STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

JÄRNVÄGSMUSEUM GÄVLE

A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSER FÖR PERSON- OCH GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1940

Ur Trafikverkets museers samlingar
Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1941
143282

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK ÅR 1940

0712

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONSSERIE

Statens Järnvägar
Trafikens avdelning
Inkom 2 JUL. 1945
Ekn

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSER FÖR PERSON- OCH GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1940

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

JÄRNVÄGSMUSEUM GÄVLE

A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSER FÖR PERSON- OCH GODSTRAFIKEN M. M.

ÄR

1940

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1941
143282

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

[1]) Ang. bilavdelningens kostnader se SJ officiella årsberättelse, tabell 12.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

FÖRORD

Föreliggande 9:de årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik företer beträffande omfattning och delvis även ifråga om plan och uppställning väsentliga avvikelser från närmast föregående årgång. Vid den översyn av järnvägsstatistiken, som föranleddes av det av chefen för finansdepartementet den 21 juni 1940 gjorda uttalandet angående allmänna riktlinjer för det fortsatta besparingsarbetet inom statsförvaltningen, uteslöts ett flertal tablåer ur drifttjänststatistiken, varjämte innehållet i övrigt undergick revidering i besparingssyfte. I föreliggande årgång återfinnas sålunda icke redogörelse för distriktens och sektionernas omfattning (sådan finnes i SJ officiella årsberättelse), tabeller över personalens tjänstledighetsdagar (finnas delvis i SJ officiella årsberättelse) samt över sjukledighetsorsaker, specificerad tabell över maskinsektionernas driftverkstäder och andra tjänsteställen för reparation av rullande materiel, deras personaluppsättning m. m., tabell över antalet konstituerade tjänstemän, som under året tillträtt befattning samt dessas medellevnadsålder och medelantal tjänsteår m. m. (sistnämnda tabell är dock avsedd att åter intagas vart tredje eller femte år), vidare finnas icke tabeller över löneuppgifter rörande viss, huvudsakligen kollektivt anställd personal, månatliga uppgifter angående förbrukning av bränsle och elektrisk energi (finnas i månadsstatistiken), tabeller över antal dagar, som krävts för olika slag av reparationer å den rullande materielen, uppgifter om under driften uppkomna skador å rullande materiel, tabeller över huvudverkstädernas tillverkningar och över förbrukade mängder av vissa viktigare förrådseffekter, uppgifter om samarbete mellan SJ och främmande billinjer samt om föreningsstations- och vagnväxlingsbidrag.

Genom ovannämnda uteslutningar och genom omarbetning av en del kvarstående tabeller och redogörelser har sidantalet i publikationen kunnat nedbringas till att omfatta 103 sidor mot 186 sidor i motsvarande statistik för år 1939.

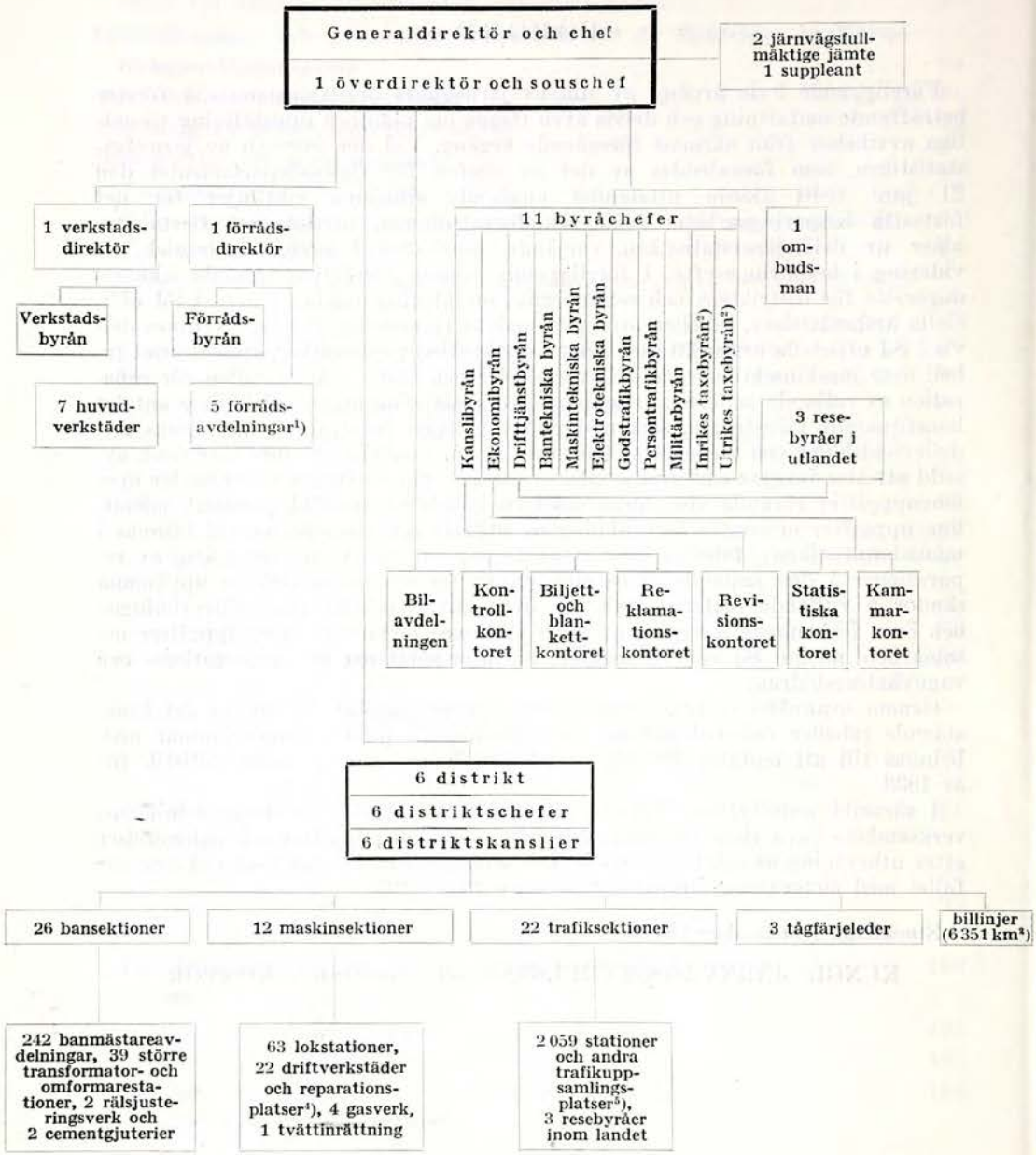
I särskild publikation »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet» hava vissa för banavdelningen speciella uppgifter och redogörelser efter utbrytning ur drifttjänststatistiken sammanförts, i likhet med vad som var fallet med motsvarande uppgifter för åren 1934—1939.

Stockholm i november 1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Förvaltningsindelning:
Statens järnvägars organisation vid årets slut.



[1]) Förrådsintendentskontor med tillhörande huvudförråd. — [2]) Inrikes taxebyrån och Utrikes taxebyrån indrogos den 1/1 1941, då persontaxebyrån och godstaxebyrån tillkommo. — [3]) Trafikerad väglängd. — [4]) Med minst omkring 10 arbetare. — [5]) Rälsbusshållplatser medräknade.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1940 och 1939 vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

Organisationsförändringar m. m.

Km	Bandelar	Datum	Sektion nr Ba	Ma	Ta
	Förändringar i sektionernas omfattning:				
34·9	Smedberg—Lysekil införlivades	1/7 39	9	5	9
23·9	Vartofta—Tidaholm införlivades	»	8	5	8
437·7	(Gällivare)—(Sorsele) och Arvidsjaur—Jörn tillfördes[1]	1/10 39	—	—	20
239·2	Sorsele—Storuman—Hällnäs tillfördes[1]	»	—	—	21
32·0	Mjölby—Hästholmen införlivades	1/1 40	2	2	2
15·1	Ulriksdal—Stockholm C, Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm Ö, Karlberg—Stockholm N				
	frånskildes	»	1	—	—
	tillfördes	»	24	—	—
12·8	Stockholm C—Älvsjö, Stockholm S—Stockholm S godsbangård, Älvsjö—Liljeholmen				
	frånskildes	»	4	—	—
	tillfördes	»	24	—	—
105·1	(Jönköping C)—Borås C införlivades[2]	1/3 40	—	—	—
9·2	Teckomatorp—Kävlinge				
	frånskildes	1/7 40	12	—	12
	tillfördes	»	10	—	10
67·4	(Borås C)—Almedal införlivades	»	9	5	9
89·0	Bengtsfors V—Uddevalla hamn införlivades	»	9	5	9
52·7	(Raus)—Eslöv med Billeberga—Landskrona införlivades	»	10	10	10
74·8	Landskrona—Lund—Trelleborg C införlivades	»	10	10	10
	Förändringar (forts.):				
119·9	Hälsingborg C—(Hässleholm) med Ramlösa—Raus och Klippan—(Eslöv) införlivades	1/7 40	12	10	12
147·5	(Värnamo)—Kärreberga införlivades	»	12	10	12
188·8	Borås C—(Alvesta) med Hillared—Axelfors och Hestra—Gislaved införlivades	»	25	25	25
102·0	Limmared—(Falkenberg) införlivades	»	25	25	25
98·1	(Jönköping C)—Gånghester tillfördes	»	25	25	25
218·9	(Uddevalla hamn)—(Herrljunga)—(Varberg) införlivades	»	[4] 25	25	25
194·2	(Nässjö)—Kalmar C med Nybro—Emmaboda införlivades	»	26	25	26
225·2	Berga—Kalmar C, Mönsterås—Fagerhult och Oskarshamn—Älghultsby införlivades	»	26	25	26
	Nyelektrifierade linjer:				
71·0	Östersund C—Bräcke	28/4 39	13	14	13
161·5	Långsele—Bräcke—(Ånge)	»	14	14	14
2·2	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad	5/5 39	5	5	9
84·4	Göteborg-Tingstad—Uddevalla C	»	9	5	9
3·1	(Albano)—Värtan	1/6 39	1	1	4
1·2	(Albano)—Stockholm Ö	9/5 40	24	1	4
67·4	Borås C—(Almedal)[3]	1/7 40	9	5	9
76·6	Mellansel—Forsmo	26/9 40	22	21	21
14·4	Forsmo—(Långsele)	»	22	21	17

Anm. Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen *icke* tillhörde bandelen ifråga. Kilometertalen avse av SJ trafikerad ägande och främmande banlängd.

