledningsstolpar och en spårtransformatorkur skadades. Kontaktledningen däremot förblev oskadad. Några räler kröktes och ett stort antal sliprar skadades och måste utbytas. Spåret var åter klart för trafik kl. 2.30 den 20 juni. Orsaken till urspårningen har icke kunnat utrönas. Tåg 93 försenades 1 tim. 11 min. Tåg 22 kvarhölls i Gällivare och avgick därifrån 2 tim. 3 min. sent till olycksplatsen, där resande och gods utväxlades till nyustrustat tåg 22. Detta avgick från Linaälv 2 tim. 47 min. försenat.

*Trafikavbrott å Bohusbanan.* På grund av ovanligt stark nederbörd den 16 och 17 juli blevo den 17 juli på eftermiddagen vissa bansträckor i Bohuslän ofrafikabla genom översvämning och banvallens underminering, nämligen å följande linjer: Jörlanda—Stora Höga, Stora Höga—Stenungsund, Ljungskile—Grohed, Grohed—Uddevalle C, Hogstorp—Munkedal och Lysekil—Smedberg.

Å samtliga avbrottssträckor uppehölls trafiken med SJ bussar och bilar, med undantag av de tider, då även landsvägstrafiken var avstängd.

Åtskilliga resande fingo övernatta i väntsalar eller tågsätt i Munkedal, Uddevalla C, Ljungskile, Stenungsund och Stora Höga natten 17/18.

Betydande förseningar uppstodo vid överföring av resande, gods och post.

Fr. o. m. den 19 juli var hela sträckan Jörlanda—Munkedal åter trafikabel. Å sträckan Lysekil—Smedberg återupptogs trafiken fr. o. m. tåg 57 den 18 juli.

*Trafikavbrott vid Floda den 17 juli.* Måndagen den 17 juli uppstod på grund av översvämning trafikavbrott å Floda bangård mellan kl. 16.10 och 19.35. En liten bäck, som i stationshusets närhet är ledd i en trumma under bangården, svämmade då plötsligt över till följd av den starka nederbörd, som rått sedan föregående dag. Vid 16-tiden stod större delen av bangården under vatten, som på vissa ställen nådde 40 cm över rälsen. I ballasten uppstod stora håligheter.

En del lökaltåg måste inställas, och tågen 47 och 48 framfördes över Borås. För en del tåg ordnades utväxling av resande å en jämsides med bangården löpande väg, som kunde trafikeras med motorfordon.

*Urspåring å linjen Varberg—Åskloster den 2 november.* Vid kmp 65 + 360 urspårade främre hjulparet på en med koppartackor lastad vagn i tåg 5154. Vid kmp 65 + 001 gick hela vagnen ur spåret ned för banyallen och ut på en intill banan belägen åker. Ytterligare 6 vagnar urspårade härvid och blockerade spåret. Vid olyckan blev spåret upprivet på en sträcka av 560 m. Hjälpåg utgick från Göteborg kl. 4.08 och ankom Åskloster kl. 5.19. Vagnarna voro undanröjda och spåret klart för trafik kl. 10.55.

Tåg 37 framfördes Göteborg—Varberg över Borås och ankom Varberg kl. 9.58. Från Varberg fingo de resande fortsätta med tåg 43, som ankom Varberg kl. 11.20 och avgick kl. 11.40.

## Helgtrafiken.

### Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom bihangsorder 592/1938 och 171/1939. Trafiken till fjälltrakterna i Jämtland och Härjedalen var av större omfattning än föregående år. Även den övriga trafiken visade ökning jämförd med år 1938. Påskdagen inföll år 1939 den 9 april och år 1938 den 17 april.

Nedanstående sammanställning, som omfattar tidsperioden 2—9 april 1939 och 10—17 april 1938, belyser omfattningen av de båda årens påsktrafik vid de tre för denna trafik mest betydande stationerna.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Antalet försålda färdbiljetter	102 257	77 755	40 038	39 852	27 453	27 361
Antalet utrustade sovvagnar	291	234	51	48	18	21
Antalet avsända resgodskollin	12 572	11 459	4 366	4 445	2 130	2 240

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1939	1938
för tiden 4—7 april (1938, 12—15 april) .....	19 191	19 020
» » 8—9 » (1938, 16—17 ») .....	2 598	3 027
» » 10—12 » (1938, 18—20 ») .....	20 880	23 225

I ovanstående uppgift äro extratåg, som framförts uteslutande för skolungdomens fjällfärder (se sid. 156) och studenternas fjällfärd (se sid. 157), icke medräknade.

#### Pingst- och midsommartrafiken.

För pingst- och midsommartrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom bihangsorder 300/1939. Pingsttrafiken var livlig men dock något mindre än föregående år beroende på, att helgen i år inföll tidigare, varför skolavslutningarna ägde rum först efter helgen.

Midsommartrafiken var synnerligen livlig. På grund härav måste flera extratåg insättas utöver dem, som i förväg voro planerade. Liksom föregående år mötte det svårigheter att bereda sittplats åt alla resande, trots att den tillgängliga personvagnsparken utnyttjades till det yttersta. För besörjande av de allt mer ökade cykeltransporterna hade i en del tåg insatts särskilt för dessa transporter inredda vagnar. Trots detta vållade cyklarna stora svårigheter. Den stora ökningen av persontrafiken torde i viss mån hava berott på, att den nya semesterlagen började tillämpas under år 1939.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning åren 1939 och 1938 vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, för pingsten fr. o. m. onsdagen före pingst t. o. m. annandagen, för midsommar fr. o. m. den 19 t. o. m. den 24 juni.

#### Pingst.

(Pingstdagen inföll år 1939 på den 28 maj, år 1938 på den 5 juni.)

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Antalet försålda färdbiljetter	62 633	74 720	39 583	37 057	22 786	20 188
Antalet utrustade sovvagnar	185	210	33	34	<sup>1)</sup> 83	22
Antalet avsända resgodskollin	7 791	13 091	2 938	4 010	1 900	2 544

#### Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Antalet försålda färdbiljetter	105 841	108 139	56 360	51 677	26 852	28 733
Antalet utrustade sovvagnar	237	226	50	33	<sup>2)</sup> 77	<sup>3)</sup> 82
Antalet avsända resgodskollin	21 249	18 755	6 836	8 523	4 472	4 942

<sup>1)</sup> Härav äro 66 utrustade vid Trelleborg F.

<sup>2)</sup> » » 60 » » »

<sup>3)</sup> » » 62 » » »

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1939	1938
för tiden 26—28 maj (år 1938 3—5 juni) .....	6 859	8 956
» » 29—30 » ( » 1938 6—7 » ) .....	6 224	4 491
» » 19—22 juni .....	10 991	12 731
» » 23—25 » .....	20 476	11 682

#### Jul- och nyårstrafiken.

För besörjandet av jul- och nyårstrafiken 1939—1940 utfärdades bestämmelser genom bihangsorder 650/1939.

Trafiken var på de flesta linjerna avsevärt större än tidigare år. På grund av rådande förhållanden var vagn tillgången otillräcklig. En del extratåg utöver de planerade måste anordnas på vissa sträckor i anledning av dels oväntat stor resandetillströmning, dels större förseningar av ordinarie tåg eller anordnade extratåg.

Julafton inföll år 1939 på en söndag, år 1938 på en lördag.

Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december. I sovvagnsantalet vid Malmö C äro bägge åren även vid Trelleborg utrustade sovvagnar inräknade.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Antalet försålda färdbiljetter	121 049	111 832	48 182	43 058	29 320	28 634
Antalet utrustade sovvagnar	281	274	55	61	81	75
Antalet avsända resgodskollin	25 988	23 487	10 037	10 233	3 337	3 494

Antalet extratågskilometer av personförande tåg under tiden 18 december—10 januari framgår av nedanstående sammanställning. På grund av de särskilt å femte distriktet vid här ifrågavarande tid rådande extraordinära förhållandena medtages här nedan endast siffrorna för I—IV distriktet bägge åren.

	1939	1938
för tiden 18—25 december .....	43 964	49 282
» » 26—29 » .....	14 307	10 538
» » 30 december—3 januari .....	13 167	9 816
» » 4—10 januari .....	8 639	9 320

#### Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

##### Resor till vårmässan i Leipzig.

Bestämmelser för resor till 1939 års vårmässa i Leipzig meddelades genom orsb. 105/1939. De vidtagna åtgärderna voro ungefär desamma som för föregående års mässa. Extratåg anordnades från Stockholm C och Oslo Ö till Trelleborg F natten 3—4 mars och extrafärja från Trelleborg F till Sassnitz H den 4 mars med anslutning från nämnda extratåg och till extratåg å tysk sida från Sassnitz H till Leipzig Hbf sistnämnda dag.

Tre 2 klass sovvagnar framfördes direkt från Stockholm till Leipzig, en 2 klass från Göteborg till Leipzig samt tre 2 klass och en 3 klass från Oslo till Leipzig.

För besökare av Leipzigmässan från Stockholm och Göteborg (Oslo) medgav

järnvägsstyrelsen 25 % nedsättning vid framresan under förutsättning att resan företogs natten 3—4 mars. Snälltågstilläggs- och sovplatsavgifter betalades till fullo. Någon nedsättning för återresan medgavs däremot icke. De resande fingo lösa biljett var för sig och erhöilo ovannämnda rabatt å biljettpriiset mot uppvisande av »Messe-Ausweis».

Antalet resande från Stockholm, Oslo och Göteborg, som använde sig av ovan nämnda nedsättning, visas av följande sammanställning.

	Antal resande	
	2 klass	3 klass
Från Stockholm .....	114	54
» Oslo .....	115	119
» Göteborg .....	38	31

#### Resor till Bondens Dag den 11 juni 1939.

Riksförbundet Landsbygdens Folk beställde med anledning av Bondens Dag i Stockholm den 11 juni extratåg från Malmö, Halmstad, Härnösand och Mjölby till Stockholm. Tågen från Malmö, Halmstad och Härnösand ankommo till Stockholm den 10 juni. Deltagare med dessa tåg återreste med valfritt ordinarie tåg under tiden 11—16 juni. Tåget från Mjölby ankom till Stockholm den 11 juni och återvände därifrån den 12 juni.

Järnvägsstyrelsen medgav färd fram och åter mot avgift såsom för enkel 2 eller 3 klass biljett, gällande till persontåg, mot att SJ garanterades en minsta inkomst av varje tåg, motsvarande avgiften för 300 resande från tågets utgångsstation. För resa med tågen från Malmö, Halmstad och Härnösand erlades dessutom en extra avgift av kr. 1:50, vilken betalades genom lösen av ett särskilt deltagarbevis (brunt, se vidare härom längre fram). Om återresan företogs med snälltåg, måste snälltågstilläggsbiljett lösas i vanlig ordning.

För anslutningsresor till extratågens påstigningsstationer och åter medgavs ingen nedsättning utom för det fall, att resan företogs i grupp om minst 10 personer, då vanlig sällskapsresandenedsättning erhöils. Uppehåll under resan var icke tillåtet. Barnbiljetter försåldes ej i samband med dessa resor, men två barn under 12 år fingo färdas på en biljett vid gemensam färd fram och åter.

Särskilda genom järnvägsstyrelsens försorg tryckta och genom Riksförbundet Landsbygdens Folk distribuerade deltagarbevis skulle uppvisas vid biljettköp och vid anfordran under resan. Deltagarbevisen voro av två typer, nämligen vita, som användes då såväl fram- som återresan företogs med extratåg, och bruna, som användes vid framresa med extratåget från Mjölby och återresa med valfritt ordinarie tåg under tiden 11—16 juni.

Extratågen medförde följande antal resande:

	2 klass.	3 klass.
Härnösandståget .....	—	96
Halmstadståget .....	—	236
Malmöståget .....	4	210
Mjölbyståget .....	—	90
	4	632

Inkomsten av extratågen understeg sålunda avsevärt den garanterade och Riksförbundet Landsbygdens Folk fick tillskjuta ett betydande belopp.

Bestämmelser om dessa resor meddelades genom bihangsorder 321/1939.

Vid individuella resor till och från Stockholm fingo dessutom medlemmar av

Riksförbundet Landsbygdens Folk åtnjuta vanlig mötesnedsättning, under förutsättning att framresan företogs tidigast den 8 juni och återresan senast den 14 juni. Omkring 250 personer begagnade sig av denna nedsättning.

#### Skolungdoms utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Enligt beslut av 1938 års riksdag har fr. o. m. 1 juli 1938 »Centralnämnden för skolungdomsutbytet» övertagit ordnandet av skolungdomsutbytet mellan Sverige och utlandet. Utbytets omfattning visas av följande sammanställning över antalet deltagare från olika nationer.

Utbytet med	Svenskar	Danskar	Engelsmän	Holländare	Norrmän	Tyskar
Belgien .....	1					
Danmark .....	26	26				
England .....	141		105			
Frankrike .....	160					
Holland .....	13			13		
Norge .....	8				7	
Tyskland .....	810					593

Inga ungdomar från Frankrike eller Belgien deltog i utbytet.

Svenska deltagare fingo vid såväl enskild färd som vid färd i grupper färdas å svenska järnvägar på samma villkor, som gällde för annan skolungdoms än folkskolebarns studieresor.

Utländska deltagare åtnjöto 50 % nedsättning.

De svenska deltagarna i utbytet med Tyskland avreste från Sverige den 13 juni över Trelleborg F—Sassnitz. Större delen, omkring 600 personer, färdades till Trelleborg med ett extratåg, som anordnades från Stockholm. Resan från Trelleborg till Sassnitz företogs natten 13—14 juni med extrafärja. Den mindre delen, omkring 200 personer från västra Sverige, färdades Göteborg—Ängelholm—Malmö—Trelleborg med tågen 61—41—10087, d. v. s. tåg 41 dubblerades å sträckan Göteborg—Ängelholm, varjämte extratåg anordnades å sträckan Malmö—Trelleborg F. Dessa deltagare reste från Trelleborg till Sassnitz med ordinarie färja D.

Den svenska kontingenten jämte i utbytet deltagande tysk ungdom reste från Tyskland till Sverige den 10—11 juli. Resan från Sassnitz till Trelleborg företogs natten 10—11 juli dels med extrafärja (omkring 1 000 personer) och dels med ordinarie färja A (omkring 350 personer). För resan från Trelleborg F anordnades ett extra tåg till Stockholm och ett till Göteborg. Dessutom reste omkring 140 deltagare med ordinarie tågen 1962 och 102.

Den tyska kontingenten återreste till Tyskland den 7 augusti. Större delen, omkring 500 personer, färdades till Trelleborg F med extratåg från Stockholm. Den mindre delen, omkring 100 personer, färdades till Malmö med tåg 43 och från Malmö till Trelleborg F med ovannämnda extratåg från Stockholm. Resan från Trelleborg F—Sassnitz företogs av samtliga deltagare med extrafärja natten 7—8 augusti.

Deltagarna i utbyttena med Belgien, Danmark, England, Frankrike, Holland och Norge reste med ordinarie tåglägenheter.

#### Riksdagsmännens resa till södra Sverige.

Omkring 190 medlemmar av Sveriges Riksdag företogo under tiden 2—15 juli en studieresa med extratåg till södra Sverige. 12 Ao-vagnar och 1 BFo-vagn användes för resan.

Extratåget användes för transport av de resande riksdagsmännen å sträckorna Stockholm—Kalmar, Kungsbacka—Uddevalle, Strömstad—Tanum samt Göteborg—Stockholm.

Vagnarna disponerades dessutom såsom logivagnar under uppehållen i Kalmar, Karlskrona, Kristianstad, Ystad, Malmö, Hälsingborg, Halmstad, Kungsbacka, Strömstad, Lysekil och Göteborg, mellan vilka platser vagnarna, när så erfordrades, framfördes i särskilda tomvagnståg.

Kungl. Maj:t bemyndigade järnvägsstyrelsen att för resan utfärda fribiljetter för resa i 2 klass med sovvagn dels för den gemensamma resan och dels i förekommande fall för färd från vederbörande deltagares hemort och åter.

Ersättning för utebliven biljettinkomst m. m., beräknad till 37 950:83 kr., torde komma att beredas statens järnvägar och de enskilda banorna från särskilt anslag å riksstaten.

#### Resor till Lingiaden i Stockholm.

Järnvägsstyrelsen ansåg sig för deltagare i Lingiaden endast böra medgiva vanlig mötesnedsättning, d. v. s. fullt pris för framresan och 50 % nedsättning för återresan, men Kungl. Maj:t medgav, på framställning från ledningen för Lingiaden, att deltagarna erhöles 50 % nedsättning i biljettpriset såväl vid fram- som återresan. Enligt av järnvägsstyrelsen utfärdade föreskrifter fick den av Kungl. Maj:t medgivna nedsättningen åtnjutas, under förutsättning att framresan anträdde tidigast den 13 juli och att återresan avslutades senast den 7 augusti för svenska deltagare och senast den 17 augusti 1939 för utländska deltagare. Vidare medgav styrelsen, att deltagare i Lingiaden fingo åtnjuta viss nedsättning vid resor för beivrande av gymnastiklägret i Malmköping och för deltagande i minnesfest i Södra Ljunga (Bäck). Bestämmelser om nedsättningarna meddelades genom orsb. 388/39.

Styrelsen medgav vidare, att söndags- resp. veckoslutsbiljetter från Uppsala C, Eskilstuna, Strängnäs, Mariefred till Stockholm C fingo säljas till allmänheten för färd till Stockholm C och åter torsdagen den 20 juli, då stora gymnastikuppvisningar voro anordnade för allmänheten denna dag.

Resorna till Stockholm företogs dels med ordinarie tåg och dels med extratåg. Sälunda anordnades den 18 juli ett extratåg från (Oslo) Charlottenberg för norska deltagare och den 19 juli ett extratåg från Göteborg för engelska och tre extratåg från Malmö för danska deltagare. För de danska deltagarna anordnades dessutom extra färja Köbenhavn—Malmö i anslutning till extratågen. De engelska deltagarna företogo återresan i mindre grupper med ordinarie tåg medan de danska och de flesta norska deltagarna återreste med extratåg den 24 juli. För de danska deltagarna anordnades extra färja Malmö—Köbenhavn i anslutning till extratågen. Antalet resande med extratågen framgår av nedanstående tablä.

Tid	Extratåg	sov		sitt		Summa
		2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.	
17—18/7	(Oslo) Charlottenberg—Stockholm C .....	—	150	—	310	460
23—24/7	Stockholm C—Charlottenberg (Oslo) .....	—	90	—	270	360
19/7	Göteborg C—Stockholm C <sup>1)</sup> .....	—	—	80	165	245
19/7	Malmö C—Stockholm C <sup>2)</sup> .....	—	—	—	350	350
		—	—	—	550	550
		—	—	—	800	800

<sup>1)</sup> Återresan med ordinarie tåg.

<sup>2)</sup> Samma antal på återresan, som ägde rum med tre extratåg natten 23—24/7.

**Resor till skandinaviskt barnläger i Skreanäs den 22—31 juli 1939.**

För deltagare i ovannämnda läger anordnades extratåg från (Köbenhavn) Hälsingborg, (Oslo) Göteborg och Stockholm. Extratågen ankommo till Skreanäs den 22 juli och återgingo därifrån den 31 juli.

Deltagarna fingo färdas med extratågen mot följande avgifter.

*Extratåget från Stockholm.* Vuxna och barn färdades på samma villkor, som gälla för föreningsungdom (62,5 % nedsättning).

*Extratåget från (Köbenhavn)Hälsingborg.* Vuxna färdades mot 60 % av priset för enkel biljett i vardera riktningen och barn mot hälften av den för vuxna bestämda avgiften.

*Extratåget från Oslo.* Vuxna färdades fram och åter mot avgift såsom för enkel biljett och barn mot hälften av denna avgift.

Först medgavs 25 % nedsättning på tur- och retur-priset. Avgiften ändrades därefter på grund av busskonkurrens.

Extratågen medförde följande antal resande:

Från (Köbenhavn)Hälsingborg .....	356
» (Oslo)Göteborg .....	557
» Stockholm .....	750
	<hr/>
	1 663

**Resor till Grand Prix-tävling med motorcyklar i Saxtorp den 6 augusti 1939.**

På framställning från organisationskommittén för Sveriges Grand Prix för motorcyklar medgävo statens järnvägar och de statliga järnvägsbolagen, att enkla biljetter till Saxtorp från trafikplatser vid 10 och 12 trafiksektionerna samt å linjen Ballingslöv—Älmhult ävensom från trafikplatser vid de statliga järnvägsbolagens Hälsingborgssektions linjer fingo gälla för fram- och återresa den 6 augusti. Resorna företogs dels med ordinarie tåg, dels med 2 extratåg, som insattes å sträckan Malmö—Saxtorp. Dessutom anordnades efter överenskommelse med danska statsbanorna en billighetsresa från Köbenhavn till Saxtorp. För denna resa anordnades en extrafärja från Köbenhavn till Malmö samt extratåg från Malmö till Saxtorp.

Följande antal nedsättningsbiljetter till Saxtorp försålde å statens järnvägar.

10 ts (inkl. Rbr Köbenhavn) .....	4 113 st.
11 ts .....	16 »
12 ts .....	398 »
	<hr/>
	4 527 st.

Några långväga extratåg anordnades icke.



## Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar, tidningsföretag m. fl.

### Skolungdomens allmänna fjällfärd.

Styrelsen försökte i likhet med föregående år att få ifrågavarande fjällfärd i sin helhet förlagd till annan tid än påskhelgen. Detta visade sig emellertid fortfarande vara omöjligt, då vissa skolor icke kunde bereda eleverna tillräckligt lång ledighet annat än i samband med påskhelgen. Dessa skolor voro liksom föregående år folkskolor och folkskolans påbyggnader, seminarier samt de flesta skolorna i sydligaste Sverige.

Fjällfärden uppdelades i fyra resor, av vilka den tredje och fjärde resan på grund av vad ovan omnämmts måste anordnas under påskhelgen. De olika resorna företogs på följande tider.

	Framresa		Återresa		Antal deltagare	
	År 1939	1938	1939	1938	1939	1938
1:a resan	25/26 febr.	25/26 febr.	4/5 mars	4/5 mars	3 072	2 103
2:a »	18/19 mars	6/7 mars	24/25 »	13/14 »	141	1 953
3:e »	5/6 april	13/14 april	11/12 april	19/20 april	1 068	784
4:e »	7/8 »	—	13/14 »	—	745	—
					5 026	4 840

Första och andra resan voro upplättna för elever vid allmänna läroverk, kommunala och enskilda mellanskolor, flickskolor, högre goss- och samskolor, tekniska läroverk och handelsgymnasier.

Tredje resan var uppläten för elever vid folkskolor, högre folkskolor, fortsättningsskolor, seminarier m. fl. samt för deltagare från Danmark.

Med fjärde resan följde skolungdom från Blekinge, Skåne och angränsande delar av Halland.

För de olika fjällresorna anordnades följande extratåg:

<i>vid framresa</i>		<i>För 1:a resan.</i>		<i>vid återresa</i>	
2 tåg	Stockholm—Storlien.	3 tåg	Storlien—Stockholm.	1 tåg	Storlien—Stockholm.
1 »	» —Ånn.	1 »	» —Göteborg.	1 »	» —Göteborg.
1 »	Göteborg—Storlien.	1 »	» —Mjölby.	1 »	» —Mjölby.
1 »	Mjölby— »	1 »	Röjan—Östersund.	1 »	Röjan—Östersund.

<i>För 3:e resan.</i>	
1 tåg	Stockholm—Storlien.
1 »	Mjölby— »
1 tåg	Storlien—Stockholm.
1 »	» —Mjölby.

<i>För 4:e resan.</i>	
1 tåg	Malmö—Storlien.
1 tåg	Storlien—Malmö.
1 »	Röjan—Östersund.

För transport av deltagarna i andra fjällresan användes ordinarie tåg.

Deltagarnas skidor ävensom annat för kyla icke ömtåligt resgods sändes vid framresan i förväg och vid återresan efteråt med vissa ordinarie lägenheter. För dessa transporter insattes särskilda resgodskursvagnar.

Bestämmelserna rörande tåganordningar m. m. för fjällfärder meddelades genom bihagsorderna 153/1939 och 210/1939.

Förutom ovannämnda resor anordnades vid påsktiden en fjällresa från vissa platser i övre Norrland till Abisko. I denna färd deltog 120 personer.

Undantagsvis medgav järnvägsstyrelsen dessutom, att Göteborgs Kommunala mellanskola fick företaga en fjällresa under tiden 18—25 februari på samma villkor beträffande biljettpriset som gällde för skolungdomens allmänna fjällfärd. Extratåg anordnades från Göteborg till Storlien och åter. Omkring 300 personer deltog.

Fjällfärderna anordnades liksom under tidigare år i samarbete med »Organisationskommittén för skolungdomens allmänna fjällfärd», i vilken järnvägsstyrelsen är representerad.

#### **Föreningens för Skidlöpnings Främjande i Sverige påskresor Stockholm—Västerbotten och Göteborg—Härjedalen.**

Resan från Stockholm till Västerbotten anordnades till Dorotea, Vilhelmina, Storuman och Sorsele. Omkring 140 personer deltog. Extratåg anordnades från Stockholm till Storuman och åter. Ett 20-tal deltagare färdades från Storuman till Sorsele med rälsbuss. Skidfrämjandets första större resa till dessa trakter anordnades år 1938 med omkring 80 deltagare.

Resan från Göteborg till Härjedalen anordnades till Sveg, Åsarna och Hede. Omkring 180 personer deltog. Extratåg anordnades från Göteborg till Hede och åter. Vid framresan anordnades dessutom extratåg från Sveg till Åsarna.

I en liknande resa år 1938 deltog omkring 110 personer.

Båda resorna anordnades med framresa den 1—2 april och återresa den 10—11 april. De flesta deltagarna färdades i sovvagnar. Ordinarie biljettavgifter erlades.

#### **Sveriges Förenade Studentkårers fjällfärd.**

Fjällfärd för studentkårerna anordnades liksom föregående år dels till Härjedalen och dels till södra Lappland.

I båda resorna företogs deltagarna framresan natten 3—4 april och återresan natten 13—14 april. Extratåg anordnades från Stockholm till Bollnäs och åter gemensamt för båda resorna och från Bollnäs anordnades ett extratåg till Hede och åter och ett till Vilhelmina och åter. Järnvägsstyrelsen medgav färd från Stockholm, Uppsala, Lund och Göteborg till Hede, Åsarna och Vilhelmina och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett under förutsättning, att SJ för resan till Härjedalen garanterades en biljettinkomst, motsvarande minst avgiften för 300 resande från Stockholm till Hede och åter och för resan till södra Lappland, motsvarande minst avgiften för 200 resande från Stockholm till Vilhelmina och åter. Deltagare från Stockholm och Uppsala erlade dessutom avgift för en snälltågstilläggsbiljett och deltagare från Lund och Göteborg avgift för två dylika biljetter.

I resan till Härjedalen deltog omkring 320 personer och i resan till Lappland omkring 210. År 1938 var antalet deltagare omkring 260 resp. 150.

## Tåg-hemsresor.

Resor med tåg-hemmet i Jämtland anordnades i samarbete med Svenska Turistföreningen under tiden 2 juni—3 september eller liksom förra året under inalles 13 veckor. Bestämmelser rörande tåganordningar m. m. för resorna meddelades genom bihangsorder nr 309/1939. Under åren 1936—1938 hade tåg-hemmet på grund av tågförhållandena å 13 trafiksektionen måst utgå från Åre i stället för från Undersåker. På grund av ändrade tågförhållanden kunde tåg-hemmet år 1939 ånyo utgå från Undersåker och förflyttades mellan de olika platserna i västra jämtland enligt följande plan:

Dag	Från	Kl.	Till	Dag	Kl.	Tåg
söndag	Undersåker .....	16.11	Åre .....	söndag	16.30	3428
tisdag	Åre .....	16.31	Enafors .....	tisdag	17.43	3428
onsdag	Enafors .....	17.43	Storlien .....	onsdag	17.59	3428
lördag	Storlien .....	5.30	Undersåker .....	lördag	6.54	2321

Tåg-hemmet var upplåtet för skolungdom under tiden 2 juni—12 augusti och för vuxna under tiden 17 juni—3 september. Deltagarna skulle liksom vid tidigare resor vara försedda med färdbiljett till Storlien och åter samt med ett särskilt deltagarbevis, som järnvägsstyrelsen låtit trycka för dessa resor. Deltagarbeviset innefattade rätt till uppehåll utan formaliteter och utan avgift vid Östersund och de stationer å sträckan Undersåker—Storlien, där tåg-hemmet gjorde uppehåll.

För vuxna deltagare medgavs 25 % nedsättning av personbiljettpriset på i taxans del I, avd. II, A 10 a angivna villkor. Nedsättning beviljades dock icke för resor, som företogs under tiden 18 juni—2 juli. Under de tre sista veckorna fingo vuxna deltagare färdas på för eftersäsongsresor gällande villkor. Svensk skolungdom reste enligt för studieresor gällande bestämmelser.

För kost och logi i tåg-hemmet, utflykter m. m. betalade skolungdom till Svenska Turistföreningen kr. 18:95 och vuxna kr. 30:— pr person och vecka.

Antalet deltagare under året samt under de två närmast föregående åren framgår av nedanstående sammanställning.