[1]) Från 23 trafiksektionen, som samtidigt indrogs. — [2]) Bandelen tillfördes icke någon sektion utan ställdes under omedelbar förvaltning och ledning av distriktschefen vid II distriktet. Den 1/7 1940 överfördes densamma till VI distriktet, 25 ban-, maskin- och trafiksektionerna. — [3]) Övertagen elektrifierad bandel. — [4]) Uddevalla hamn—Uddevalla C, 1·8 km, införlivades dock med 9 bansektionen.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1940 och 1939 vad beträffar personalantal, utgifter m. m. (forts.).

Rörligt lönetillägg, dyrtidstillägg och förbrukningspriser å vissa materialier.

	Antagna i kostnadsstaten för år 1940	I medeltal Januari—december 1940	1939	+ — mot 1939	Anmärkningar
Dyrtidstillägg januari—juni 1939[1]) ..... %	—	—	15·5	—	
Rörligt tillägg från och med juli 1939[2])..... »	[5]) 6	12·7	6·0	—	
Stenkol, utländska ..... kr. per ton	[6]) 50·00	53·08	25·83	+ 27·25	
» svenska ..... » » »	27·00	28·87	18·60	+ 10·27	
Lokved ..... » » m³	—	[7]) 13·00	—	—	
Bensin o. lättbentyl[3]) vid lev. i fat kr. pr 100 l.	30·00	46·33	25·10	+ 21·23	
» » » » » i cist.-vagn » » » »	28·00	42·33	23·00	+ 19·33	
Putsfotogen[4]) » » i fat » » » »	9·02	16·88	11·60	+ 5·28	
» » » i cist.-vagn » » » »	9·02	15·38	11·50	+ 3·88	
Solarolja » » i fat » » » »	8·50	15·88	13·50	+ 2·38	
» » » i cist.-vagn » » » »	8·50	14·38	12·00	+ 2·38	
Eldningsolja n:r 1 » » i fat » » » »	6·80	12·80	8·60	+ 4·20	
» » 1 » » i cist.-vagn » » » »	6·80	11·05	8·50	+ 2·55	
Lokolja ..... kr. pr 100 kg.	20·00	26·42	15·75	+ 10·67	
Vagnsolja ..... » » » »	18·00	20·67	13·25	+ 7·42	
Räler, nya, fullängdiga ..... kr. pr ton	250·00	[8]) 254·17	[8]) 210·00	+ 44·17	
» brukbara ..... » » »	95·00	124·17	100·00	+ 24·17	
Sliprar, vanliga, 2·7 m, I—III distr., » » styck	4·50	4·50	3·55	+ 0·95	
» » 2·7 » IV o. V » » » »	4·00	4·00	3·05	+ 0·95	
» » 2·4-2·5 » I—III » » » »	4·00	4·00	3·05	+ 0·95	
» » 2·4-2·5 » IV o. V » » » »	3·55	3·50	2·78	+ 0·72	
» impregn., 2·7 » I—III » » » »	6·50	6·00	5·05	+ 0·95	
» » 2·4-2·5 » » » » » »	6·00	5·50	4·55	+ 0·95	

[1]) Dessutom provisorisk avlöningsförstärkning med 11 kr. per månad för tjänstemän och aspiranter i högre löneklass än tolfte och 18 kr. för övriga samt 9 kr. per månad i form av barntillägg. — [2]) Dessutom barntillägg med 9 kr. per månad och senast $^{31}/_{3}$ 1939 fött barn, som ej är 1940 fyllt 16 år. — [3]) Inkl. skatt för bensin, som erlagts av SJ och som till större delen återburits för mängder, som förbrukats i *järnvägsdrift*, nämligen med 11·5 öre $^{1}/_{7}$ 1938—$^{30}/_{6}$ 1939, 12 öre $^{1}/_{7}$—$^{31}/_{12}$ 1939 och därefter 16 öre per liter bensin, oblandad eller i bentyl ingående. — [4]) Användes även som motorbränsle. — [5]) I av vissa enskilda järnvägars införlivning med SJ fr. o. m. den $^{1}/_{7}$ 1940 betingad tilläggsstat beräknades dyrtidstillägg för övertagen personal med belopp, motsvarande det då för SJ personal i övrigt gällande, rörliga tillägget av 15 %. — [6]) 45 kr. i den i not 5 angivna tilläggsstaten. — [7]) Inklusive beräknade särskilda omkostnader såsom kostnader för ändringar å lok och anordningar av spår, kostnader för vedkapningsmaskinerier m. m. — [8]) För utländska räler av 1924 och 1896 års modeller gällde särskilda pris, nämligen 150·00 kr. fr. o. m. juni 1939 för räler av 1924 års modell av tidigare leverans än 1940 års och 220·00 kr. fr. o. m. juni 1940 för sådana av 1940 års leverans samt fr. o. m. $^{16}/_{9}$ 1940 likaledes 220·00 kr. för räler av 1896 års modell, levererade år 1940.

Anmärkningar: För samtliga dessa oljebränslen gäller, att priset för år 1940 avse leveranser från Göteborg, Malmö eller Hälsingborg; för leveranser från Stockholm voro motsvarande pris genomgående 2·00 kr. högre.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antal anställd resp. använd personal i medeltal*): Styrelsen, Distriktskanslier, Huvudförråd, Huvudverkstäder, Bilavdelning.

	Anställd									Använd		Tjänstefri
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont.-vakt.	Verkstads- o. förrådsarbetare: stadigv.	Verkstads- o. förrådsarbetare: på prov anst.	Tillf. arbetstagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	%
Styrelsen												
Summa	854	59	25	53	[2])37	—	26	1 054	+ 50	921	+ 39	12·6
Distriktskanslier.												
Distrikt												
I	31	3	1	2	—	—	1	38	—	35	+ 1	7·9
II	30	—	1	1	—	—	1	33	+ 1	29	+ 1	12·1
III	29	1	—	1	—	—	—	31	— 2	29	— 1	6·5
IV	26	3	1	—	—	—	1	31	— 2	27	— 2	12·9
V	22	1	1	1	—	—	1	26	+ 2	23	+ 1	11·5
VI	6	—	1	—	—	—	1	8	+ 8	7	+ 7	12·5
Summa	144	8	5	5	—	—	5	167	+ 7	150	+ 7	10·2
Förrådsavdelningar (huvudförråd med förrådsintendentkontor).												
Örebro	59	11	1	1	14	—	4	90	+ 2	78	— 2	13·3
Göteborg ...	35	1	2	1	8	—	3	50	+ 3	41	—	18·0
Malmö	32	—	1	1	7	—	1	42	+ 2	34	— 1	19·1
Östersund ...	31	6	—	1	1	—	5	44	+ 2	40	+ 2	9·1
Luleå	29	5	1	—	2	—	7	44	+ 1	40	+ 1	9·1
Summa	186	23	5	4	32	—	20	270	+ 10	233	—	13·7
Huvudverkstäder.												
För drift och underhåll.												
Örebro	65	12	1	8	805	1	59	951	— 65	852	— 60	10·4
Tomteboda	25	3	—	1	248	2	8	287	— 3	256	—	10·8
Göteborg [1])	30	6	—	1	375	5	6	423	+ 29	374	+ 33	11·6
Malmö	40	4	2	4	588	3	9	650	— 22	582	— 21	10·5
Östersund...	17	3	—	—	155	3	6	184	+ 2	164	+ 3	10·9
Bollnäs ...	17	3	—	—	130	4	9	163	— 24	144	— 21	11·7
Notviken ...	22	3	1	2	236	3	21	288	—	252	+ 2	12·5
Summa	216	34	4	16	2 537	21	118	2 946	— 83	2 624	— 64	10·9
För förändrings- och nybyggnadsarbeten.												
Örebro	22	2	—	—	344	—	1	369	+ 55	330	+ 48	10·6
Tomteboda	1	—	—	—	16	—	—	17	+ 4	15	+ 4	11·8
Göteborg [1])	5	—	—	—	80	—	—	85	+ 29	76	+ 28	10·6
Malmö	5	—	—	—	71	—	—	76	+ 18	68	+ 16	10·5
Östersund...	3	—	—	—	31	—	—	34	+ 8	30	+ 7	11·8
Bollnäs ...	5	—	—	—	55	—	—	60	+ 29	54	+ 27	10·0
Notviken ...	3	—	—	—	49	—	—	52	+ 22	46	+ 20	11·5
Summa	44	2	—	—	646	—	1	693	+ 165	619	+ 150	10·7
Bilavdelning. [3])												
Distrikt			Entreprenör.	Chaufförer m. fl.								
I	3	2	2	77	—	—	33	117	—	96	—	18·0
II	59	6	—	63	—	—	37	165	—	131	—	20·6
III	12	3	—	148	—	—	59	222	—	185	—	16·7
IV	3	2	8	51	—	—	16	80	—	74	—	7·5
V	1	1	1	22	—	—	12	37	—	32	—	13·5
VI	31	7	1	2	—	—	21	62	—	52	—	16·1
Summa	109	21	12	363	—	—	178	683	—	570	—	16·5

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. Personal vid förråds- och verkstadsbyråerna samt bilavdelningens personal inom styrelsen ingå helt under styrelsen.

[1]) Inkl. personal vid filialverkstäderna i Borås och Varberg med i medeltal 82 och 52 man under tiden $^{1}/_{7}$—$^{31}/_{12}$ 1940. — [2]) Härav tryckeripersonal 33. — [3]) Inkl. 11 tjänstemän å distriktskanslierna men exkl. bilavdelningens personal i styrelsen.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Sektions nr	Spårlängd, km[1]) Summa	Härav i sidospår permanenta	Härav i sidospår icke permanenta[2])	Antal banmäst.-avd.	Bansektionens hela anställda personal[3]) Antal	+ — mot f. å.	Personal för drift Anställd Ord.	E.o.	Asp. o. kont.-vakt.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.-arb.	Vägvakter	Tillf. arbetstagare	Summa
	Vid årets slut													
**) 1	624·3	116·3	11·0	10	458	— 190	180	22	5	2	150	20	—	379
**) 2	636·9	133·1	9·8	11	488	+ 34	184	15	7	2	202	7	—	417
3	536·3	198·8	4·6	8	471	+ 23	148	15	7	2	136	—	1	309
**) 4	468·9	102·0	5·0	9	799	— 141	178	16	4	3	191	4	1	397
**) 24	246·4	206·2	—	4	366	+ 366	130	7	3	19	116	1	1	277
I D	**2 512·8**	**756·4**	**30·4**	**42**	**2 582**	**+ 92**	**820**	**75**	**26**	**28**	**795**	**32**	**3**	**1 779**
5	377·3	210·7	4·3	6	420	+ 22	129	5	1	14	145	—	1	295
6	318·3	103·5	2·5	6	245	+ 18	99	8	2	5	87	—	—	201
7	475·3	67·9	7·6	8	222	+ 1	94	10	3	4	79	5	—	195
**) 8	456·1	110·0	3·4	8	495	+ 133	129	8	5	4	150	2	1	299
**) 9	723·5	145·4	8·1	15	452	+ 42	175	15	3	1	171	15	—	380
BUJ[4])	—	—	—	—	11	+ 11	3	2	—	—	5	—	—	10
II D	**2 350·5**	**637·5**	**25·9**	**43**	**1 845**	**+ 227**	**629**	**48**	**14**	**28**	**637**	**22**	**2**	**1 380**
**) 10	664·0	241·8	3·8	10	471	+ 47	163	20	3	3	175	25	2	391
11	485·0	121·1	7·5	9	438	+ 35	157	10	2	10	173	—	—	352
**) 12	748·6	200·7	4·6	15	514	+ 116	157	15	2	2	213	18	—	407
III D	**1 897·6**	**563·6**	**15·9**	**34**	**1 423**	**+ 198**	**477**	**45**	**7**	**15**	**561**	**43**	**2**	**1 150**
13	496·2	75·5	4·2	9	371	+ 54	112	10	2	9	151	6	—	290
14	595·0	118·8	5·9	11	459	+ 70	159	17	2	5	189	5	—	377
15	675·4	170·0	8·8	12	538	+ 25	174	12	6	3	226	17	2	440
16	553·5	51·8	3·1	9	224	— 2	81	8	2	1	112	10	—	214
17	501·5	47·3	7·6	9	360	— 2	92	11	2	2	210	17	—	334
IV D	**2 821·6**	**463·4**	**29·6**	**50**	**1 952**	**+ 145**	**618**	**58**	**14**	**20**	**888**	**55**	**2**	**1 655**
18	284·5	82·0	1·9	7	359	+ 17	120	5	4	9	183	3	1	325
19	319·1	70·0	2·4	10	469	+ 36	132	8	4	16	204	—	—	364
20	510·5	91·8	4·9	9	479	+ 200	100	6	2	3	149	9	1	270
21	315·3	54·7	4·4	7	282	+ 30	84	3	1	—	123	5	—	216
22	278·0	35·3	3·9	6	378	+ 132	68	1	—	2	122	1	—	194
23	732·4	47·9	9·4	14	319	— 14	114	2	1	—	120	10	7	254
V D	**2 439·8**	**381·6**	**26·9**	**53**	**2 286**	**+ 401**	**618**	**25**	**12**	**30**	**901**	**28**	**9**	**1 623**
**) 25[5])	709·0	105·2	4·0	13	205	+ 205	55	15	—	—	95	22	1	188
**) 26[5])	497·6	75·0	5·6	7	94	+ 94	33	1	—	—	49	9	2	94
VI D	**1 206·6**	**180·2**	**9·6**	**20**	**299**	**+ 299**	**88**	**16**	**—**	**—**	**144**	**31**	**3**	**282**
Hela S J	**13 228·9**	**2 982·7**	**138·3**	**242**	**10 387**	**+ 1 362**	**3 250**	**267**	**73**	**121**	**3 926**	**211**	**21**	**7 869**

*) 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. 7.

[1]) Av bansektionerna *underhållna* spår inklusive 61·7 km Göteborgs stad tillhöriga spår och inklusive inom S J huvudverkstäders områden belägna spår, sammanlagt 48·0 km. Spårlängderna för de olika bansektionerna och därmed även för de olika distrikten äro mätta från slutpunkterna för bansektionernas spårområden och ej, såsom distriktsspårlängderna i SJ officiella berättelse, från gränsstationernas mitt, varjämte här vissa, på ommätningar grundade korrigeringar genomförts, till vilka hänsyn ej kunnat tagas vid den tidigare utförda be-

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

och underhåll				Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten							Sektions nr
	Använd		Tjänste-fri								
+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	%	Ord.	E. o. och asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.-arb.	Tillf. arbets-tagare	Summa	+ — mot f. å.	
— 148	337	— 140	11·1	12	—	—	67	—	79	— 42	**) 1
+ 23	383	+ 17	8·2	14	2	—	55	—	71	+ 11	**) 2
+ 18	273	+ 8	11·7	24	4	1	133	—	162	+ 5	3
— 88	344	— 98	13·4	27	14	—	360	1	402	— 53	**) 4
+ 277	235	+ 235	15·2	10	2	1	76	—	89	+ 89	**) 24
+ 82	**1 572**	**+ 22**	**11·6**	**87**	**22**	**2**	**691**	**1**	**803**	**+ 10**	**I D**
—	251	— 15	14·9	20	1	3	101	—	125	+ 22	5
+ 6	180	—	10·5	7	1	—	36	—	44	+ 12	6
— 1	174	— 6	10·8	3	1	—	23	—	27	+ 2	7
+ 40	260	+ 22	13·0	15	3	1	175	2	196	+ 93	**) 8
+ 82	330	+ 57	13·2	12	4	—	56	—	72	— 40	**) 9
+ 10	10	+ 10	—	—	—	—	1	—	1	+ 1	**BUJ** [4])
+ 137	**1 205**	**+ 68**	**12·7**	**57**	**10**	**4**	**392**	**2**	**465**	**+ 90**	**II D**
+ 46	350	+ 33	10·5	11	2	—	66	1	80	+ 1	**) 10
+ 12	307	— 4	12·8	16	1	—	69	—	86	+ 23	11
+ 88	363	+ 65	10·8	18	—	—	89	—	107	+ 28	**) 12
+ 146	**1 020**	**+ 94**	**11·3**	**45**	**3**	**—**	**224**	**1**	**273**	**+ 52**	**III D**
+ 10	253	— 9	12·8	7	1	—	73	—	81	+ 44	13
+ 36	332	+ 16	11·9	6	1	—	75	—	82	+ 34	14
+ 15	391	— 7	11·1	9	1	—	88	—	98	+ 10	15
+ 9	193	—	9·8	1	—	—	9	—	10	— 11	16
+ 18	301	+ 3	9·9	—	—	—	26	—	26	— 20	17
+ 88	**1 470**	**+ 3**	**11·2**	**23**	**3**	**—**	**271**	**—**	**297**	**+ 57**	**IV D**
+ 16	276	— 13	15·1	9	—	—	25	—	34	+ 1	18
+ 27	312	— 3	14·3	14	3	—	87	1	105	+ 9	19
+ 29	234	+ 8	13·3	10	2	—	197	—	209	+ 171	20
+ 22	191	+ 9	11·6	8	—	—	53	5	66	+ 8	21
+ 10	172	— 1	11·3	13	2	1	166	2	184	+ 122	22
—	236	— 4	7·1	2	—	—	43	20	65	— 14	23
+ 104	**1 421**	**— 4**	**12·5**	**56**	**7**	**1**	**571**	**28**	**663**	**+ 297**	**V D**
+ 188	181	+ 181	3·7	1	1	—	15	—	17	+ 17	**) 25 [5])
+ 94	90	+ 90	4·3	—	—	—	—	—	—	—	**) 26 [5])
+ 282	**271**	**+ 271**	**3·9**	**1**	**1**	**—**	**15**	**—**	**17**	**+ 17**	**VI D**
+ 839	**6 959**	**+ 454**	**11·6**	**269**	**46**	**7**	**2 164**	[6]) **32**	**2 518**	**+ 523**	**Hela S J**