År	Antal deltagare			
	Skolungdom	Vuxna	Summa	Per vecka
1939 .....	673	763	1 436	110
1938 .....	590	789	1 379	106
1937 .....	432	846	1 278	98

## Turistutbytesresor.

Turistutbytesresorna, som år 1938 anordnades dels mellan västra Sverige och övre Norrland och dels mellan södra Sverige och nedre Norrland, anordnades år 1939 i stället dels mellan västra Sverige och nedre Norrland och dels mellan södra Sverige och övre Norrland. Norrbottens läns, Västerbottens läns, Jämtlands och Skånes turistföreningar samt Göteborgs-Posten medverkade vid resornas anordnande. Bestämmelser rörande resorna meddelades genom bihangsorder 402 och 424/1939.

Deltagarna från västra Sverige företogo resan till nedre Norrland den 1—2 augusti med ett extratåg från Göteborg till Storlien. Tåget gjorde uppehåll för påstigning vid större stationer å 5 och 8 trafiksektionerna samt vid Hallsberg. Deltagare från stationerna å linjerna Jönköping—Falköping, Karlsborg—Skövde och Charlottenberg—Laxå fingo å för turistutbytesresan gällande biljett färdas till och från närmaste station, där extratåget gjorde uppehåll.

Deltagarna från nedre Norrland reste till Västkusten den 2 augusti med ett extratåg från Östersund till Göteborg. Påstigning fick ske vid större stationer å linjen Östersund—Kilafors. Deltagare från stationer å linjerna Sollefteå—Bräcke, Härnösand—Sundsvall—Ånge,  $\frac{\text{Kubikensborg}}{\text{Bergsjö}}$ —Hudiksvall—Ljusdal, Sveg—Orsa—Bollnäs och Idenor—Söderhamn—Kilafors fingo å den för turistutbytesresan gällande biljetten färdas till och från närmaste station, där extratåget gjorde uppehåll. För anslutning till resan fingo deltagare från stationerna å linjerna Storlien—Täng, Strömsund—Åskott färdas till och från Östersund och resande från stationerna å linjen Hede—Sveg—Fåker till och från Sveg mot erläggande av en mindre tilläggsavgift.

Deltagarna från södra Sverige företogo resan till övre Norrland den 8—9 augusti med ett extratåg från Malmö till Boden. Tåget gjorde uppehåll för påstigning vid större stationer inom 10 och 11 trafiksektionerna. Deltagare från stationer å linjerna Trelleborg—Malmö, Ängelholm—Malmö,  $\frac{\text{Sjöbo}}{\text{Kävlinge}}$ —Örtofta, Landskrona—Eslöv (över SBH), Hälsingborg—Hässleholm (över SBH) och Hälsingborg—Hässleholm fingo å den för turistutbytesresan gällande biljetten färdas till och från närmaste station, där extratåget gjorde uppehåll.

Deltagarna från övre Norrland reste till södra Sverige den 10—11 augusti med ett extra snälltåg från Boden till Malmö. Påstigning fick ske vid större stationer å linjen Boden—Mellansel. Deltagare från stationerna vid linjerna Riksgränsen—Boden,  $\frac{\text{Övertorneå}}{\text{Haparanda}}$ —Boden, Luleå—Boden, Piteå—Älvsby, Arvidsjaur—Jörn, Skellefteå stad—Bastuträsk, Sorsele—Storuman—Hällnäs, Umeå—Vännäs och Örnsköldsvik—Mellansel fingo å för turistutbytesresan gällande biljett färdas till och från närmaste station, där extratåget gjorde uppehåll.

Giltighetstiden för biljetterna till dessa resor var 21 dagar. Återresorna företogs med ordinarie tåg. Antalet deltagare i de olika resorna framgår av följande sammanställning.

	2 kl.	3 kl.
Resan västra Sverige—nedre Norrland . . . .	76	492
» nedre Norrland—västra Sverige . . . .	84	718
» södra Sverige—övre Norrland . . . . .	30	266
» övre Norrland—södra Sverige . . . . .	73	429

#### Dansk skolungdoms julresa till Storlien.

Den i samarbete med Dansk Skilöberforening och Föreningen för skidlöpningens och friluftslivets främjande i Sverige under senare år anordnade skolungdomsresan från Danmark till Storlien inställdes jul- och nyårshelgen 1939/40 på grund av de krigiska förvecklingarna i Europa.

## Sällskapsresor, anordnade i samarbete med tidningsföretag m. fl.

Ett flertal större s. k. sällskapsresor anordnades även år 1939 i samarbete med tidningsföretag, enskilda järnvägar och lokala turistföreningar enligt förut för dylika resor tillämpade bestämmelser. Antalet sådana resor under året, antalet deltagare i var och en av dem och SJ inkomst av desamma framgå av efterföljande sammanställning.

Tid	Från	Till	Antal resande	S J inkomst, kr.	Medarrangör
11/3—20/3	Alvesta .....	Stockholm C ...	584	10 641	Vissa enskilda järnvägar.
18/3—27/3	Malmö C (Kö- benhavn)	»	482	12 781	Skånska Dagbladet.
24/3—31/3	Göteborg C.....	»	833	16 697	Tidningen Ny Tid.
28/4—8/5	Övre Norrland	»	572	20 029	Norrbottnens och Västerbot- tens läns turistföreningar.
12/5—22/5	Östersund C ...	»	309	7 626	Jämtlands turistförening.
12/5—22/5	Malmö C.....	»	523	14 878	Sydsvenska Dagbladet Snäll- posten.
17/5—26/5	Göteborg C.....	»	557	11 288	Göteborgs Morgonpost.
1/9—10/9	Alvesta .....	»	673	11 802	Vissa enskilda järnvägar.
2/9—11/9	Hälsingland ...	»	410	5 373	Hälsinglands turistförening.
8/9—18/9	Malmö C .....	»	522	14 584	Sydsvenska Dagbladet Snäll- posten.
9/9—17/9	Östergötland ...	»	811	8 112	Vissa enskilda järnvägar.
30/9—9/10	Göteborg C.....	Malmö C.....	497	6 774	Göteborgs-Posten.
7/10—16/10	Östersund C ...	Stockholm C ...	424	8 669	Jämtlands turistförening.
4/11—13/11	Göteborg C ...	»	930	18 522	Göteborgs-Posten.
		Summa	8 127	167 776	
		<i>D:o för år 1938</i>	<i>9 843</i>	<i>196 726</i>	

## Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

### Reseanordningar i anledning av årets Vasalopp söndagen den 5 mars.

Med anledning av ovannämnda skidtävling anordnades utflyktståg från Särna och Karlstad till Mora och åter. Tåget från Karlstad anordnades försöksvis efter att icke hava varit anordnade i samband med Vasaloppet sedan 1933, då endast 93 resande medföljde. Dessutom medgavs, att enkla biljetter, som den 5 mars försålles från trafikplatser å linjerna Sveg—Hansjö och Bollnäs—Kallholmsfors till Mora, fingo gälla jämväl för återresa samma dag. Antalet resande med utflyktstågen, antalet försålda enkla biljetter, gällande för fram- och återresa framgår av följande tablä:

	Antal försålda biljetter
Utflyktståget från Karlstad .....	530
» » Särna .....	593
Enkla biljetter till Mora, gällande för fram- och återresa .....	314

### Reseanordningar i anledning av Skinnarloppet i Malung söndagen den 12 mars.

Reseanordningarna voro endast av lokal karaktär. Extratåg anordnades Mora—Vansbro och Särna—Malung—Särna. I övrigt företogos resorna med ordinarie tåg.

Enkla biljetter till Malung från trafikplatser å linjerna Orsa—Vansbro—Grimsåker och Särna—Vallerås gällde för fram- och återresa den 12 mars med vissa bestämda tåg.

Totala antalet personer, som använde sig av dessa reseanordningar, var 1101.

### Resor till Ångermanlands Arbetarmässa i Kramfors.

Extra persontåg anordnades den 9 juli från Hoting resp. Sundsvall C till Kramfors och åter.

Under nätterna 2/3, 9/10, 16/17 och 23/24 juli anordnades extra persontåg från Kramfors till Långsele resp. Härnösand. Enkel biljett, som den 9 juli försålles från trafikplatser å linjerna Hoting—Forsmo—Långsele—Öd och Sundsvall C—Gudmundrå kyrka till Kramfors gällde för återresa avstämplingsdagen.

Under mässans öppethållande utbyttes å linjen Härnösand—Långsele i mån av behovet rälsbusstågen mot ångtåg.

Antalet resande med de anordnade extratågen framgår av följande sammanställning.

	den 2/3	9	9/10	16/17	23/24 juli
Kramfors—Långsele .....	500	—	255	320	245
Kramfors—Härnösand .....	564	—	420	300	137
Hoting—Kramfors och åter .....	—	290	—	—	—
Sundsvall C—Kramfors och åter ....	—	420	—	—	—

Antalet den 9 juli försålda enkla biljetter, gällande för fram- och återresa, utgjorde 2 592.

## Utflyktståg.

Till följd av att den ordinarie persontrafiken ytterligare ökats under året samt att militära transporter dessutom förekommo under årets senare del, var tillgången på personvagnar för anordnande av utflyktståg mindre än under år 1938, och under sommarmånaderna funnos i regel inga vagnar disponibla för detta ändamål. Utflyktstågstrafiken som helhet betraktad nedgick därför ytterligare under året. De utflyktståg, som kunde anordnas under året, voro emellertid jämförelsevis väl utnyttjade. Av efterföljande sammanställning framgår i huvuddrag omfattningen av denna trafik under år 1939 samt, för jämförelses skull, år 1938 och 1937.

	A n t a l				S J inkomst kr.
	utflykter	tåg <sup>1)</sup>	tågakilometer	resande	
<i>I distriktet.</i>					
Från Stockholm C .....	22	27	7 084	22 837	103 818
Till " .....	18	18	6 618	13 615	66 808
Ej berörande Stockholm C ...	2	2	462	638	831
Summa	42	47	14 164	37 090	171 457
<i>D:o år 1938</i>	51	60	16 768	50 112	226 323
<i>II distriktet.</i>					
Från Göteborg C .....	7	7	2 382	5 105	22 004
Till " .....	4	4	1 576	3 200	14 563
Ej berörande Göteborg C.....	3	3	1 357	1 415	5 598
Summa	14	14	5 315	9 720	42 165
<i>D:o år 1938</i>	17	18	6 210	13 737	57 593
<i>III distriktet.</i>					
Från Malmö C .....	7	7	2 302	5 057	14 318
Till " .....	3	3	1 176	2 362	7 655
Ej berörande Malmö C.....	1	1	76	880	1 452
Summa	11	11	3 554	8 299	23 425
<i>D:o år 1938</i>	15	16	4 488	13 408	36 911
<i>IV distriktet</i> .....	6	6	1 593	1 194	3 722
<i>D:o år 1938</i>	7	7	1 545	2 877	11 796
<i>V distriktet</i> .....	6	6	846	1 624	4 457
<i>D:o år 1938</i>	3	3	895	787	2 449
<i>Flera distrikt</i> .....	33	35	26 800	24 243	244 439
<i>D:o år 1938</i>	42	44	33 998	29 931	293 922
Summa S:arum	112	119	52 272	82 170	489 665
<i>D:o år 1938</i>	135	148	63 904	110 852	628 994
" " 1937	174	180	82 164	129 759	720 663

<sup>1)</sup> Tur- och returtåg här räknat som ett tåg.

	1939	1938	1937
Medelantalet resande pr utflykt var .....	734	812	746
» » » tåg » .....	691	741	721
Medelinkomsten pr utflykt var .....	kr. 4 372	4 612	4 142
» » tåg » .....	4 115	4 206	4 004
» » tågkm » .....	9:37	9:74	8:77

**Fasta tåg för badresor samt sport- och turistfärder.**

Liksom under föregående år användes för dessa resor dels för ändamålet inrättade, i tidtabellen speciellt betecknade tåg, dels de vanliga för den allmänna trafiken avsedda tågen. Omfattningen av ifrågakvarande trafik framgår av följande sammanställning.

Sträcka	Tid	Antal		S J inkomst kr.
		tåg <sup>1)</sup>	resande	
<i>Badtåg.</i>				
Stockholm C—Södertälje havsbad .....	SoH $18/6-20/8$	11	3 549	5 679
	<i>D:o år 1938</i>	11	4 732	7 570
<i>Sporttåg.</i>				
Stockholm C—Gnesta .....	SoH hela året	63	60 488	72 584
Göteborg C—Alingsås .....	SoH hela året	63	44 131	54 125
Göteborg C—Varberg .....	SoH $18/6-3/9$	13	4 208	9 566
Malmö C—Tjörnarp .....	{ SoH $1/1-29/5$ SoH $3/9-31/12$ }	49	40 503	67 699
Järpen—Storlien .....	Vissa dagar under tiden $27/2-7/4$			
	Summa	192	154 359	207 964
	<i>D:o år 1938</i>	210	150 586	204 871
<i>Turisttåg.</i>				
Stockholm C—Mariefred/Strängnäs .....	SoH $18/5-3/9$	19	6 300	13 459
	<i>D:o år 1938</i>	20	6 781	15 391
	Summa S:arum	222	164 208	227 102
	<i>D:o år 1938</i>	241	162 099	227 832
	» » 1937	219	158 274	223 923

	1939	1938	1937
Medelantalet resande pr tåg var .....	740	662	723
Medelinkomsten pr tåg var .....	kr. 1 023	934	1 022

**Idrotts- och utflyktsresor för skolungdom.**

Ifrågakvarande resor anordnades genom trafikinspektörernas försorg enligt i en järnvägsstyrelsens skrivelse av den 13 mars 1934 meddelade bestämmelser. (Se drifttjänststatistiken för år 1936, sid. 154.) Under år 1939 anordnades 53 resor (100 år 1938) av denna typ med tillsammans 22 294 deltagare (29 127 år 1938).

<sup>1)</sup> Tur- och returtåg här räknat som ett tåg.



## Billiga rundturer.

Nya bestämmelser rörande SJ billiga rundturer utfärdades genom »bihangsorder» nr 195/1939 att gälla från och med den 1 juni 1939. Gemensamma bestämmelser rörande de alltjämt fyra biljettslagen voro, bortsett från några prisskillnadsbestämmelser, oförändrade. Beträffande tillhandahållande av biljetter, biljettgranskning och kontrollätgärder innehöllo däremot de nya bestämmelserna en del ändringar. Liksom under föregående år utsändes affischer, broschyrer och vikblad rörande årets billiga rundturer och en ny upplaga av SJ särtryck nr 91 d rörande rundturer i nordisk samtrafik utgavs att gälla från och med den 1 maj 1939.

Antalet resor och antalet å SJ fallande personkilometer framgå av följande sammanställning.