räkningen av i nyssnämnda berättelse angivna längder. — [2]) Grusgropsspår o. d. — [3]) Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 12. — [4]) F. d. B U J och en den $^1/_3$ 1940 nyöppnad bandel Uh—Jö med i medeltal 30 anställda och 29 använda per månad under tiden $^1/_3$—$^{30}/_6$ 1940. Bandelarna ifråga tillhörde under denna tid icke någon sektion utan stodo under omedelbar förvaltning och ledning av distriktschefen vid II distriktet. Den $^1/_7$ 1940 införlivades densamma med 25 bansektionen och VI distriktet. De i tabellen angivna antalen utgöras givetvis av medelantal för *hela* året. — [5]) Sektionen inrättades den $^1/_7$ 1940. — [6]) Inklusive 12 vägvakter, varav 6 å 23 bansektionen, och 14 entreprenadarbetare, sistnämnda samtliga å 23 bansektionen.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

Sektions nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						
	Ord.	E. o.	Stad. ban. arb.	Ban- o. byggn.-arb.	Tillf. arbets-tagare	Summa	+ — mot f. å.
—[1])	15	6	—	60	—	81	+ 21
**) 1	—	—	—	—	—	—	— 59
**) 2	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—
**) 4	—	—	—	—	—	—	—
**) 24	—	—	—	9	—	9	+ 9
I D	—	—	—	9	—	9	— 50
5	—	—	—	—	—	—	— 5
6	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—
**) 8	—	—	—	—	—	—	—
**) 9	1	—	—	4	—	5	— 67
II D	1	—	—	4	—	5	— 72
**) 10	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—
**) 12	—	—	—	—	—	—	—
III D	—	—	—	—	—	—	—
13	—	—	—	—	—	—	— 32
14	1	—	—	3	—	4	— 27
15	—	—	—	—	—	—	—
16	—	—	—	—	—	—	—
17	—	—	—	—	—	—	—
IV D	1	—	—	3	—	4	— 59
18	—	—	—	—	—	—	—
19	—	—	—	—	—	—	—
20	1	—	—	50	—	51	
21	3	—	—	175	—	178	+ 325
—[2])	1	—	—	142	—	143	
23	—	—	—	—	—	—	—
V D	5	—	—	367	—	372	+ 325
**) 25[3])	—	—	—	—	—	—	—
**) 26[3])	—	—	—	—	—	—	—
VI D	—	—	—	—	—	—	—
Hela S J	22	6	—	443	—	471	+ 165

*) 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. 7.

[1]) I Nässjö placerad personal för *samtliga* elektrifieringsarbeten. — [2]) Personal tillhörande »Elektrifieringen, Umeå». — [3]) Sektionen inrättades den $^1/_7$ 1940.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

Sektions-nr	Antal lokstationer med antal lok i tjänst i medeltal 1—5	6—25	över 25	Antal lok i tjänst i medeltal[1]) el.	ång.	Anställd personal Ord.	E. o.	Asp. o. kont.-vakt.	Verkstads-arb.	Tillf. arbetstagare	Summa	+ — mot f. å.	Använd personal Åkande	+ — mot f. å.	Stationär	+ — mot f. å.	Tjänstefri %
1	2	—	1	166	25	845	237	81	51	112	1 326	+ 3	465	+ 6	674	— 15	15·1
**) 2	2	4	—	14	27	411	56	29	3	20	519	+ 12	313	+ 9	146	+ 5	11·6
I D	**4**	**4**	**1**	**180**	**52**	**1 256**	**293**	**110**	**54**	**132**	**1 845**	**+ 15**	**778**	**+ 15**	**820**	**— 10**	**13·4**
**) 5	7	1	1	74	45	625	75	31	13	99	843	+ 122	422	+ 53	306	+ 52	13·6
6	2	—	1	20	30	211	19	18	4	26	278	+ 10	153	—	87	+ 5	13·7
**) BUJ[2])	1	—	—	—	2	5	—	—	—	1	6	+ 6	3	+ 3	2	+ 2	16·7
II D	**10**	**1**	**2**	**94**	**77**	**841**	**94**	**49**	**17**	**126**	**1 127**	**+ 138**	**578**	**+ 56**	**395**	**+ 59**	**13·7**
**) 10	11	—	2	99	53	715	61	69	63	65	973	+ 196	467	+ 75	379	+ 103	13·1
Färjor	—	—	—	—	—	153	22	5	—	60	240	— 12	215	— 14	—	—	10·4
III D	**11**	**—**	**2**	**99**	**53**	**868**	**83**	**74**	**63**	**125**	**1 213**	**+ 184**	**682**	**+ 61**	**379**	**+ 103**	**12·5**
13	3	—	1	—	43	192	32	7	—	45	276	+ 24	133	+ 14	107	+ 5	13·0
14	3	—	1	6	32	259	30	6	—	34	329	— 18	156	—	133	— 15	12·2
15	1	—	2	37	66	478	41	26	—	40	585	+ 32	296	+ 11	205	+ 10	14·4
IV D	**7**	**—**	**4**	**43**	**141**	**929**	**103**	**39**	**—**	**119**	**1 190**	**+ 38**	**585**	**+ 25**	**445**	**—**	**13·4**
19	1	2	1	65	4	380	80	31	—	84	575	+ 46	231	+ 34	281	+ 9	11·0
20	—	—	1	—	44	232	58	21	4	116	431	+ 242	210	+ 126	193	+ 106	6·5
21	3	1	1	—	81	280	58	27	—	118	483	+ 123	253	+ 80	179	+ 43	10·6
V D	**4**	**3**	**3**	**65**	**129**	**892**	**196**	**79**	**4**	**318**	**1 489**	**+ 411**	**694**	**+ 240**	**653**	**+ 158**	**9·5**
**) 25[3]) VI D	2	4	1	—	52	130	22	13	22	12	199	+ 199	97	+ 97	85	+ 85	8·5
Hela SJ	**38**	**12**	**13**	**481**	**504**	**4 916**	**791**	**364**	**160**	**832**	**7 063**	**+ 985**	**3 414**	**+ 494**	**2777**	**+ 395**	**12·4**

*) 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. 7.

[1]) Inklusive 32 motorvagnar men exkl. 81 rälsbussar och 65 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	Antal El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förbr. motorv.
Uppsala	—	—	3	—
Hagalunds Ö.	162	3	21	—
Katrineholm	1	—	1	—
1 mask.	*163*	*3*	*25*	—
Krylbo	3	—	3	—
Örebro	—	—	3	—
Hallsberg	6	—	1	—
Norrköping	2	—	4	—
Linköping	1	—	12	—
Mjölby	2	—	4	—
2 mask.	*14*	—	*27*	—
Falköping	3	—	3	—
Jönköping	1	—	—	—
Hols grusgrop	—	—	1	—
Floda	—	—	1	—
Göteborg	70	—	28	—
Varberg	—	—	1	—
Lysekil	—	—	4	1
Uddevalla	—	—	3	1
Tidaholm	—	—	2	—
5 mask.	*74*	—	*43*	*2*
Mora	—	—	1	—
Kristinehamn	19	—	29	—
Kil	1	—	—	—
6 mask.	*20*	—	*30*	—

Lokstation	Antal El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förbr. motorv.
Borås[2])	—	—	*2*	—
Nässjö	4	—	1	—
Alvesta	1	—	—	—
Vislanda	—	—	1	—
Älmhult	—	—	1	—
Hässleholm	1	—	—	—
Eslöv	1	—	1	—
Malmö	78	10	11	—
Laholm	1	—	—	—
Ängelholm	1	—	3	—
Klippan	—	—	—	1
Hälsingborg	—	—	30	—
Kävlinge	—	—	2	2
Trelleborg	2	—	—	—
10 mask.	*89*	*10*	*50*	*3*
Järpen	—	—	1	—
Östersund	—	—	35	—
Sveg	—	—	1	—
Orsa	—	—	6	—
13 mask.	—	—	*43*	—
Härnösand	—	—	1	2
Ånge	6	—	26	—
Sundsvall C	—	—	2	—
Harmånger	—	—	1	—
14 mask.	*6*	—	*30*	*2*

Lokstation	Antal El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förbr. motorv.
Bollnäs	36	—	24	—
Ockelbo	1	—	—	—
Gävle	—	—	39	3
15 mask.	*37*	—	*63*	*3*
Abisko	1	—	—	—
Kiruna	18	2	1	—
Gällivare	6	—	—	—
Luleå	38	—	3	—
19 mask.	*63*	*2*	*4*	—
Boden *20 mask.*	—	—	*44*	—
Skellefteå Ö.	—	—	8	—
Vännäs	—	—	63	—
Mellansel	—	—	4	—
Storuman	—	—	5	—
Örnsköldsvik	—	—	1	—
21 mask.	—	—	*81*	—
Vänersborg	—	—	6	1
Borås	—	—	20	3
Falkenberg	—	—	2	1
Oskarshamn	—	—	3	—
Mönsterås	—	—	2	—
Kalmar V.	—	—	4	2
Kalmar S.	—	—	8	—
25 mask.	—	—	*45*	*7*
Summa	**466[1])**	**15**	**487**	**17**

[1]) Exklusive 2 lok litt. Öc, stationerade i Moholm resp. Alingsås, vilka hela året disponerades av banavdelningen för ledningsunderhållningsarbeten. — [2]) Endast under tiden mars—juni med i medeltal 18 anställda och 15 använda per månad; se vidare not 4 å sid. 11. — [3]) Sektionen inrättades den 1/7 1940; antalen lokstationer i olika grupper beräknade på grundval av medelantalen lok under tiden 1/1—31/12 1940, övriga antal äro medelantal per år; jfr not 4 å sid. 11.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Sektions nr	Antal trafikuppsamlingsplatser vid årets slut			Anställd personal									
	Egna stationer[1]) och trafikplatser		Håll- och lastplatser [3])	Ord.	E. o.	Aspiranter	Kontorsvakter	Omlastare	Platsvakter[4])	Postbitr.[4])	Tillf. arbetst.	Summa	+ — mot f. å.
	Stationer över kl. samt kl. 1—4	övriga [2])											
1	10	38	66	869	145	85	10	—	12	2	81	1 204	+ 26
**) 2	7	40	40	588	98	46	7	4	19	3	56	821	+ 32
3	10	26	40	752	129	69	3	8	5	2	113	1 081	+ 32
4	18	29	23	1 008	205	101	17	3	4	2	182	1 522	+ 94
I D	**45**	**133**	**169**	**3 217**	**577**	**301**	**37**	**15**	**40**	**9**	**432**	**4 628**	**+ 184**
5	7	15	13	668	169	55	7	—	8	—	95	1 002	+ 51
6	6	18	8	365	90	32	6	2	2	2	40	539	— 9
7	4	26	63	171	35	13	—	4	8	4	31	266	+ 17
**) 8	8	27	48	443	76	35	2	18	6	3	80	663	+ 33
**) 9	11	58	69	394	40	33	4	—	25	5	46	547	+ 124
**) BUJ [5])	—	—	—	6	—	—	—	—	2	—	1	9	+ 9
II D	**36**	**144**	**201**	**2 047**	**410**	**168**	**19**	**24**	**51**	**14**	**293**	**3 026**	**+ 225**
**) 10	13	39	35	964	108	75	11	—	20	3	133	1 314	+ 115
11	9	22	5	440	68	58	5	12	6	1	106	696	+ 67
**) 12	14	74	24	495	44	34	5	—	12	9	56	655	+ 182
III D	**36**	**135**	**64**	**1 899**	**220**	**167**	**21**	**12**	**38**	**13**	**295**	**2 665**	**+ 364**
13	3	24	84	210	35	27	3	—	11	3	52	341	+ 38
14	5	31	71	379	106	43	1	—	12	3	89	633	+ 41
15	11	42	54	495	68	43	3	—	9	7	56	681	+ 7
16	2	23	64	104	17	17	—	—	15	4	10	167	+ 1
17	4	23	89	158	20	7	1	—	21	3	29	239	+ 9
IV D	**25**	**143**	**362**	**1 346**	**246**	**137**	**8**	**—**	**68**	**20**	**236**	**2 061**	**+ 96**
19	3	32	22	232	72	65	1	—	3	4	64	441	+ 53
**) 20	7	16	109	240	57	30	5	—	23	3	100	458	+ 202
**) 21	10	29	112	299	63	29	5	—	15	10	69	490	+ 109
**) 23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 79
V D	**20**	**77**	**243**	**771**	**192**	**124**	**11**	**—**	**41**	**17**	**233**	**1 389**	**+ 285**
**) 25[6])	6	55	70	176	30	1	5	—	11	2	28	253	+ 253
**) 26[6])	2	36	57	98	8	3	4	—	12	1	12	138	+ 138
VI D	**8**	**91**	**127**	**274**	**38**	**4**	**9**	**—**	**23**	**3**	**40**	**391**	**+ 391**
Hela S J	**170**	**723**	**1 166**	**9 554**	**1 683**	**901**	**105**	**51**	**261**	**76**	**1 529**	**14 160**	**+1 545**

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. **) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under året eller närmast föregående året; se sid. 7.

[1]) Exklusive föreningsstationer, tillhöriga enskilda järnvägar, nämligen en inom vardera av 5, 7 och 8, två inom vardera av 1, 4, 9, 10, 12 och 15, tre inom 2, fyra inom 25 samt sex inom 26 trafiksektionen. — [2]) Inklusive stationer, underställda föreståndaren vid annan station. — [3]) Inklusive hållplatser för endast rälsbussar. — [4]) Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet ar-

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

medeltal*) (forts.): **Trafiksektioner.**

Tetjänst	Använd personal: Stationstjänst: I inre tjänst: Fast. anst.	I inre tjänst: Tillf.	I yttre tjänst: Fast anst.	I yttre tjänst: Tillf.	Varav för snöskottning m. m.	Tågtjänst	Summa	+ — mot f. å.	Tjänstefri personal %	Sektions nr
17	356	18	497	68	32	90	1 046	+ 10	13·1	1
11	214	20	345	51	9	76	717	+ 18	12·7	**) 2
9	199	7	582	87	17	61	945	+ 13	12·6	3
19	335	10	685	162	28	103	1 314	+ 77	13·7	4
56	**1 104**	**55**	**2 109**	**368**	**86**	**330**	**4 022**	**+ 118**	**13·1**	**I D**
14	210	15	471	78	2	61	849	+ 36	15·3	5
11	115	4	262	37	9	38	467	— 13	13·4	6
6	63	12	94	28	10	30	233	+ 11	12·4	7
10	163	14	274	67	9	52	580	+ 22	12·5	**) 8
11	172	27	144	48	4	85	487	+ 110	11·0	**) 9
—	3	—	3	—	—	3	9	+ 9	—	**) B U J [5])
52	**726**	**72**	**1 248**	**258**	**34**	**269**	**2 625**	**+ 175**	**13·2**	**II D**
12	296	24	623	120	12	68	1 143	+ 94	13·0	**) 10
9	136	8	320	95	22	35	603	+ 42	13·4	11
12	189	19	243	51	—	60	574	+ 157	12·4	**)12
33	**621**	**51**	**1 186**	**266**	**34**	**163**	**2 320**	**+ 293**	**13·0**	**III D**
8	80	15	112	44	22	38	297	+ 27	12·9	13
11	135	15	272	76	39	52	561	+ 44	11·4	14
12	193	15	267	49	28	58	594	+ 11	12·8	15
6	43	17	52	9	4	21	148	+ 1	11·4	16
6	69	23	67	23	12	26	214	+ 8	10·5	17
43	**520**	**85**	**770**	**201**	**105**	**195**	**1 814**	**+ 91**	**12·0**	**IV D**
7	117	12	173	52	8	28	389	+ 41	11·8	19
12	135	26	117	88	12	47	425	+ 193	7·2	**) 20
12	154	29	147	57	15	49	448	+ 107	8·6	**) 21
—	—	—	—	—	—	—	—	— 71	—	**) 23
31	**406**	**67**	**437**	**197**	**35**	**124**	**1 262**	**+ 270**	**9·1**	**V D**
5	82	14	79	25	—	27	232	+ 232	8·3	**) 25 [6])
7	45	12	41	5	—	15	125	+ 125	9·4	**) 26 [6])
12	**127**	**26**	**120**	**30**	**—**	**42**	**357**	**+ 357**	**8·7**	**VI D**
227	**3 504**	**356**	**5 870**	**1 320**	**294**	**1 123**	**12 400**	**+1 304**	**12·4**	**Hela S J**

betsdagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 (i enlighet med föreskrifter i bihangsorder nr 648/1927 samt en järnvägsstyrelsens skrivelse den $^{28}/_{1}$ 1932). — [5]) Endast under tiden mars—juni med i medeltal 28 anställda och 27 använda per månad; se vidare not 4 å sid. 11. — [6]) Sektionen inrättades den $^{1}/_{7}$ 1940; personalantalen utgöras emellertid givetvis av medelantal per helår.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			Konto-							
				31	32	33	35 11	35 12	35 13	35 21	35 22
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Sektionsledning	Linjetjänst	Anläggn. för elektr. drift[1])	Banvallen	Broar, vägportar och trummor	Vägar, vägbroar o. gångbanor	Räler med tillbehör	Spårväxlar och korsntngar med tillbehör
*) 1	1 914·2	— 20·1	— 738·2	73·9	240·0	75·3	49·3	16·1	15·0	86·8	47·5
*) 2	2 009·4	+ 60·2	+ 250·6	60·4	316·4	52·7	126·5	22·3	13·4	64·6	56·8
3	1 485·8	+ 4·7	+ 94·6	75·2	223·5	57·0	33·7	14·0	9·4	106·2	90·8
*) 4	1 940·3	— 48·0	— 252·1	108·5	233·3	54·4	97·3	5·8	11·2	97·2	184·6
*) 24	1 720·2	+ 157·7	+1 720·2	84·1	347·8	7·7	20·9	69·5	6·4	116·0	181.9
I D	**9 069·9**	**+ 154·5**	**+1 075·1**	**402·1**	**1 361·0**	**247·1**	**327·7**	**127·7**	**55·4**	**479·8**	**561·6**
5	1 609·7	+ 262·7	+ 167·4	107·5	170·1	42·0	57·3	35·1	4·2	94·2	159·2
6	1 012·8	+ 32·9	+ 66·0	68·0	139·8	32·2	38·9	16·6	4·2	41·9	64·2
7	862·6	— 50·9	+ 6·5	52·6	161·6	—	36·9	9·8	7·0	43·4	23·4
*) 8	1 387·9	— 3·8	+ 231·7	78·5	186·6	45·5	52·8	12·9	7·2	58·9	47·9
*) 9	1 729·6	+ 113·3	+ 357·4	91·3	266·5	58·2	108·8	34·9	19·3	76·4	106·9
II D	**6 602·6**	**+ 354·2**	**+ 829·0**	**397·9**	**924·6**	**177·9**	**294·7**	**109·3**	**41·9**	**314·8**	**401·6**
*) 10	2 432·9	+ 77·7	+ 389·3	97·7	286·7	71·6	34·2	13·0	19·3	121·6	175·1
11	1 646·7	— 123·2	+ 164·1	76·3	198·3	59·5	92·9	6·1	5·2	103·6	63·1
*) 12	1 966·3	— 192·3	+ 514·5	85·5	290·6	29·7	95·0	22·0	11·5	93·1	59·5
III D	**6 045·9**	**— 237·8**	**+1 067·9**	**259·5**	**775·6**	**160·8**	**222·1**	**41·1**	**36·0**	**318·3**	**297·7**
13	1 543·1	+ 81·2	+ 274·7	56·9	208·4	23·9	122·1	26·3	13·0	73·1	39·2
14	1 710·7	+ 85·7	+ 217·4	63·8	256·1	54·4	89·1	12·3	10·0	109·4	39·9
15	2 010·5	+ 32·5	+ 196·8	67·1	304·2	54·7	96·7	19·1	11·1	130·7	40·2
16	999·5	— 18·1	+ 93·5	41·6	171·5	—	47·8	8·6	6·6	42·0	16·2
17	1 472·4	+ 5·4	+ 54·1	57·1	226·7	—	191·7	38·7	14·6	67·0	19·0
IV D	**7 736·2**	**+ 186·7**	**+ 836·5**	**286·5**	**1 166·9**	**133·0**	**547·4**	**105·0**	**55·3**	**422·2**	**154·5**
18	1 591·9	+ 2·8	+ 106·2	76·3	216·2	116·0	80·8	11·3	5·6	47·5	48·3
19	1 950·8	— 64·5	+ 119·9	84·0	262·3	141·5	89·4	11·2	3·6	74·8	37·1
20	1 414·6	+ 111·5	+ 223·5	55·1	230·3	—	53·2	27·4	8·1	62·9	13·0
21	1 032·5	+ 2·3	+ 152·5	57·3	195·0	—	75·0	14·2	7·2	51·7	23·4
22	881·0	— 53·1	+ 131·5	38·0	130·3	10·0	48·2	14·3	2·4	33·9	16·0
23	1 181·1	+ 22·9	+ 110·0	51·1	278·8	—	55·8	18·2	6·0	50·4	5·9
V D	**8 051·9**	**+ 21·9**	**+ 843·6**	**361·8**	**1 312·9**	**267·5**	**402·4**	**96·6**	**32·9**	**321·2**	**143·7**
*) 25	785·4	+ 71·4	+ 785·4	31·7	120·0	—	22·4	5·1	7·7	30·0	23·3
*) 26	358·7	— 6·1	+ 358·7	18·0	48·8	—	16·2	1·3	1·9	11·9	6·8
VI D	**1 144·1**	**+ 65·3**	**+1 144·1**	**49·7**	**168·8**	—	**38·6**	**6·4**	**9·6**	**41·9**	**30·1**
Hela S J	**38 650·6**	**+ 544·8**	**+5 796·2**	**1 757·5**	**5 709·8**	**986·3**	**1 832·9**	**486·1**	**231·1**	**1 889·2**	**1 589·2**

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

[1]) Utom underhåll; jfr K:o 35 31—37 — [2]) Underhåll; jfr K:o 33.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

usental kronor; Bansektioner.

mmer										
35 23	35 24, 25	35 31—37	35 41—48	35 51—75	35 77	35 11—77	78	71, 73	3 00, 08	Sektions nr
liprar	Riktning och ballast	Anläggningar för elektr. drift[2])	Husbyggnader	Övriga anläggn., stängsel m. m. utom snöskydd	Snöröjning	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inventarier och effekter	Hjälpanläggningar	Inkomster	
376·9	496·0	37·4	111·9	226·6	43·9	1 507·4	24·9	—	7·3	*)1
358·9	384·3	46·7	190·6	275·8	20·9	1 560·8	22·2	—	3·1	*)2
201·5	296·7	64·9	90·4	195·0	16·0	1 118·6	25·5	—	14·0	3
297·0	492·3	42·1	68·2	216·6	14·6	1 526·9	21·6	—	4·4	*)4
133·0	94·2	35·6	243·0	235·2	20·4	1 156·1	22·2	126·2	23·9	*)24
367·3	**1 763·5**	**226·7**	**704·1**	**1 149·2**	**115·8**	**6 869·8**	**116·4**	**126·2**	**52·7**	**I D**
175·9	326·7	73·5	92·0	185·4	94·0	1 297·5	16·8	15·0	39·2	5
188·5	140·1	34·4	60·5	148·6	12·3	750·2	20·0	6·6	4·0	6
178·7	174·0	—	37·5	93·2	36·0	639·9	14·7	—	6·2	7
207·4	324·0	41·0	81·2	196·6	31·4	1 061·3	26·9	—	10·9	*)8
236·8	287·3	39·0	101·8	299·8	42·0	1 353·0	32·0	—	71·4	*)9
987·3	**1 252·1**	**187·9**	**373·0**	**923·6**	**215·7**	**5 101·9**	**110·4**	**21·6**	**131·7**	**II D**
411·2	473·8	50·9	269·9	311·4	52·6	1 933·0	33·4	19·2	8·7	*)10
241·1	495·6	42·8	53·1	181·1	11·8	1 296·4	26·6	—	10·4	11
372·3	464·2	21·2	131·8	243·9	38·1	1 552·6	24·4	—	16·5	*)12
024·6	**1 433·6**	**114·9**	**454·8**	**736·4**	**102·5**	**4·782·0**	**84·4**	**19·2**	**35·6**	**III D**
274·6	315·0	8·5	120·1	148·7	82·3	1 222·9	29·3	3·7	2·0	13
281·3	438·8	22·2	74·2	200·3	35·3	1 312·8	26·5	—	2·9	14
373·5	473·9	26·8	96·9	268·4	21·6	1 558·9	34·0	—	8·4	15
249·4	246·3	—	34·3	90·4	23·1	764·7	25·0	—	3·3	16
214·4	360·3	—	68·6	143·4	44·8	1 162·5	27·4	—	1·3	17
393·2	**1 834·3**	**57·5**	**394·1**	**851·2**	**207·1**	**6 021·8**	**142·2**	**3·7**	**17·9**	**IV D**
195·8	311·2	79·4	37·4	277·2	65·8	1 160·3	24·0	—	0·9	18
220·8	493·7	115·8	72·9	152·4	174·6	1 446·3	29·5	—	12·8	19
357·9	268·5	—	101·2	158·2	59·4	1 109·8	23·2	—	3·8	20
218·3	237·5	[3])—0·2	46·1	74·9	29·3	777·4	14·7	—	11·9	21
231·3	247·0	7·1	15·8	47·4	23·8	687·2	17·8	—	2·3	22
267·8	291·7	—	23·4	67·6	50·7	837·5	19·4	—	5·7	23
491·9	**1 849·6**	**202·1**	**296·8**	**777·7**	**403·6**	**6 018·5**	**128·6**	—	**37·4**	**V D**
228·9	151·6	0·3	65·3	84·2	2·4	621·2	12·8	—	0·3	*)25
110·5	92·2	—	14·5	33·3	1·4	290·0	2·1	—	0·2	*)26
339·4	**243·8**	**0·3**	**79·8**	**117·5**	**3·8**	**911·2**	**14·9**	—	**0·5**	**VI D**
603·7	**S 376·9**	**789·4**	**2 302·6**	**4 555·6**	**1 048·5**	**29 705·2**	**596·9**	**170·7**	**275·8**	**Hela S J**