Vid beräkning av antalet resor är varje huvud- respektive tilläggstur räknad som *en* men varje anslutningstur som *två* resor.

	A n t a l   r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	Motsvarande f. å.
		intill 500	501—1000	över 1000		
<i>Rundturer, utom lokala och vissa andra dylika:</i>						
inom Sverige.....	26 614	3 347	2 532	20 735	35 252	30 570
i nordisk samtrafik .....	22 156	4 812	3 144	14 200	21 948	23 303
<b>Summa</b>	<b>48 770</b>	<b>8 159</b>	<b>5 676</b>	<b>34 935</b>	<b>57 200</b>	<b>53 873</b>
Härav: i 2 klass .....	3 874	502	436	2 936	4 948	5 122
i 3 klass .....	44 896	7 657	5 240	31 999	52 252	48 751
<i>Summa f. å. ....</i>	<i>46 159</i>	<i>7 861</i>	<i>5 910</i>	<i>32 388</i>		
Härav: i 2 klass .....	4 016	397	592	3 027		
i 3 klass .....	42 143	7 464	5 318	29 361		
<i>Lokala rundturer:</i>						
i 2 klass .....	41	2	39	—	31	30
i 3 klass .....	2 084	360	1 724	—	1 425	1 254
<i>Övriga rundturer:</i>						
i 2 klass .....	310	310	—	—	24	19
i 3 klass .....	10 642	10 642	—	—	985	785
<i>Tilläggsturer:</i>						
i 2 klass .....	92	40	52	—	55	36
i 3 klass .....	2 809	2 185	624	—	971	708
<i>Anslutningsturer:</i>						
i 2 klass .....	364	330	24	10	78	56
i 3 klass .....	7 676	7 222	310	144	1 259	1 181

Statens järnvägars inkomster av rundturstrafiken utgjorde sammanlagt 1 524 473 (f. å. 1 537 107) kr., varav på turer i 2 klass kommo 169 166 (196 549) kr. och på turer i 3 klass 1 355 307 (1 340 558) kr. eller i medeltal per person-km 3-29 (3-73) i 2 och 2-38 (2-54) öre i 3 klass.

Antalet sålda biljetter till de olika huvudturerna framgår av följande sammanställningar.

*Turer inom Sverige.*

Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.		Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.	
		II kl.	III kl.			II kl.	III kl.
A	Väner—Vätterturen .....	61	1 109	M	Skåne—Nedre Norrlandsturen ...	24	555
B	Västsvenska turen.....	61	1 989	N	Jämtland—Härjedalsturen.....	78	1 081
C	Storstadsturen .....	418	3 753	O	Blekingeturen .....	34	883
D	Östsvenska Visbyturen.....	106	3 241	P	Stockholm—Övre Norrlandsturen	93	495
E	Mellansvenska Dalaturen...	35	679	Q	Storsvenska turen .....	28	195
F	Östsvenska Dalaturen .....	19	346	R	Lappland—Tornedalsturen .....	6	63
G	Värmlandsturen .....	—	11	S	Skåne—Dalaturen.....	48	1 925
H	Nedre Norrlandsturen.....	106	1 774		Summa	1 356	25 258
J	Mellansvenska Visbyturen	43	3 690		<i>D:o år 1938</i>	1 170	21 660
K	Visby—Dalaturen.....	68	1 029		<i>» » 1937</i>	1 236	19 239
L	Sydsvenska Visbyturen.....	128	2 440				

*Turer i nordisk samtrafik.*

Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.		Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.	
		II kl.	III kl.			II kl.	III kl.
Nord:				Nord:			
A 1	Norra triangelturen .....	272	2 637	M	Jämtland—Trøndelag .....	—	47
A 2	Göteborg—Norra triangelturen	83	620	N	Svensk-finska turen.....	96	271
B	Stockholm—Oslo—Göteborg	176	1 603	O	Norsk-finska turen .....	17	57
C	Fjord- och fjällturen .....	32	101	P	Dansk-finska turen .....	41	140
D 1	Till midnattssolens land.....	91	560	R	Huvudstadsturen med järnväg och båt .....	10	167
D 2	Göteborg t. midnattssolens land	25	80	S	Syd norge—Kattegatt runt ...	41	147
D 3	Malmö till midnattssolens land	33	124	T 1	Ishavsturen .....	79	119
E	Södra triangelturen .....	69	467	T 2	Stora ishavsturen .....	31	44
F	Svensk-danska storstadsturen	289	2 336	U	Stockholm—Siljan—Femund —Oslo .....	13	75
G	Svensk-danska kustturen.....	92	1 877	V 1	Göteborg—Oslo turen .....	4	96
H 1	Huvudstadsturen .....	312	2 152	V 3	Dalsland—Västra Värmland— Oslo turen .....	6	154
H 2	Nordens fyra huvudstäder ...	59	190	V 5	Dalsland kanalturen.....	25	252
H 3	Huvudstadsturen över Visby...	18	427	V 6	Bohuslän—Oslo turen .....	40	708
H 4	Huvudstadsturen över Trondheim .....	129	1 073	Y 1	Östsvrige—Västfinland .....	68	178
H 5	Huvudstadsturen över Dovre och Jylland .....	31	393	Y 2	Västsvrige—Västfinland .....	3	44
J	Huvudstadsturen öv. Kattegatt	32	258	Y 3	Sydsvrige—Västfinland .....	1	37
K 1	Kattegatt runt .....	40	551	Y 4	Svensk-norsk-finska turen över Åbo och Vasa .....	13	102
K 2	Kattegatt—Skagerackturen ...	14	91	Z	Härjedalen—Trøndelag .....	—	61
K 4	Kattegatt—Skagerack—Jyl- landturen .....	53	522		Summa	2 409	19 476
L 1	Danmark—Värmland—Da- larna—Stockholm .....	57	609		<i>D:o år 1938</i>	2 714	20 267
L 2	Danmark—Värmland—Dalarna —Stockholm över Kattegatt	14	106		<i>» » 1937</i>	2 322	16 496

*» Nordenrundresor. »*

Nr	Antal sålda biljetter		Nr	Antal sålda biljetter		Nr	Antal sålda biljetter	
	II kl.	III kl.		II kl.	III kl.		II klass	III klass
1	62	59	4	6	8	7	21	32
2	6	23	5	—	4	8	5	15
3	7	15	6	2	6			
						Summa	109	162
						<i>D:o år 1938</i>	132	216
						<i>» » 1937</i>	226	371

## För- och eftersäsongresor.

I samma syfte och på samma villkor som under de närmast föregående åren anordnade SJ även under år 1939 för- och eftersäsongresor inom olika delar av landet, varom bestämmelser utfärdades genom bihangsorder nr 621/1938. Antalet resor av olika längd, antalet personkilometer, resandefrekvensen inom olika landskap samt för- och eftersäsongernas omfattning framgå av nedanstående sammanställningar. Biljettantal per landskap motsvarar antalet resor till slutstationer, belägna inom respektive landskap.

*Antalet SJ berörande resor av olika längd samt antal personkilometer.*

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+ - mot f. å. %
		intill 500	501—1 000	över 1 000		
2 klass .....	2 132	224	930	978	2 192	+ 13.6
3 klass .....	15 266	1 228	6 804	7 234	15 802	+ 19.9
Summa	17 398	1 452	7 734	8 212	17 994	+ 19.8

*För- och eftersäsongernas omfattning samt resandefrekvensen inom olika landskap.*

Landskap	För- och eftersäsongtidens omfattning	Antalet försälda, SJ berörande biljetter									
		under vinterför- o. eftersäsongerna			under sommar- eftersäsongen			Summa			Summa år 1938
		2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	
Lappland .....	} $\frac{19}{2}$ - $\frac{21}{3}$ $\frac{18}{4}$ - $\frac{11}{6}$ o. $\frac{16}{8}$ - $\frac{30}{9}$	270	2 185	2 455	69	551	620	339	2 736	3 075	2 130
Norrbottnen ...		—	11	11	—	—	—	—	11	11	5
Jämtland .....	} $\frac{8}{1}$ - $\frac{15}{2}$ och $\frac{15}{8}$ - $\frac{30}{9}$	275	2 250	2 525	207	1 406	1 613	482	3 656	4 138	3 759
Ångermanland		—	3	3	2	4	6	2	7	9	15
Medelpad .....		2	2	4	1	4	5	3	6	9	4
Härjedalen ...		16	193	209	10	61	71	26	254	280	273
Hälsingland ...		14	65	79	3	66	69	17	131	148	117
Dalarna .....		46	99	145	18	88	106	64	187	251	386
Värmland .....		—	27	27	14	55	69	14	82	96	160
Dalsland .....		—	4	4	—	3	3	—	7	7	12
Östergötland...		—	—	—	2	6	8	2	6	8	16
Småland .....		—	—	—	1	19	20	1	19	20	} 40
Öland .....	—	—	—	—	8	8	—	8	8		
Bohuslän .....	} $\frac{15}{8}$ - $\frac{30}{9}$	—	—	—	37	204	241	37	204	241	171
Halland .....		—	—	—	8	69	77	8	69	77	127
Skåne .....		—	—	—	24	140	164	24	140	164	183
Västergötland	—	—	—	1	7	8	1	7	8	6	
Summa		623	4 839	5 462	397	2 691	3 088	1 020	7 530	8 550	7 404
Summa år 1938		579	4 146	4 725	311	2 368	2 679	890	6 514	7 404	

SJ inkomster av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 50 722 kr. (42 448 år 1938)

av resor i 3 klass 242 880 kr. (200 425 år 1938).

## Logivagnar.

Liksom under en del föregående år användes även under vissa perioder av år 1939 sovvagnar såsom logivagnar vid Storlien. Innevarande år beordrades icke några vagnar till Storlien enbart för detta ändamål utan användes endast överstående vagnar, d. v. s. sådana som ankommit till Storlien med sovresande omedelbart före påskhelgen och lämnat Storlien omedelbart efter påskhelgen. Vid Abisko ha några logivagnar däremot icke varit uppställda under år 1939.

I samband med Svenska Stadsförbundets kongress i Eskilstuna den 10—13/8 1939 tillhandahållos vidare 8 st. 2 klass sovvagnar för logiändamål.

Antalet använda logiplatser och SJ inkomst av desamma framgå av följande sammanställning:

Uppställnings-		Antal använda logiplatser			Summa	SJ inkomster, kr.
station	tid	I	II	III		
Storlien .....	<sup>25</sup> / <sub>3</sub> 1939 .....	2	6	13	21	44: 50
	<sup>6</sup> / <sub>4</sub> — <sup>10</sup> / <sub>4</sub> 1939 .....	25	319	108	452	1 084: 50
	Summa	27	325	121	473	1 129: —
	<i>D:o år 1938</i>	28	679	193	900	2 147: —
Abisko .....	1939 .....	—	—	—	—	—
	<i>D:o år 1938</i>	—	813	—	813	2 033: —
Eskilstuna .....	<sup>10</sup> / <sub>8</sub> — <sup>13</sup> / <sub>8</sub> 1939 .....	—	180	—	180	1 878: — <sup>1)</sup>
	Summa s:arum 1939	27	505	121	653	3 007: —
	<i>D:o år 1938</i>	28	1 492	193	1 713	4 180: — <sup>2)</sup>

## Reklamverksamheten för persontrafiken.

För persontrafikreklam funnos nedanstående belopp tillgängliga.

År	Inländsk persontrafikreklam	varav distrikten	Reklam i utlandet	Bidrag till Svenska Trafikförbundet
1939	kr. 272 500: —	60 000: —	59 500: —	65 000: —
	Motsvarande belopp voro för			
1938	kr. 239 800: —	52 700: —	51 200: —	65 000: —

I förhållande till 1938 ökades alltså årets anslag för inrikes reklam med kr. 32 700 och för reklam i utlandet med kr. 8 300: —.

Det förhöjda anslaget möjliggjorde ökad reklamverksamhet, i synnerhet för filmverksamheten.

Reklamverksamheten bedrevs i huvudsak efter samma linjer som under föregående år.

De viktigaste reklamåtgärderna voro följande.

<sup>1)</sup> Här ingår tomdragningsavgift med 384 kr.

<sup>2)</sup> » ingå icke logivagnar för kongresser eller dylikt.



## För reklam i utomnordiska länder.

Stockholm—Oslo, engelsk text .....	5 000
Kartvikblad med amerikansk text .....	200 000
Nordland Rundreisen, tysk text (i samarbete med de övriga nordiska statsbaneförvaltningarna) .....	30 000

## För reklam för Trelleborg—Sassnitzleden.

Reklamtidtabell, tysk, engelsk och fransk text (våren) .....	5 000
» , svensk text (våren) .....	12 000
En värdefull nyhet (Mitropavagn från Göteborg) .....	15 000
Trelleborg—Sassnitz 30 år, reklamvikblad .....	10 000

## För reklam för Malmö—Köpenhamnsleden.

Orienteringsplan för resande till Malmö och Köpenhamn, tåg 11, svensk, tysk, engelsk och fransk text (våren) .....	5 000
Dito för sittresande, svensk, tysk, engelsk och fransk text .....	8 000
Dito för tåg 17, » » » » » » .....	2 000
Reklamtidtabell (våren) .....	15 000
Reklamtidtabell (hösten) .....	25 000
Orienteringsplan för resande till Malmö och Köpenhamn, tåg 11, svensk, tysk, engelsk och fransk text (hösten) .....	2 500
Dito för resande med andra tåg, svensk, tysk, engelsk och fransk text .....	8 000
Totalupplaga: 31 broschyrer och vikblad om 1 602 500 exemplar.	

## Övrigt reklamtryck.

Av *SJ landskapsböcker* färdigställdes under året och utgavs den av Märten Sjöbeck författade landskapsboken Gästrikland—Hälsingland i en upplaga om 6 000 exemplar. Förutom till vissa SJ tjänsteställen (resebyråer, biljettexpeditioner o. dyl.) distribuerades boken för försäljning till samtliga landets bokhandlare och pressbyråer samt till de största bokhandlarna i Danmark, Finland och Norge. Försäljningspriset sattes liksom för tidigare utgivna landskapsböcker till kr. 2:50. Av tidningsartiklar framgår, att boken mottagits med stor välvilja och ansetts vara en värdefull skildring av landskapen.

Serien *SJ landskapsböcker* omfattar nu följande landskap:

- Bohuslän och Göteborg,
- Gästrikland och Hälsingland,
- Halland (slutsåld),
- Närke,
- Skåne (2:a upplagan),
- Småland (slutsåld),
- Värmland,
- Västergötland,
- Östergötland (slutsåld).

Arbetet med en landskapsbok om Södermanland påbörjades. Boken beräknas kunna utkomma i tryck under år 1941.

10 000 st. *vykortsmappar* (varje innehållande 5 vykort) trycktes, avsedda i första hand att tilldelas utlänningar, som anlända till Sverige över Trelleborg, Malmö och Göteborg.

På grund av stark åtgång vid revision och nybyggnad av personvagnar och stor efterfrågan från olika håll har 1938 års upplaga av den i huvudsak för personvagnar avsedda *SJ kartan* över Sveriges järnvägsnät, den s. k. *vagnkartan*, tryckt i sex färger, utgått, varför ny upplaga om 5 000 exemplar ut-

gavs. Den nya kartan översändes till departement, verksstyrelser, större industriföretag och andra institutioner, vilka ansetts hava behov av en fullständig järnvägskarta. Härigenom erhålles en bestående reklam för SJ.

#### Distribution av reklamtryck.

De flesta av ovannämnda reklamtrycken tillställdes allmänheten, bibliotek, läkare, tandläkare, hotell och pensionat, föreningar och sällskap, institutioner m. fl. dels i samarbete med trafikinspektörerna, SJ rese- och upplysningsbyråer, privata resebyråer, trafikföretag och organisationer m. fl. och dels genom det s. k. centralregistret, vilket omfattar omkring 25 000 adresser. Under året utökades registret med adresserna på ett stort antal industriföretag samt de nämnder och kommittéer, vilka tillkommit med anledning av krisen.

#### Filmverksamheten.

Filmverksamheten var omfattande under året. Den utgjorde dels framställning av nya filmer, dels placering av dessa på de allmänna biograferna ävensom filmernas utlåning för visning på annat sätt.

I fråga om SJ:s kortfilmer (10 à 15 minuters körtid) sammansattes de under år 1938 gjorda upptagningarna av bilder från Sollefteå och Riksgränsbanan under 1939 till filmen »Vintersemester», som hade premiär på allmän biograf i Stockholm den 14 januari 1939, respektive »Fjället lockar» med premiär i Stockholm den 25 september 1939.

Järnvägsstyrelsen lämnade bidrag till Mariefreds turisttrafikförening för iordningställande av en film om Mariefred och Gripsholm, »Vid ödenas röda slott».

SJ bekostade vidare en film om Östergötland, vilken sommaren 1939 upptogs i samarbete med Östergötlands turisttrafikförening. Detta är ytterligare en av SJ landskapsfilmer.

De båda sist nämnda filmerna få sin premiär under föråret 1940.

Upptagningar för en film, avsedd att visas på SJ utställning i Köln 1940, igångsattes under sommaren 1939. Samarbete ägde rum med tyska riksbanan, som verkställde vissa upptagningar inom Tyskland. De svenska upptagningarna, huvudsakligen från tågfarjorna och från Sydsverige, gjordes till stor del även på färgfilm.

Järnvägsstyrelsen inköpte 2 st. smalfilmer i färg, sommar- och vinterupptagningar i olika delar av Sverige. De komma att färdigredigeras under 1940.

I december månad påbörjades upptagningar för SJ revyfilm, en nyhet i filmväg inom SJ. Det är avsett att vid varje års slut sammansätta gjorda upptagningar under året till en revyfilm att visas för allmänheten under det efterföljande året. Revyfilmen skall upplysa allmänheten om SJ utveckling och innehålla bilder från tågrörelsen, stationstjänsten, lok- och vagnmodeller, bangårdar, bussrörelsen, person- och godstrafiken m. m. Dess ändamål blir alltså i första hand att sprida bättre kännedom om SJ:s strävan att bli ett fulländat transportföretag till det allmännas tjänst. Revyfilmen blir efter slutförd organiserad visning för allmänheten en arkivfilm, närmast för museiändamål. Upptagningarna kunna även användas till att sammanställa undervisningsfilmer, t. ex. särskilda filmer om lok, om vagnar, om broar, om säkerhetstjänst o. s. v.

Framställning av den ovan nämnda utställningsfilmen och av SJ revyfilm gjordes i SJ:s egen regi under anlitande av särskild filmfirma för det tekniska arbetets utförande.

Reklam medelst s. k. annonsfilmer fortsattes under säsongen 1939—1940. Fyra

nya annonsfilmer för persontrafikreklam (förutom en för godstrafikreklam) framställdes under året. Reklam i persontrafik gjordes för SJ billiga rundturer, SJ familjebiljetter, SJ billiga vinterresor och SJ elektrifiering.

I samarbete med postverket iordningställdes en annonsfilm »Semestern».

Avtal om visning av filmer träffades angående annonsfilmer med 45 Stockholms- och 235 landsortsbiografer (föregående säsong 43 resp. 186). Under sommarmånaderna visades dagligen 2 st. SJ annonsfilmer utomhus på Lisebergs nöjesfält i Göteborg.

Visning av såväl annons- som kortfilmer, i synnerhet de senare, ägde rum inom Sverige dels i samband med trafikombudens propagandaföredrag, dels i skolor, föreningar, sammanslutningar, militärföreläggningar o. dyl. och utom Sverige genom samarbete med svenska och utländska organisationer av olika slag.

SJ ha endast en smalfilmsprojektor för användning vid av SJ anordnade visningar, men då det icke varit tillfyllest med denna enda apparat, måste de flesta visningarna ske genom förhyrning av biograflokaler eller apparater.

SJ filmer visades — förutom på ovannämnda biografer m. m. — inom och utom Sverige i följande omfattning:

<i>Inom Sverige:</i>	Antal besökande
Visning anordnad av Statens Järnvägar .....	75 163
Skolor och föreningar (KFUM, IOGT, NTO, SLU m. fl.) ..	335 806
Utställningar .....	14 790
Militärföreläggningar och soldathem .....	20 925
	446 684

#### *Utom Sverige:*

SJ filmer visades i följande länder: Australien, Belgien, Danmark, Holland, England, Tyskland, Island, Kanada och U. S. A.

#### Propagandaföredrag.

Vid filmvisningar av olika slag gjordes reklam för SJ genom propagandaföredrag av trafikombud eller annan tjänsteman. Dylika föredrag åhördes av cirka 90 000 personer.

#### Fotografier.

Reklamavdelningens bildarkiv berikades genom inköp eller upptagningar i egen regi med omkring 500 nya bilder. Fotografierna användes i trycksaker, vid skyltningar, i tidningsartiklar o. dyl. och utlånades även till tidskrifter, resebyråer med flera andra institutioner. Vid årets slut funnos omkring 6 000 bilder.

#### Annonsering i pressen.

I Sverige annonserades i tidskrifter, resebyråtidningar, en del resehandböcker och tidtabellspublikationer. I dagspressen infördes annonser om SJ billiga vinterresor, sensommarresor och sportresor, ofta i samband med tidnings egen reklam för motsvarande resor.

I utlandet annonserades i huvudsak om Trelleborg—Sassnitz-rutten i tidtabells- och resepublikationer i Danmark, Finland, Norge, England och Frankrike samt i några tidskrifter.

#### Ljusreklam.

Skioptikonreklam gjordes på ridån i flera teatrar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessutom förekom ljusreklam på Nöjesfältet i Stockholm och på Lisebergs nöjesfält i Göteborg.



### Utställningar och dylikt.

SJ deltog i såväl större som mindre utställningar i Sverige och utlandet under året.

I samband med utställningen »Semestern» i Auditorium i *Stockholm* anordnades en utställning med upplysningar om SJ allmänna reseformer, billighetsresor, statistik m. m. Besökareantalet var 38 650.

*Nässjö* stad anordnade en Turist- och hembygdsmässa med anledning av stadens 75-årsjubileum med 53 000 besökare. En av SJ anordnad allmän utställning med historik över Nässjölinjens tillblivelse, utställning av modeller, reklam för SJ olika billiga reseformer, filmförevisning m. m. väckte särskild uppmärksamhet. En stationsskrivare var föreståndare för upplysningstjänsten och biografen (skolans hörsal).

Material till en planerad jubileumsutställning i *Jönköping* med anledning av järnvägens 75-åriga tillvaro iordningsställdes. Utställningen blev inhiberad på grund av krisen. I stället framställdes och uppsattes i stationens väntsal under en tid ett antal tavlor med historiska och statistiska uppgifter. Dessa tavlor överlämnades sedan till Jönköpings Länsmuseum.

I samarbete med SB (KJ) deltog SJ i en mindre turistutställning i *Borgholm*.

En mindre julutställning anordnades i upplysningsbyrån i *Sundsvall*.

Under tiden 19—21 maj i samband med Barnens dag i *Borås* utställdes där en av SJ nyaste sovvagnar — en ACo2c-vagn.

Utställningarna i *San Fransisco* och *New York* tillställdes ett särskilt med amerikansk text iordningställt kartvikblad över Sverige i en upplaga om 119 000 ex. Vidare lämnade SJ viss utställningsmateriel till New York-utställningen.

En hel del förberedande arbeten för internationell trafikutställning i *Köln* 1940 igångsattes. Ett flertal förhandlingar fördes med utställningsmyndigheterna och tyska riksbanan.

### Fönsterskytningar och reklampelare.

Över femtio *fönsterskytningar* utarbetades av reklamavdelningens ateljé och uppställdes under året i femton olika lokaler såsom resebyråer (såväl SJ som privata), upplysningsbyråer och affärer. Av dessa erhöll resebyrån å *Stockholm* C 10, resebyrån å *Göteborg* C 7, upplysningsbyrån å *Malmö* C 7, upplysningsbyråerna i *Sundsvall*, *Gävle* och *Karlstad* 4, Statliga bolagen i *Kalmar* 1 och i *Hälsingborg* 2, resebyrån i *Berlin* 1 och resebyrån i *London* 4 fönster. Skytningarna illustrerade och utgjorde reklam för SJ olika reseformer och billighetsresor, SJ materiel, elektrifiering, färjor, tåg, nya förbindelser m. m.

Ättio dekorativa sidor utfördes och uppsattes i de *reklampelare*, som finnas i *Stockholm*, *Göteborg*, *Karlstad*, *Jönköping*, *Hälsingborg* och *Malmö*. De utfördes efter säsongens fordringar samt efter speciella lokala önskemål.

Förutom några affischer och plakat, som utarbetats av reklamateljén samt trycktes och distribuerades på vanligt sätt, utfördes en del målade *annons- och reklamtavlor* till diverse byråer, trafikombuden, anvisningshallen i *Stockholm* C m. fl. Ett femtiotal affischförslag i olika ämnen utarbetades av ateljén.

### Övriga reklamåtgärder.

Enligt överenskommelser med utländska järnvägar fortsattes affiseringen på stationerna.

En del anläggningar vid SJ visades för skolungdom och föreningar, däribland

för järnvägsmodellbyggareklubben en visning av Hagalund, som samlade över 200 deltagare.

För journalister (svenska och utländska) visades lämpliga delar av SJ anläggningar, vilket resulterade i tidningsartiklar.

Till 20 lokala turistföreningar erlade SJ medlemsavgift.

Fribiljetter och nedsättningar av biljettpriserna beviljades i reklamsyfte styrelsemedlemmar och viss personal vid Svenska Trafikförbundet, Skidfrämjandet och lokala turistföreningar samt i viss utsträckning utländska journalister, föredragshållare, fotografer m. fl. enligt de principer, som förut följts. Den indirekta reklamen för Trelleborg—Sassnitz-leden i form av prenumeration på tidningar och tidskrifter för färjornas passagerare fortsattes.

Bidrag lämnades till en kurs i Jämtland för utbildning av danska skidinstruktörer, vilka sedermera skola ställa sig som ledare för danska grupper i de svenska fjällen.

På Råsunda fotbollsstadion gjordes med jättebokstäver under läktaren reklam för SJ olika billiga reseformer.

Under eftersommaren förbereddes en studieresa i Sverige för ett tjugotal holländska resebyråtjänstemän. Resan måste emellertid inställas.

Till Kungl. Utrikesdepartementets förfogande ställde styrelsen 25 000 kart- och vikblad över Sverige med amerikansk text att användas som bilaga till den av departementet utgivna boken »Outlines of Sweden».

Till väntsalar iordningställdes tavlor med kartor över omgivningarna eller fotografiska motiv från landets olika turistområden. I en del personvagnar in-sattes nya fotografiska förstoringar.

Artiklar och notiser om SJ och dess olika reseformer utarbetades på svenska och främmande språk för olika dagliga tidningar, facktidningar, turistföretags och resebyråers publikationer i in- och utlandet, varjämte dylika företags manuskript granskades beträffande text, som rörde SJ eller där SJ hade intresse av att taga del av manuskriptet före publicerandet.

Ett antal skyddspärmar i skinn för Sveriges Kommunikationer iordningställdes för SJ rese- och upplysningsbyråer.

#### Samarbetet med postverket.

Samarbetet med Postsparbanken fortsattes under året efter samma linjer som tidigare. Posten uppsatte SJ affischer och utdelade broschyrer och vikblad dels på egna större kontor, dels på sådana postanstalter, som icke beröras av SJ. I stället erhöll Postsparbanken fri annonsering på broschyrernas baksida samt fottext på vissa affischer etc.

#### Krisens inverkan.

I samband med den krigiska konflikten inträdde minskning i turisttrafiken till Sverige. SJ:s egen reklamverksamhet i utlandet — den egentliga utlandsreklamen skötes av Svenska Trafikförbundet — minskades. Sälunda upphörde mot slutet av året praktiskt taget SJ:s direkta propagandaverksamhet i de krigförande länderna. I de nordiska länderna gjordes däremot ingen inskränkning, men reklamverksamheten anpassades efter de förändrade förhållandena. Utländska journalisters resor i Sverige minskade.

Den inländska reklamverksamheten har tvåfaldigt syfte, dels trafikvärning, dels upplysningstjänst. Mot årets slut minskades trafikvärningen. Upplysningstjänsten däremot fortgick — och torde böra fortgå, så länge trafiken uppehålls i något så när normala former. Upplysningstjänsten försvårades och krävde oftare än vanligt snabba åtgärder för att anpassas till ändringar i trafiken.

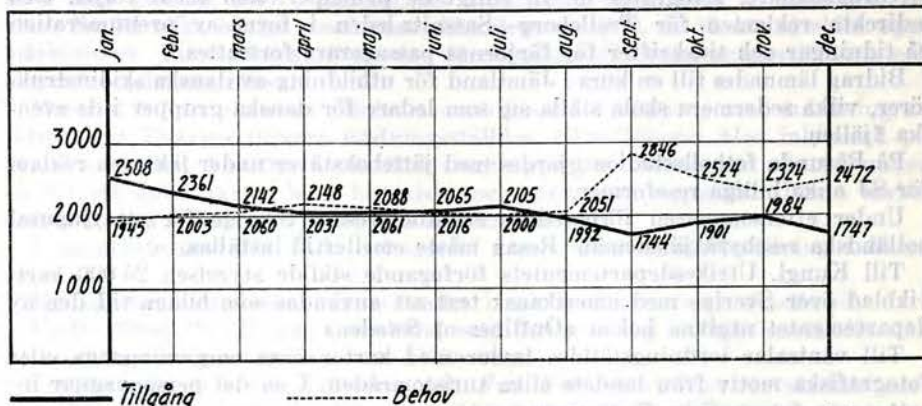
## Godstrafiken.