) Inkomstsaldo.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			Kontonummer					
				41	42, 46 11—19, 27	42, 46 31	42, 46 32, 33, 40, 50	43 11—19, 27	43 35 minus 1 3
	Summa	+ — mot kostn. st.[1])	+ — mot f. å.	Sektionsledning	Personalutgifter för ångloktj.[2])	Lokbränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj.[2])	Personalutgifter för elektroloktj.[3])	Elektrisk energi för tågrörelsen
1	10 957·9	+ 562·8	+ 1 244·7	90·0	401·8	576·3	6·9	2 550·7	2 686·7
*)2	5 264·3	+ 193·0	+ 775·6	73·5	231·6	451·5	7·5	1 728·7	1 945·1
I D	**16 222·2**	**+ 755·8**	**+ 2 020·3**	**163·5**	**633·4**	**1 027·8**	**14·4**	**4 279·4**	**4 631·8**
*)5	8 133·4	+ 580·1	+ 1 716·3	83·8	746·2	1 198·4	39·6	1 838·1	2 372·8
6	3 055·8	+ 179·9	+ 633·2	57·1	467·8	862·1	12·9	487·0	505·2
II D	**11 189·2**	**+ 760·0**	**+ 2 349·5**	**140·9**	**1 214·0**	**2 060·5**	**52·5**	**2 325·1**	**2 878·0**
*)10 o. **III D**	**8 679·4**	**+ 443·2**	**+ 2 162·6**	**88·0**	**571·2**	**967·7**	**28·0**	**2 298·1**	**2 526·2**
13	3 248·2	+ 621·7	+ 1 122·0	54·4	711·9	1 626·2	19·7	134·9	43·6
14	3 752·7	— 62·4	+ 813·2	48·2	635·4	1 383·7	25·3	350·0	453·6
15	6 153·9	+ 449·3	+ 1 585·9	65·1	837·2	1 621·2	42·4	1 065·3	1 381·5
IV D	**13 154·8**	**+ 1008·6**	**+ 3 521·1**	**167·7**	**2 184·5**	**4 631·1**	**87·4**	**1 550·2**	**1 878·7**
19	4 663·0	+ 757·4	+ 407·7	90·5	29·5	54·3	1·1	1 555·4	1 315·5
20	6 074·1	+ 3 916·7	+ 4 328·1	72·6	1 463·8	3 204·4	40·4	1·1	—
21	7 613·0	+ 3 455·3	+ 4 533·0	56·2	1 663·1	4 542·8	65·0	47·0	85·4
V D	**18 356·1**	**+ 8 129·9**	**+ 9 268·8**	**219·3**	**3 156·4**	**7 801·5**	**106·5**	**1 603·5**	**1 400·9**
*)25 o. **VI D**	**2 251·1**	**+ 139·4**	**+ 2 251·1**	**35·0**	**519·0**	**1 118·8**	**99·8**	**—**	**—**
Hela S J	**69 846·8**	**+ 13 737·0**	**+ 21 573·4**	**814·4**	**8 278·5**	**17 607·4**	**388·6**	**12 056·3**	**13 315·6**

Sektions nr	Kontonummer								
	43 30, 40	44, 45	47	48 minus 4 08	76, 77	78	35	71	4 00, 10—51
	Övr. sakl. utgifter för elektroloktj.[3])	Lokstallar samt vatten o. kolstationer	Vagntjänst	Verkstadstj., gemens. omkostnader	Underhåll av rull. materiel	Underhåll av inventarier o. effekter	Underhåll av byggnader m. m.	Hjälpanläggningar	Inkomster
1	110·5	543·9	1 489·0	67·0	1 594·0	37·9	117·6	688·3	2·7
*)2	57·5	359·8	14·9	6·2	351·3	13·5	28·6	—	5·4
I D	**168·0**	**903·7**	**1 503·9**	**73·2**	**1 945·3**	**51·4**	**146·2**	**688·3**	**8·1**
*)5	60·4	429·0	396·9	45·8	786·7	33·3	25·4	82·7	5·7
6	19·6	193·2	24·6	18·8	268·0	15·6	12·6	111·8	0·5
II D	**80·0**	**622·2**	**421·5**	**64·6**	**1 054·7**	**48·9**	**38·0**	**194·5**	**6·2**
*)10 o. **III D**	**62·3**	**551·3**	**341·4**	**78·0**	**1 040·0**	**68·9**	**18·3**	**55·5**	**15·5**
13	2·3	321·0	32·9	14·3	211·8	30·4	22·0	30·7	7·9
14	17·8	478·7	9·8	13·2	267·8	27·3	43·4	—	1·5
15	24·3	442·2	134·5	21·0	430·6	33·3	58·0	—	2·7
IV D	**44·4**	**1 241·9**	**177·2**	**48·5**	**910·2**	**91·0**	**123·4**	**30·7**	**12·1**
19	69·1	340·5	145·2	77·7	879·3	13·9	34·8	63·9	7·7
20	—	655·3	87·5	42·0	369·3	24·0	36·3	79·3	1·9
21	1·9	587·5	48·4	32·8	381·2	30·2	31·1	42·6	2·2
V D	**71·0**	**1 583·3**	**281·1**	**152·5**	**1 629·8**	**68·1**	**102·2**	**185·8**	**11·8**
*)25 o. **VI D**	—	**159·1**	**82·6**	**16·1**	**221·3**	**1·3**	—	—	**1·9**
Hela S J	**425·7**	**5 061·5**	**2 807·7**	**432·9**	**6 801·3**	**329·6**	**428·1**	**1 154·8**	**55·6**

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående år, se sid. 7.

[1]) Bortsett från kostnader för elektr. energi för tågrörelsen, vad beträffar 1—15 och 21 maskinsektionerna, m inklusive nämnda kostnad, vad gäller 19 maskinsektionen och hela SJ. — [2]) Inklusive förbränningsmotorvagntjän — [3]) Inklusive elektromotorvagntjänst.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

ektions nr	Bokförda utgifter (saldo**) Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f. å.	Kontonummer 51 Sektionsledning	52 Stationstjänst [1])	53 Tågtjänst	44—46 Stalltj. samt motorvagn-, rälsbuss- och lokomotor*tåg*tjänst [2])	47 Vagntjänst	35 Snöröjning	71 Hjälp anläggningar m. m. [3])	78 Underhåll av inventarier och effekter	5 00 Inkomster	52 99 Utgifter vid maskinsektionerna för viss vagnväxlingsloktjänst [4])
1	5 980·2	+ 472·8	+ 554·6	155·5	5 043·5	494·3	64·7	54·5	118·9	—	54·5	5·7	462·1
*)2	3 512·2	+ 266·4	+ 370·2	92·9	2 751·3	383·1	68·5	201·3	29·0	—	11·8	25·7	335·1
3	4 442·2	+ 325·0	+ 437·5	73·1	3 637·3	355·6	3·3	335·7	60·3	—	13·7	36·8	573·6
4	7 016·1	+ 841·2	+ 795·0	159·9	5 909·9	633·9	—	155·5	146·8	—	30·2	20·1	805·7
I D	**20 950·7**	**+1 905·4**	**+ 2 157·3**	**481·4**	**17 342·0**	**1 866·9**	**136·5**	**747·0**	**355·0**	—	**110·2**	**88·3**	**2 176·5**
5	4 474·4	+ 376·4	+ 505·6	89·6	3 589·0	375·5	1·5	369·2	20·2	—	29·4	—	965·8
6	2 387·5	+ 130·3	+ 184·8	78·5	1 829·2	202·6	100·5	139·4	33·0	—	8·3	4·0	273·0
7	1 101·0	+ 80·2	+ 130·6	60·0	747·1	136·5	83·9	51·0	34·1	—	2·0	13·6	65·8
*)8	2 763·2	+ 192·3	+ 317·6	89·9	2 258·4	269·3	24·8	89·3	61·5	—	12·2	42·2	290·9
*)9	2 494·8	+ 255·5	+ 716·5	100·5	1 751·2	508·7	59·9	46·6	22·1	—	5·9	0·1	31·1
II D	**13 220·9**	**+1 034·7**	**+ 1 855·1**	**418·5**	**10 174·9**	**1 492·6**	**270·6**	**695·5**	**170·9**	—	**57·8**	**59·9**	**1 626·6**
*)10	5 715·6	+ 356·2	+ 801·1	103·8	4 592·7	402·0	30·6	456·4	43·2	51·6	40·7	5·4	652·3
11	2 740·8	+ 359·2	+ 392·9	77·5	2 348·4	189·8	—	90·4	62·7	—	8·1	36·1	220·2
*)12	2 791·1	+ 146·7	+ 893·4	98·2	2 199·5	312·5	26·0	135·3	11·2	0·1	8·9	0·6	273·9
III D	**11 247·5**	**+ 862·1**	**+ 2 087·4**	**279·5**	**9 140·6**	**904·3**	**56·6**	**682·1**	**117·1**	**51·7**	**57·7**	**42·1**	**1 146·4**
13	1 613·6	+ 187·6	+ 246·5	71·7	1 080·3	200·5	85·5	100·3	68·4	0·8	6·3	0·2	111·8
14	2 780·5	+ 316·8	+ 382·8	103·0	2 011·8	277·2	20·5	233·4	122·0	—	12·6	—	363·9
15	3 010·3	+ 244·9	+ 315·8	120·0	2 304·4	279·4	64·2	144·0	88·9	0·7	9·3	0·6	236·4
16	755·0	+ 50·9	+ 74·9	54·6	477·1	79·6	77·0	30·8	31·6	—	4·3	—	24·3
17	1 160·2	+ 149·5	+ 169·4	61·3	811·1	94·5	97·5	50·7	40·6	—	4·5	—	31·0
IV D	**9 319·6**	**+ 949·7**	**+ 1 189·4**	**410·6**	**6 684·7**	**931·2**	**344·7**	**559·2**	**351·5**	**1·5**	**37·0**	**0·8**	**767·4**
19	2 100·2	+ 279·0	+ 266·4	72·1	1 690·8	156·8	22·5	137·2	31·3	—	6·1	16·6	646·5
*)20	2 392·1	+ 937·1	+ 1 239·5	79·5	1 746·8	193·2	225·7	72·6	61·2	8·2	5·1	0·2	159·6
*)21	2 417·7	+ 562·3	+ 749·9	94·8	1 715·9	211·1	206·1	100·8	83·3	4·2	3·6	2·1	181·2
23 [5])	—	—	— 360·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V D	**6 910·0**	**+1 778·4**	**+ 1 895·0**	**246·4**	**5 153·5**	**561·1**	**454·3**	**310·6**	**175·8**	**12·4**	**14·8**	**18·9**	**987·3**
25 [6])	1 056·5	— 58·6	+ 1 056·5	46·6	863·6	118·8	23·2	0·5	2·1	—	2·8	1·1	} 155·0
26 [6])	518·1	+ 1·0	+ 518·1	39·2	383·6	67·3	2·4	23·8	—	—	1·9	0·1	
VI D	**1 574·6**	**— 57·6**	**+ 1 574·6**	**85·8**	**1 247·2**	**186·1**	**25·6**	**24·3**	**2·1**	—	**4·7**	**1·2**	**155·0**
ndel av resebyrå-kostnad..	13·0	+ 13·0	+ 13·0	—	13·0	—	—	—	—	—	—	—	—
Iela SJ	**63 236·3**	**+6 485·7**	**+10 771·8**	**1 922·2**	**49 755·9**	**5 942·2**	[7])**1 288·3**	**3 018·7**	**1 172·4**	**65·6**	**282·2**	**211·2**	**6 859·2**