### Godsvagnparken och dess användning.

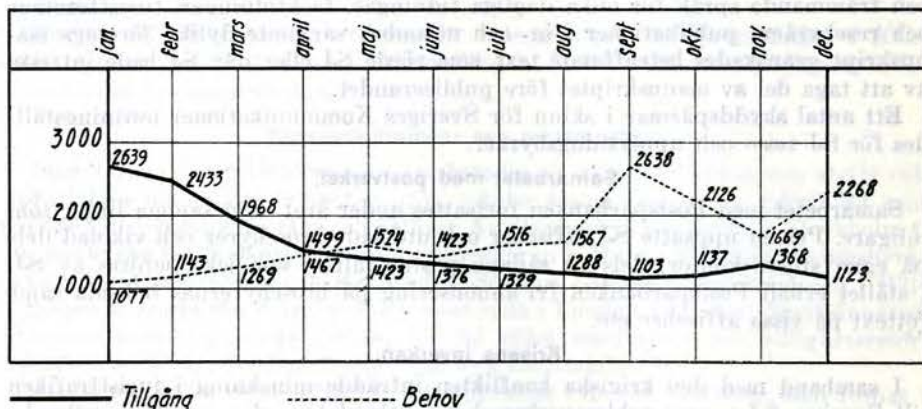
Tillgång på och behov av vagnar.

Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande tvenne grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

a) *Slutna vagnar* (utom H-vagnar).



b) *Öppna vagnar* (utom L-vagnar).



I medeltal per söckendag uppgick behovet av *slutna* vagnar till 2 206 mot 1 986 föregående år och av *öppna* vagnar till 1 641 mot 1 233 föregående år.

Godsvagnarnas medelbelastning i vagnslasttrafik minskades under år 1939 med 0,2 ton från 13,0 ton år 1938 till 12,8 ton. Orsaken till att medelbelastningen sjönk, beror på, att den stora efterfrågan på vagnar särskilt i slutet av året medförde, att ett stort antal småbäriga vagnar — lastförmåga högst 12 ton — måste insättas i fraktbelagd trafik, vilket givetvis ogynnsamt inverkat på medelbelastningen.

Den rådande, synnerligen livliga trafiken medförde, att den dagliga tillgången på vagnar under flera månader var lägre än behovet. Nämnt förhållande

gäller särskilt för öppna vagnar. På grund av rådande förhållanden, tillfördes Statens Järnvägar en myckenhet trafik som tidigare utförts med andra trafikmedel. Trafiken koncentrerades på hamnar vid västkusten, och i synnerhet fingo stationerna i Göteborg en trafik, vars omfattning icke kunnat förutses. För att utfå största möjliga nytta av den tillgängliga godsvagnparken och för att kunna inom behörig tid avveckla den ökade trafik, som var för handen, gjordes vad göras kunde för att påskynda vagnomloppet. Extra tåg anordnades allt efter behov och så långt tillgänglig lokpark det medgav, utlämningen av vagnar till trafikanterna begränsades till vad trafikanten och mottagningsstationen per dag förmådde omsätta, tjänstevagnar utnyttjades i fraktbelagd trafik, så gott detta lät sig göra med hänsyn till vagnarnas nyttighet och trafiksäkerhet, varjämte vagns- och presenningspengar fr. o. m. den 25 september 1939 höjdes med 100 %.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utförd transportarbete belysas i nedannämnda sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal för varje dag			SJ vagnars sammanlagda bärighet i ton vid årets slut	Miljoner godstonkm, exklusive tonkm av lapp-landsmalm m. m.	
	för lastning tillgängligt antal trafikvagnar	antal lastade vagnar			inalles	härav av vagnslaster
		inalles	av trafikant			
1939	1) 3 900	4 201	2 106	310 897	2 638·4	2 306·0
1938	4 400	3 805	1 777	299 321	2 128·9	1 820·0
1937	1) 3 700	3 880	1 922	300 349	2 155·7	1 856·8
1936	4 500	3 669	1 730	287 956	1 879·4	1 587·8
1935	4 800	3 552	1 710	285 176	1 754·9	1 475·9
1934	5 100	3 390	1 650	276 632	1 615·0	1 354·8
1933	5 700	2 940	1 400	278 381	1 376·7	1 149·1
1932	6 600	2 860	1 330	279 119	1 337·7	1 091·1
1931	7 100	3 316	1 660	306 824	1 528·9	1 269·0
1930	7 200	3 564	1 940	309 099	1 622·0	1 357·3
1929	6 500	3 720	2 100	314 283	1 723·8	1 452·1

Fälttjänstövningarna under hösten voro icke av samma storleksordning som de under tidigare år. Mindre sådana förekommo emellertid i Uppland och Jämtland. För transporter till och från övningarna togos omkring 150 vagnar i anspråk, varav omkring 110 slutna. För att i någon mån öka tillgången på slutna vagnar, iordningställdes ett 100-tal Lgp-vagnar (Lrg med pålagda presenningsar). Lgp-vagnarna användes huvudsakligen för transporter av styckegods.

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområden någon av dagarna 2—4 eller 14 oktober. Avslutningsdagarna framgå av följande sammanställning.

F a b r i k e r b e l ä g n a i n o m			
10 trafiksektionen		12 trafiksektionen	
Fabriksort	Avslutningsdag	Fabriksort	Avslutningsdag
Arlöv .....	4/12	Teckomatorp .....	8/12
Kävlinge .....	4/12	Säbyholm .....	9/12
Trelleborg .....	29/11	Ängelholm .....	9/12
Örtofta .....	30/11	Hasslarp .....	2/12
		Hälsingborg .....	25/11

1) Därutöver måste även revisionsmässiga vagnar och tjänstevagnar i viss utsträckning tagas i anspråk för fraktbelagd trafik.

Viktmängden sockerbeter var högre år 1939 än föregående år, nämligen 319 188 ton mot 286 010 ton år 1938. Inom 10 trafiksektionen lastades 61 711 ton mera sockerbeter år 1939 jämfört med föregående år, vilket till största delen berodde på, att fabriken i Örtofta även fick avverka, vad som tidigare tillförts saftfabriken i Eslöv, där driften låg nere. Inom 12 trafiksektionen lastades däremot 5 944 ton mindre år 1939 än föregående år, vilket uppgivits bero på, att betorna voro mindre och lättare förstnämnda än sistnämnda år, och att smutsprocenten år 1939 var osedvanligt låg, allt beroende på den torra väderleken under oktober och halva november månader sistnämnda år.

Alla vid SJ belägna sockerfabriker med undantag av fabriken vid Genevad och Eslöv voro i drift under året.

För transportererna av vitbeter och vitbetmassa inom 10 och 12 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 850 av SJ:s vagnar avdelade, varav omkring 300 småbäriga.

*Träkolstrafiken* under år 1939 var icke av samma storlek som föregående år med dess, särskilt under månaderna januari—mars 1938, stora antal lastade vagnar, men trafiken får dock anses vara mer än medelgod. Under året lastades således sammanlagt 10 485 vagnar träkol vid SJ:s linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn mot 17 716 vagnar under föregående år.

*Malm- och malmsligtransporterna* under året från Fors och Gruvgården—Fors järnväg till Värtan f. v. b. med båt till utlandet omfattade 103 300 ton och *kvartsit-transporterna* från Hardeberga å Bjärred—Lund—Harlösa järnväg till Malmö f. v. b. med båt till Rönnskär 14 900 ton.

*Halm- och hötransporterna* till Kontinenten över färjeleden Trelleborg—Sassnitz omfattade 1 195 vagnar under år 1939, varav 123 vagnar halm och 1 072 vagnar hö. Under åren 1934—1938 lastades följande antal vagnar med hö och halm till Kontinenten, nämligen

år 1938	.....	1 409	vagnar
» 1937	.....	301	»
» 1936	.....	568	»
» 1935	.....	2 154	»
» 1934	.....	1 392	»

*Pappersmassa-, papp- och papperstransportererna* voro i slutet av år 1939 av synnerligen stor omfattning. Under år 1939 transporterades således 308 000 ton dylika varuslag mera än föregående år.

*Stenkols- och kokstransporterna* visa likaså en ökning, vilken är 314 500 ton mer i år mot föregående år.

#### Förändringar inom godsvagnparken.

180 vagnar, varav 156 äldre småbäriga och mindre rymliga vagnar, blevo under året *skrotade eller överförda till bangårds- och tjänstevagnar*.

Under året *levererades* 595 nya godsvagnar, varav 100 litt G, 5 litt L, 465 litt O och 25 litt Ob, samtliga av standardtyp. Härutöver tillfördes trafikvagnparken från övertagna enskilda järnvägar 92 vagnar av icke standardtyp, nämligen 33 slutna och 59 öppna vagnar.

Vid slutet av året voro 546 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ:s vagnpark eller 36 mer än vid 1938 års slut.

#### Godsvagnsamtrafik med andra järnvägar.

Även för årets betkampanj träffades avtal med vissa enskilda järnvägar i Skåne om gemensam hyresfri användning av vagnar för befordring av vitbeter

till och betmassa från sockerfabrikerna i Hälsingborg (avtal med SBH), Trelleborg (avtal med SBH och MTRJ) och Örtofta (avtal med SBH, CHJ och YJ). SJ bidrogo med 18 vagnar för Hälsingborgstrafiken, 58 vagnar för Trelleborgstrafiken och 140 vagnar för Örtoftatrafiken. Att den sistnämnda siffran är avsevärt högre än motsvarande siffra föregående år har sin förklaring däri, att driften vid saftstationen i Eslöv under året nedlagts och att Örtofta övertagit Eslövstrafiken.

Frågan om nytt avtal för den inländska vagnsamtrafiken måste på grund av tidsläget ställas på framtiden. 1924 års avtal (SVS) förlängdes att gälla intill 1940 års slut. S. k. separatavtal i godsvagnssamtrafik (se 1936 års drifttjänststatistik sid. 166—167) träffades under året med NOJ (från 1/3 1939) och med SOEJ (från 1/6 1939).

Även arbetet på de nya upplagorna av de internationella vagnsamtrafikavtalen (VWÜ och RIV), vilka avsetts skola träda i tillämpning den 1 januari 1940, måste på grund av tidsläget ställas på framtiden. Det överenskomms att 1935 års upplagor av avtalen skulle gälla t. v.

## Uppgifter om den inländska godstrafiken.

### Godstågsplan nr 139.

Tågplan 139 tillämpades fr. o. m. den 15 maj 1939. En grafisk framställning av de viktigare i ifrågavarande tågplan upptagna godstågsförbindelserna ingick jämte motsvarande framställning för år 1938 i drifttjänststatistiken för sistnämnda år. De väsentligaste förändringarna i tågplan 139 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

#### *Linjen Stockholm—Göteborg.*

Fjärrgodståget 4717, som i tågplan 138 gjordes till ordinarie tåg å bansträckan Hallsberg—Sävenäs rbg, tillfördes i huvudsak vagnar från fjärrgodståget 4385 å sträckan Storvik—Hallsberg. Det fanns således praktiskt taget redan under tågplan 138 ett genomgående tåg från Storvik till Sävenäs rbg. Tågen 4385 Storvik—Hallsberg och 4717 Hallsberg—Sävenäs rbg sammanslogos därför till ett tåg hela vägen med nummer 4385. Det framfördes från Hallsberg i tågs 4717 läge under föregående tågplan. Tåg 4043 fick i stället tågs 4717 nummer å sträckan Hallsberg—Sävenäs rbg och tåg 4043 kunde således utgå ur tågplanen å denna sträcka.

Tåg 4853 Hallsberg—Laxå ändrades till lokalgodståg och fick nummer 7501. Det bibehöll sin uppgift som anslutningståg till fjärrgodståget 5018 Laxå—Kristinehamn och lokalgodståget 7602 Laxå—Karlstad C.

På grund av den livliga trafiken måste extra fjärrgodståget 4857 köras alla vardagar från Hallsberg till Gårdsjö under tågplan 138. Loket återgick som extra lokalgodståg 7514 till Hallsberg. Ett ordinarie tåg, som fick nummer 7557, anordnades därför i det läge, som tåg 4857 haft under föregående tågplan. Det i tågplan 138 upptagna tåget 7557 Hallsberg—Laxå blev härigenom obehövt och kunde utgå ur tågplanen.

#### *Linjen Stockholm—Malmö.*

Fjärrgodstågets 4003 sena ankomsttid till Nässjö medförde vissa svårigheter för Nässjö att hinna omkoppla vagnar från detta tåg till fjärrgodståg 4001.

Med anledning härav fick fjärrgodståget 4005 Stockholm—Norrköping fortsätta från Norrköping (avg. Ståthöga 1.23) till Nässjö (ank. 4.44). Samtidigt kunde fjärrgodståget 4003 indragas å bansträckan Mjölby—Nässjö. Genom att tåg 4005 fick framgå till Nässjö underlättades arbetet med omkopplingen av nyssnämnda vagnar i Nässjö samtidigt som vagnar till Hässleholm och bortom kunde vidareändas från Nässjö med det först avgående fjärrgodståget på förmiddagen kl. 8.20, i stället för med det därpå följande fjärrgodståget kl. 10.22. Vagnar från tåg 4005 till Hässleholm och Malmö fingo härigenom 2 timmar kortare befordringstid än under föregående tågplans giltighetstid.

En naturlig följd av dessa ändringar blev, att numret å fjärrgodståget 4353 måste ändras till 4001. Det tåg, som framförts i tågs 4001 läge under tågplan 138, erhöll nummer 5461.

I motsatt riktning hade fjärrgodståget 4350 icke längre karaktär av genomgående tåg från Malmö till Norrland. Det tåg, som under tågplan 138 framförts som fjärrgodståg 4350 å bansträckan Malmö—Nässjö fick därför nummer 5462. Fjärrgodståget 4350 utgjordes av helt nyutrustat tåg från Nässjö.

Fjärrgodståget 4006 skulle enligt tågplan 138 icke framföras onsdagar och torsdagar å sträckan Nässjö—Mjölby. Den ökade trafiken medförde emellertid att tåget i regel måste köras även dessa dagar. I tågplan 139 anordnades tåget därför att gå dagligen.

Fjärrgodståget 4002 Trelleborg—Malmö—Norrköping fick fortsätta från Norrköping (avg. Ståthöga 10.27) till Stockholm (ank. Tomtebodas 14.06). Härigenom kunde vagnar från bl. a. Trelleborg och Malmö, som avsändes därifrån på kvällen, ställas till mottagarens förfogande på eftermiddagen nästa dag vid Stockholm N och Stockholm S. Med anledning av tågs 4002 framdragande till Stockholm kunde fjärrgodståget 4010 indragas Norrköping—Stockholm. Det bibehölls emellertid å bansträckan Mjölby—Ståthöga men fick å denna sträcka nytt nummer, 4352.

#### *Linjen Boden—Krylbo—Mjölby.*

Fjärrgodståget 4203, som under tågplan 138 utgått från Mellansel, indrogs å bansträckan Mellansel—Krylbo. I stället fick fjärrgodståget 6551 å bansträckan Vännäs—Långsele förlängt uppehåll i Mellansel, varigenom tåget kunde övertaga även trafiken från tåg 4203 å sträckan Mellansel—Långsele. Vagnar från tåg 6551 till Ånge och stationer därbortom vidarebefordrades från Långsele med fjärrgodståget 4353.

Det antal vagnar till Ljusdal och stationer därbortom, som tillfördes Ånge på kvällen efter tågs 4205 avgång, var så stort, att alla vagnar icke kunde medtagas därifrån i tåg 4355 på natten. Ett nytt fjärrgodståg anordnades därför från Ånge till Krylbo i anslutning till fjärrgodståget 4247 Krylbo—Tomtebodas. På grund härav kunde tågs 4355 trafikuppgift begränsas att omfatta endast vagnar till Västanfors, Frövi och stationer därbortom, under det att det nya tåget medförde vagnar till övriga stationer söder om Ljusdal. Tåget fick nummer 4201 och blev genomgående Ånge—Tomtebodas. Samtidigt utgick tåg 4247 Krylbo—Tomtebodas ur tågplanen.

Tågs 4351 tidiga avgångstid från Ånge medförde bl. a. att tåget icke fick anslutning från vissa godsvagnsförande tåg å sidolinjerna. Så t. ex. kunde vagnar till Mosås och bortom, som kommo till Ånge med tåg 6124, till Bollnäs med tåg 8342 och till Storvik med GDJ tåg 123, icke medsändas tåg 4351. Dessa vagnar måste därför medtagas av det efterföljande tåget 4205. Då tåg 4351 dessutom hade längre uppehåll i Krylbo än vad som var nödvändigt, kunde

tåget med fördel senareläggas 1 tim. 27 min. från Ånge, så att en mer ändamålsenlig uppdelning av de båda tågens trafikuppgifter sinsemellan kunde göras. Fjärrgodståget 4351 fick sålunda till huvuduppgift att medtaga vagnar till Mosås och stationer därbortom, medan fjärrgodståget 4205 fick till huvuduppgift att ombesörja den övriga av de båda tågens trafik.

Å bansträckan Östersund—Ånge—Sundsvall gjordes vissa mindre ändringar, i det fjärrgodstågen 5927 och 5925 Östersund—Ånge resp. 6123 och 6125 Ånge—Sundsvall sinsemellan fingo byta nummer i samband med vissa ändringar ifråga om tågens lägen. Lokalgodståget 8305 Storvik—Krylbo indrogs som ordinarie tåg. Det bibehölls emellertid i tågplanen som extra lokalgodståg å sträckan Byvalla—Krylbo för oförutsedd trafik från i första hand bruksstationerna Byvalla, Horndal och Fors. Det fick emellertid något ändrat läge. För trafiken från och över Storvik anordnades fjärrgodståget 4385 Storvik—Krylbo i tågs 4203 läge under föregående tågplan. Härigenom erhöles ett genomgående tåg från Storvik till Göteborg (jfr linjen Stockholm—Göteborg).

I motsatt riktning fick lokalgodståget 8306 Krylbo—Storvik, vilket utgjorde direkt fortsättning på lokalgodståget 7252 Hallsberg—Krylbo, nummer 7252. Detta tåg framfördes således å bansträckan Hallsberg—Storvik.

Den tidsvinst för fjärrgodstågen, som elektrifieringen av linjen Ånge—Långsele medförde, utnyttjades på så sätt, att tågen å sträckan Långsele—Vännäs kunde givas längre gångtider, utan att tågföringen härigenom försämrades. De längre gångtiderna åter möjliggjorde, att kraftigare loktyp (litt Gb i stället för litt B) kunde användas och att större vagnvikt kunde framföras i vart och ett av tågen. Med anledning härav indrogs fjärrgodståget 4206 å sträckan Ånge—Vännäs, varjämte fjärrgodståget 4352 tidigarelades å samma sträcka, så att det utan försening kunde medföra vagnar, som skulle vidareändas i lokalgodstågen från Vännäs på morgonen. Tåget avgick från Ånge 16.02 (18.05) och ankom till Vännäs 2.55 (7.18). För lokalgodstågen å sträckan Ånge—Boden företogs endast smärre ändringar.

#### Godstågsrörelsen.

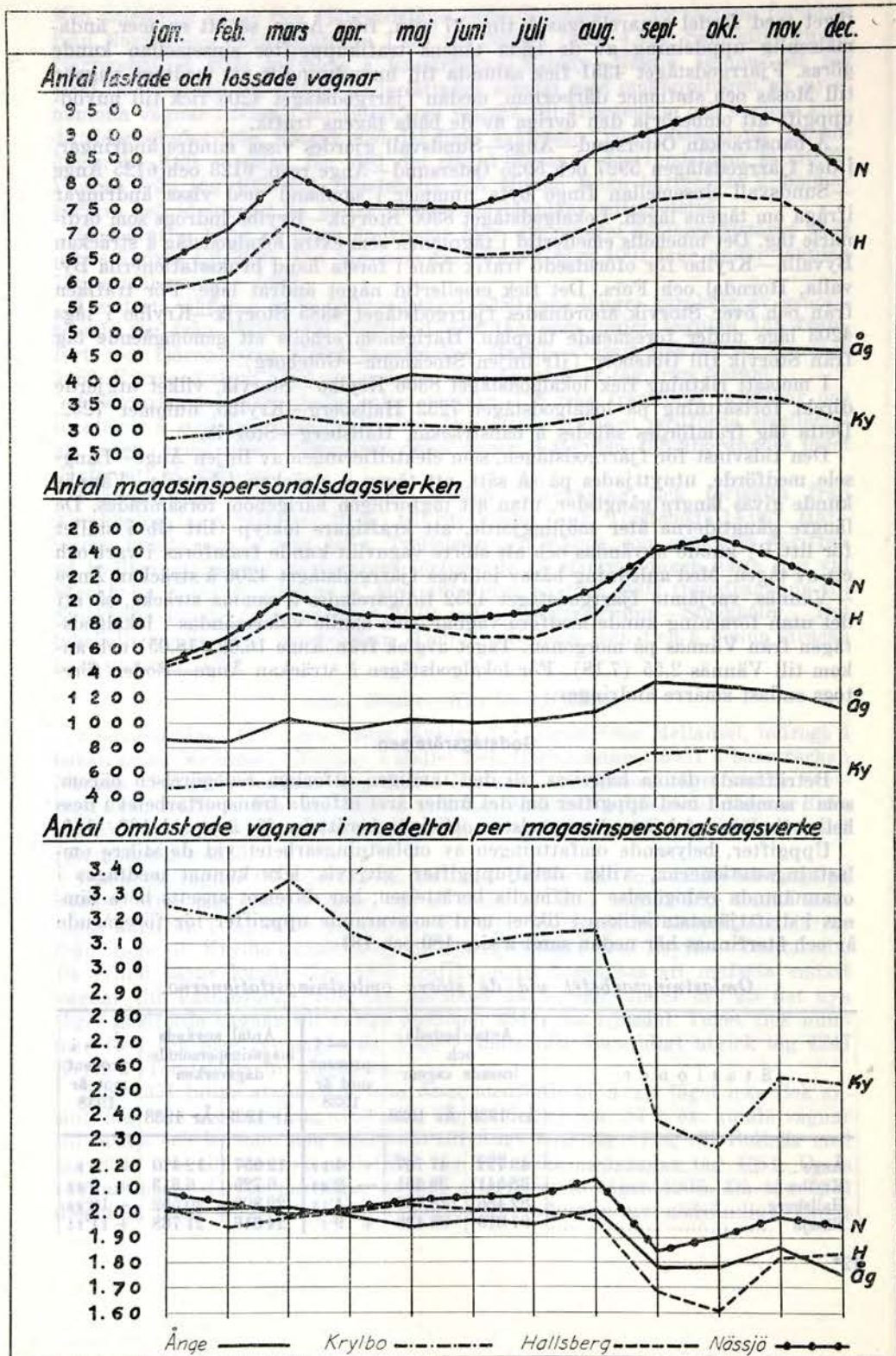
Beträffande denna hänvisas till den tämligen utförliga redogörelsen härom, som i samband med uppgifter om det under året utförda transportarbetet i dess helhet är lämnad i järnvägsstyrelsens officiella berättelse för året, sid. 16\*—18\*.

Uppgifter, belysande omfattningen av omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna, vilka detaljuppgifter givetvis icke kunnat medtagas i ovannämnda redogörelse i officiella berättelsen, har däremot ansetts böra lämnas i drifttjänststatistiken i likhet med motsvarande uppgifter för föregående år och återfinnas här nedan samt å sid. 180 och 181.

#### Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i procent mot år 1938	Antal använda magasinpersonalsdagsverken		+ — i procent mot år 1938
	År 1939	År 1938		År 1939	År 1938	
Ånge .....	49 722	47 767	+ 4.09	12 957	12 470	+ 3.9
Krylbo .....	38 541	39 481	— 2.38	6 725	6 313	+ 6.53
Hallsberg .....	82 486	78 758	+ 4.73	22 809	20 552	+ 10.98
Nässjö .....	97 016	88 439	+ 9.7	24 316	21 768	+ 11.71





## Antalet omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Stationer	I medeltal per dagsverke omlastade vagnar under åren				
	1939	1938	1937	1936	1935
Ånge .....	1'93	1'92	1'89	1'94	1'98
Krylbo .....	2'93	3'10	3'15	3'16	3'09
Hallsberg .....	1'92	2'01	2'01	2'03	2'01
Nässjö .....	2'01	2'03	2'01	2'06	2'14

## Stations- och omlastningsvagnarnas användning under senaste femårsperiod.

Stationer	Medelbelastning per vagn vid avgången från nedannämnda stationer									
	År 1939		År 1938		År 1937		År 1936		År 1935	
	11—17 juni kg	19—25 nov. kg	12—18 juni kg	20—26 nov. kg	14—20 juni kg	21—27 nov. kg	8—14 juni kg	22—28 nov. kg	1—7 juni kg	1—7 dec. kg
Ånge .....	3 610	3 738	3 325	3 544	3 394	3 377	3 022	3 579	2 808	3 187
Krylbo .....	2 760	3 363	2 535	2 606	2 708	2 464	2 439	2 451	2 540	2 558
Hallsberg .....	2 971	3 397	2 750	2 750	2 958	2 736	2 543	2 887	2 692	2 896
Nässjö .....	2 823	3 436	2 585	2 819	2 858	2 817	2 684	2 931	2 736	2 898

## Reklamationsverksamheten.

## Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1939 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå:

År	Av järnvägsstyrelsen avgjorda ersättningsanspråk								Statens järnvägars totala kostnad kronor <sup>2)</sup>
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	För- kommet gods %	Skadat gods %	Ersättnings- belopp kronor <sup>1)</sup>	Antal	% av hela antalet	Ersättnings- belopp kronor <sup>1)</sup>	% av hela be- loppet	
1939	4 425	21	79	<sup>3)</sup> 217 131: 85	1 512	25	92 967: 34	30	227 027: 41
1938	3 708	21	79	<sup>4)</sup> 197 138: 41	1 238	25	78 169: 10	28	190 584: 23
1937	3 646	22	78	172 902: 56	1 214	25	88 032: 98	34	177 769: 78
1936	3 198	23	77	<sup>5)</sup> 133 437: 71	940	23	50 060: 87	27	140 294: 85
1935	2 729	21	79	101 617: 95	703	20	50 944: 80	33	115 673: 24

<sup>1)</sup> Beloppen avse i fråga om samtrafikskändningar även å främmande järnvägar fallande belopp.

<sup>2)</sup> Vid beräkning av dessa belopp har hänsyn tagits dels till de belopp, som genom avräkning debiterats och krediterats främmande järnvägar, dels till de belopp, som influtit genom försäljning och i form av inbetald gottgörelse. — <sup>3)</sup> Därav kronor 6 304: 23 för gods, som förstörts vid eldsvåda i vagn 37 282, framförd å sträckan Linköping C.—Göteborgs B:s den 12 maj 1939. —

<sup>4)</sup> Därav kronor 6 614: 51 för gods, som förstörts vid eldsvåda i vagn 31268, framförd å sträckan Stockholm S—Nässjö den 2 mars 1938. — <sup>5)</sup> Därav kronor 8 671: 27 för gods, som skadats vid tågurspårning å linjen Mölnbo—Järna den 8 oktober 1936.

Av de under år 1939 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 35 (f. å. 29) förkommet och 353 (272) skadat resgods. Av de förstnämnda blevo *samtliga* (f. å. 28) och av de 353 sistnämnda 322 (234) bifallna.

De under år 1939 och år 1938 inkomna ersättningsanspråkens fördelning å olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
		Antal	Ersättningsbelopp kronor	Antal	Ersättningsbelopp kronor	
Förkommet gods .....	1939	908	53 589: 84	17	776: 85	53 101: 72
	1938	792	35 178: 29	8	629: 27	36 532: 55
Skada genom:						
bräckage .....	1939	2 478	85 651: 14	1 130	52 339: 55	106 465: 64
	1938	1 971	82 358: 56	863	38 782: 58	79 624: 71
rangering (även bräckage) ..	1939	81	13 729: 79	8	1 508: 91	12 237: 54
	1938	83	16 441: 37	1	304: 30	15 357: 13
våta .....	1939	128	10 933: 95	39	6 228: 40	9 607: 11
	1938	158	12 607: 91	48	12 560: 58	11 431: 96
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt.....	1939	161	7 152: 89	15	1 049: 41	7 235: 34
	1938	155	6 500: 95	8	1 786: 01	5 492: 14
eld och värme .....	1939	39	19 394: 41	4	655: 42	14 414: 34
	1938	77	18 231: 47	4	2 299: 26	19 726: 01
frost .....	1939	18	1 939: 19	29	2 154: 47	2 039: 92
	1938	46	4 278: 39	46	2 569: 51	4 397: 38
godsets naturliga beskaffenhet .....	1939	11	212: 40	42	5 820: 74	227: 98
	1938	17	4 332: 99	33	4 569: 15	1 406: 05
minskning .....	1939	102	3 443: 72	72	3 584: 90	3 611: 99
	1938	121	3 082: 58	87	4 022: 45	3 401: 96
stöld .....	1939	75	1 930: 81	18	560: 37	1 542: 95
	1938	58	1 598: 66	12	241: 93	1 286: 03
försening .....	1939	335	16 660: 33	104	15 676: 17	15 404: 89
	1938	105	3 649: 29	70	7 152: 42	3 194: 44
andra orsaker .....	1939	89	2 493: 38	34	2 612: 15	1 137: 99
	1938	125	8 827: 95	58	3 251: 64	8 733: 87
Summa	1939	4 425	217 131: 85	1 512	92 967: 34	227 027: 41
	1938	3 708	197 138: 41	1 238	78 169: 10	190 584: 23

Under år 1939 prövades av skiljenämnd ett (f. å. elva) av styrelsen avgjort ärende. Beträffande 1939 års ärende (av f. å. sju) fastställdes styrelsens beslut.

## Godsregleringsärenden.

### Saknat och övertaligt gods.

Under år 1939 inkommo till reklamationskontoret 13 357 (f. å. 7 158) förlustrapporter, därav för resgods 552, och 7 490 (4 755) tillöversrapporter, därav för resgods 2 674. Genom kontorets egna åtgärder kunde 3 565 (2 165) förlustrapporter, därav för resgods 188, och 2 742 (1 586) tillöversrapporter, därav för resgods 175, regleras. Genom stationernas åtgöranden — delvis som en följd av reklamationskontorets särskilda förfrågningar eller anvisningar — bragtes gods till rätta, så att ytterligare följande antal rapporter under året kunde avföras, nämligen 5 101 (2 903) förlustrapporter, därav för resgods 247, och 3 102 (2 446) tillöversrapporter, därav för resgods 2 070. I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 69·6 (76·4) %.

Den ekonomiska innebörden av reklamationskontorets godsregleringsverksamhet framgår i stora drag av följande.

Genom *särskild undersökning* kunde 251 (207) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 148 (148) fall. Summan av värdena i dessa 148 (148) fall utgör 52 785 (44 443) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående till värdet icke kända 103 (59) fall, blir hela vinsten av undersökningsförfarandet under året 89 520 (62 160) kronor.

Genom *jämföring och identifiering* kunde 3 314 (1 958) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 1 698 (1 054) fall. Summan av värdena i dessa 1 698 (1 054) fall utgör 162 045 (74 053) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 1 616 (904) fall, blir vinsten av jämförings- och identifieringsförfarandet under året omkring 316 264 (137 567) kronor.

Hela utbytet av reklamationskontorets godsregleringsverksamhet under året kan sålunda enligt ovanstående beräknas till omkring 405 784 (199 727) kronor. Värdet av det gods, som tillrättakommit under året huvudsakligen genom stationernas egna åtgärder, är icke känt.

De ersättningsbelopp för i *inrikes* trafik förkommet gods, som styrelsen utbetalat under de senaste 5 åren, framgå av följande sammanställning:

år 1939	.....	50 869	kronor
» 1938	.....	33 723	»
» 1937	.....	35 001	»
» 1936	.....	36 559	»
» 1935	.....	23 554	»

### Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1939 (1938) inkommo 5 414 (4 899) anmälningar angående förlorade och 25 450 (21 804) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 1 808 (1 630) anmälningar angående förlorade och 1 794 (1 612) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 329 (355) anmälningar angående förlorade och 3 889 (3 214) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

## Restititioner av biljett- och fraktavgifter.

(In- och utländsk trafik).

År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden		Avgjorda fraktrestitutionsärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1939	13 647	250 665	2 381	1 409 694
1938	12 026	207 756	2 347	1 356 617
1937	11 051	181 773	2 389	1 416 174
1936	9 064	145 242	2 360	1 199 020
1935	8 126	118 599	2 128	1 302 667

## IV

KORTA MEDDELANDEN RÖRANDE DRIFTEKKNISKA  
FÖRBÄTTRINGAR SAMT VISSA PROV OCH RÖN.

## Biljettmaskiner.

Som fjärde station i Sverige erhöll Stockholm C i november 1939 biljettmaskiner, vilka togos i bruk i april 1940. Inalles installerades vid nämnda station 14 sådana maskiner av tre olika typer, nämligen 3 snabbtryckare, 9 luckmaskiner och 2 samtrycksmaskiner. Antalet av varje typ bestämdes med hänsyn till det antal biljetter, som brukat försäljas för olika stationsrelationer. I *snabbtryckarna*, som kunna trycka upp till 200 biljetter i minuten, finnas biljettklichéer av de 15 slag, varav biljetter mest försäljas i Stockholm, nämligen tur- och returbiljetter till stationerna å bandelarna Stockholm—Uppsala och Stockholm—Södertälje. I *luckmaskinerna* finnas i varje maskin 950 klichéer till biljetter till stationer med en resandefrekvens, som ligger något under den å ovannämnda bandelar rådande. I *samtrycksmaskinerna* slutligen ligga klichéer till biljetter, som försäljas i än mindre omfattning.

För varje biljettslag i *snabbtryckarna* finnes en särskild tryckcell, som kan sägas vara en biljettmaskin i miniatyr. Denna tryckcell trycker biljetter, räknar samtidigt antalet tryckta biljetter, skär av biljetten från kartongrullen och kastar fram den åt den resande. Biljettören behöver endast trycka på en knapp och ta emot avgiften från den resande.

*Luckmaskinernas* konstruktion är i huvudsak följande. De 950 klichéerna ligga i ramar i maskinens underrede. Sju rader klichéer äro för närvarande inlagda. Ytterligare en rad klichéer kan inläggas, om så erfordras. Klichéernas läge i maskinerna markeras å ett åttkantigt prisma, som kan föras över klichéerna. Över klichéerna löper även en s. k. tryckslåde, som kan inställas över alla klichéer i maskinen. Med tillhjälp av en på tryckslädens baksida befintlig visare sker inställningen på önskad kliché. När trycksläden är inställd, nedtryckes strömbrytaren, varvid alla för tryckningen nödvändiga rörelser i trycksläden utföras. Bland annat datumstämplas biljetten, åsättes löpande nummer och registreras på tre olika ställen. Avläsningen av biljettörens kassaställning sker efter ett enkelt handgrepp. Uteblir den elektriska strömmen, kan maskinen drivas för hand.

*Samtrycksmaskinerna* äro i huvudsak av samma konstruktion som luckmaskinerna, men äro, med hänsyn till att i dem ligga klichéer till mindre gångbara biljetter, icke utrustade med elektrisk motor. I samtrycksmaskinerna tryckas biljetter i mån av behov av samtliga biljettförsäljare. Maskinen registrerar därvid för varje biljettförsäljare det belopp, denne har att redovisa. Varje biljettör använder sin särskilda »kontrollåda», som är försedd med en för biljettförsäljaren gällande bokstavsbeteckning. Utan sådan kontrollåda kan maskinen ej arbeta. Kontrollådan insättes i maskinen, den önskade biljetten tryckes, och registreringen sker automatiskt å en kontrollremsa med angivande av pris, klichénummer och biljettförsäljarens bokstavsbezeichnung. Genom att samtrycksmaskiner anskaffats, ha luckmaskinerna kunnat göras mindre och därigenom mera snabbarbetande, och utskrivningen av biljetter för hand har kunnat avsevärt minskas.

Anskaffandet av biljettmaskiner för Stockholm C har möjliggjort inredning av rymligare, vackrare och sundare biljettexpedition å stationen. (Se bilden!)



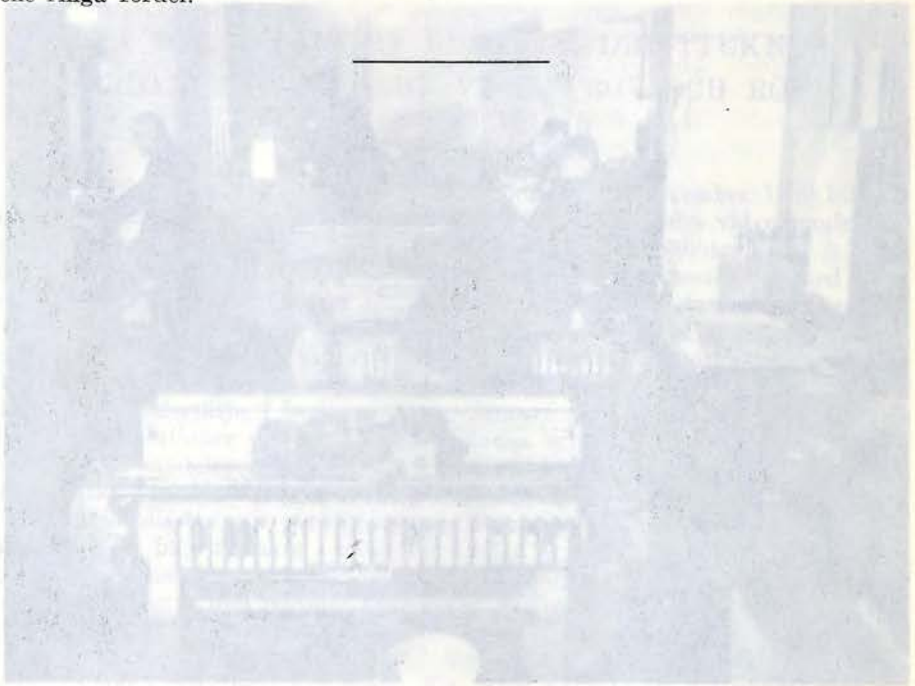
*Interiör från södra biljettexpeditionen å Stockholm C efter ominredning i samband med införande av biljettmaskiner.*

Biljettmaskinerna taga nämligen i jämförelse med förut använda biljettskåp mycket litet utrymme i anspråk. Ur kontrollsynpunkt sett är användningen av biljettmaskiner även överlägsen biljettförsäljning från skåp. När maskinsystemet fullständigt genomförts, erfordras ej heller förvaltning och förvaring av de stora lager av biljetter, representerande miljonvärden, som med det hittills använda systemet äro nödvändiga. Expeditionsföreståndaren påvilande kontrollarbete blir enklare liksom redovisningen till kontrollkontoret och uppgifterna för statistiken, i synnerhet i den mån antalet enskilda järnvägar minskas.

Genom anskaffandet av biljettmaskiner har så gott som all biljettförsäljning vid Stockholm C kunnat förläggas till södra biljettexpeditionen. Endast lördagar och söndagar samt vid högtrafik å andra veekodagar hålles norra biljettexpeditionen öppen för viss lokaltrafik.

#### Användning av avfallstjära som bränsle för ångcentral.

Vid gasverket i Hagalunds övre erhålles som biprodukt cirka 50 ton tjära per år. För denna har det alltid varit svårt att vinna avsättning. Våren 1939 inmonterades därför i en av pannorna i ångcentralen i Hagalunds övre en roterande brännare för förbränning av tjära. Brännaren visade sig fungera till belåtenhet. Genom förbränning av tjära i nämnda aggregat sparas årligen cirka 53 ton stenkol om 7 500 v.e. per kg. Tjäran håller nämligen ett värmevärde av cirka 8 000 v.e. per kg och är således ett ganska högvärdigt bränsle. Bortfallandet av arbetet med den besvärliga avyttringen av tjäran är även en icke ringa fördel.



Ångcentralens ångpanna är en av de viktigaste delarna i en ångcentral. Den består av en eller flera pannor som innehåller vatten. Vattenet värms upp av bränslet och ångor av vatten ångor som används för att driva turbinerna. Turbinerna är mekaniska maskiner som omvandlar värmen till mekanisk energi. Turbinerna är ofta kopplade till en generator som omvandlar mekanisk energi till elektrisk energi. Ångcentraler används fortfarande i många delar av världen, särskilt i utvecklingsländerna. De är fortfarande en viktig del av energiproduktionen i många länder.





Gemensam anskaffandet av biljettmaskiner har så ofta som till biljettförskäning vid Stockholms C knövat förläggas till såväl tillstånds-expeditionen. Endast lördagar och söndagar samt vid härftrafik å andra verkstagar hållas några biljetts-expeditioner öppna för viss lokaltrafik.

#### Användning av avfallstjärna som bränsle för ångcentral.

Vid gasverket i Hagslunda Östra ochållas som brennstoff cirka 50 ton tjära per år. För denna har det alltid varit ett stort svårigheter. Våren 1930 inmonterades därför i en av pannorna i ångcentralen i Hagslunda Östra en 15-terande brännare för förbränning av tjära. Brännaren skilde sig frångått till behållning. Gemensam förbränning av tjära i såväl ångcentral som i ångpanna cirka 53 ton stenkol om 7500 v.a. per kg. Tjäran håller nämligen ett värmevärde av cirka 8000 v.a. per kg och är således ett mycket värdigt bränsle. Bortfallandet av arbetet med den betydliga avfallstjäran av tjära är även en icke ringa fördel.



## Svenska Järnvägar nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Beskrivningar berättelser för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige och utomlands i förhållande till järnvägs- och trafikverksamhet i Sverige.)

De tekniska utvecklingarna för järnvägs- och trafikverksamhet i Sverige för åren 1922-1923.

Förteckning över de förhållanden som äro förhållanden i Sverige och utomlands i förhållande till järnvägs- och trafikverksamhet i Sverige för åren 1922-1923.

Järnvägsverksamhetens framställningar utgörande delar för åren 1922-1923.

Järnvägsverksamhetens utveckling för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1922-1923. (The main direction of activity in 1922-1923.)

Järnvägsverksamhetens utveckling för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1922-1923. (The main direction of activity in 1922-1923.)

Maskinverksamhetens utveckling och tekniska utveckling i Sverige för åren 1922-1923. (Förhållanden i förhållande till järnvägs- och trafikverksamhet i Sverige.)

Psykologiska förhållanden och tekniska utvecklingarna för järnvägs- och trafikverksamhet i Sverige för åren 1922-1923.

Svenska Järnvägar tekniskt utveckling för riksdagen för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige.)

Svenska Järnvägar utveckling för riksdagen för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige.)

Svenska Järnvägar utveckling för riksdagen för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige.)

Svenska Järnvägar utveckling för riksdagen för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige.)

Teknik utveckling för riksdagen för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige.)

Trafikverksamhetens utveckling för åren 1922-1923. (Förhållanden i Sverige.)

Arbetsförhållanden för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1922-1923.

### Vårskolor m. m.

1924-1925: en teknisk utveckling för åren 1924-1925.

1926: 1. Tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1926-1927. (Förhållanden i Sverige.)

1927: 1. Tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1927-1928.

1928: 1. Tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1928-1929. (Förhållanden i Sverige.)

2. Tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1928-1929. (Förhållanden i Sverige.)

3. Tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1928-1929. (Förhållanden i Sverige.)

1929: 1. Tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1929-1930. (Förhållanden i Sverige.)

2. Beskrivning av tekniska utvecklingarna för riksdagens verksamhet i Sverige för åren 1929-1930. (Förhållanden i Sverige.)