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.
**) Exklusive utgifter å konto nr 52 99.

[1]) Inklusive lokomotor- men exklusive lok- och motorvagnsväxlingstjänst, som ingår i maskinsektionernas lok- och motorvagnstjänst. — [2]) Kostnaderna för lokomotor*växlings*tjänsten ingå å konto 52. — [3]) Nämligen smärre utgiftsslopp å kontona 42,43 och 47, sammanlagt 2 100 kr. — [4]) Utgifter, som utanför driftskostnadsräkenskaperna genom statistiskanslierna debiterats trafiksektionerna av maskinsektionerna för med lok utförd växlingstjänst å stationer, där sera omfattande sådan tjänst förekommit. Debiteringarna ifråga äro sålunda att betrakta mera som statistiska uppfter. — [5]) Sektionen indrogs den 1/10 1939 och uppdelades på 20 och 21 trafiksektionerna. — [6]) Sektionen inrättades en 1/7 1940. — [7]) Härav 869·3 tusen kr. för motorvagns- samt rälsbuss- och lokomotortågtjänst.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Förrådsavdelningarnas (huvudförråd med förråds

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

	Konto nr 69 01—66	Samtliga förrådsavdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå
	Personalutgifter.								
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän	648·1	+ 6·8	+ 45·0	190·9	109·5	112·9	121·7	113·
12	» » icke ordinarie tjänstemän	41·2	— 2·7	+ 7·7	14·6	6·3	3·6	12·2	4·
13	» » arbetarpersonal	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner	7·6	+ 1·4	+ 0·7	1·2	1·7	0·6	0·9	3·
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning	27·6	+ 3·3	+ 4·4	3·8	4·0	4·8	6·2	8·
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. begravningshjälp	8·0	— 0·9	— 2·4	3·2	1·4	1·1	1·3	1·
27	Beklädnad	1·5	+ 0·2	+ 0·5	0·4	0·4	0·3	0·2	0·
	Summa	**734·0**	+ 8·1	+ 55·9	**214·1**	**123·3**	**123·3**	**142·5**	**130·**
	Sakliga utgifter.								
01	Avsättning till förnyelsefond	91·4	—	+ 19·5	29·1	27·6	14·3	13·0	7·
05	Andel av förrådsbyråns kostnader	197·0	—	+ 2·2	82·7	29·6	29·5	27·6	27·
31	Bränsle utom brännoljor	5·5	— 1·1	+ 0·6	—	0·1	3·5	—	1·
32	Brännoljor för motorer	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi	6·7	—	— 0·1	1·4	3·5	1·3	—	0·
39	Vatten	1·9	—	+ 0·1	0·9	0·4	0·1	—	0·
41	Skrivmaterialier	2·7	— 0·1	— 0·2	1·1	0·6	0·4	0·3	0·
43	Övriga förrådsmaterialier	2·4	— 0·3	+ 0·5	0·6	0·5	0·5	0·5	0·
48	Förpackningsmaterialier	12·9	+ 4·3	+ 4·5	5·7	1·5	3·6	1·5	0·
51	Hyror för tjänstelokaler	4·2	—	—	—	—	—	—	4·
52	» » kolupplagsplatser	31·1	+ 8·5	+ 11·0	—	13·7	15·3	2·1	—
55	Telegram, telefon	10·2	+ 0·4	+ 0·7	1·9	2·6	2·3	1·5	1·
56	Uppvärmning	34·6	+ 1·3	+ 9·3	23·0	4·5	1·1	4·7	1·
57	Renhållning av lokaler och områden	20·5	+ 3·4	+ 4·2	4·9	3·0	4·5	4·4	3·
58	Nattvaktstjänst	5·0	—	—	4·1	—	0·9	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	11·4	— 0·8	— 0·4	5·4	1·0	2·3	1·2	1·
61	Underhåll av byggnader	30·5	+ 0·1	— 5·2	11·5	7·4	4·0	4·4	3·
63	» » kolbås	1·8	— 0·8	+ 0·9	—	1·0	0·1	—	0·
64	» och drift av kolkrananordningar	33·1	— 0·4	— 4·7	—	—	—	10·4	22·
65	» och energi för traverser och lyftkranar	9·3	+ 0·7	+ 1·5	2·3	6·2	0·7	0·1	—
66	Underhåll och energi för automobiler	5·3	+ 1·2	+ 0·9	—	2·8	1·4	1·1	—

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

ıtendentkontor) utgifter i tusental kronor.

derhåll i form av omkostnadstillägg å förbrukade materialier).

	Konto nr 69 67—99 och 600, 652, 665	Samtliga förrådsavdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå
67	Underhåll och energi för truckar	1·9	— 0·2	—	1·4	0·5	—	—	—
68	» av övriga inventarier	2·0	— 0·1	+ 0·5	0·7	0·2	0·6	0·5	—
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand	37·1	+ 6·7	+ 12·5	17·3	5·8	7·0	2·1	4·9
72	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran	8·4	— 4·9	— 7·9	1·6	3·4	0·5	3·1	—
73	Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor	32·8	— 3·0	— 1·9	6·1	5·0	4·1	8·5	9·1
74	» » » » » » bränsle utom brännoljor för hand	9·5	+ 2·4	+ 2·8	1·0	0·3	—	5·3	2·9
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom brännoljor med kran	0·4	— 0·3	—	—	0·4	—	—	—
76	Lastn., lossn., lagr. av virke för hand	25·5	— 1·1	+ 3·3	11·8	9·5	3·6	—	0·6
77	» » » » » med kran	4·3	—	+ 0·3	—	4·3	—	—	—
78	» » » » övriga förrådseffekter för hand	395·3	+ 33·[illegible]	+ 46·0	144·1	62·1	66·3	57·5	65·3
79	Lastn., lossn., lagr. av övriga förrådseffekter med kran	13·7	+ 2·6	+ 1·4	6·8	2·6	2·2	2·1	—
80	Färgrivning	0·8	—	+ 0·1	—	0·8	—	—	—
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand	23·8	+ 17·2	+ 19·0	0·4	—	0·5	1·1	21·8
82	» » » » » med kran	10·3	— 0·1	— 4·6	1·2	4·9	—	1·6	2·6
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot	39·9	— 6·6	— 4·8	6·4	2·5	0·3	6·6	24·1
93	» » » virke	22·7	+ 0·9	+ 4·7	4·9	8·3	4·4	4·2	0·9
94	» » » övrigt	126·2	— 53·8	— 77·2	41·4	16·9	12·8	5·9	49·2
95	» , kostn. för körslor etc.	0·5	+ 0·1	+ 0·3	0·5	—	—	—	—
96	Växlingstjänst	15·0	—	+ 0·2	10·0	1·0	4·0	—	—
98	Automobiltransporter med S J fordon	13·6	+ 0·6	+ 0·6	—	5·4	2·9	5·3	—
99	Trucktransporter	5·3	+ 0·2	+ 0·3	4·1	1·2	—	—	—
	Summa	1 306·5	+ 10·9	+ 40·9	434·3	241·1	194·8	176·6	259·7
	Summa personal- och sakliga utgifter	2 040·5	+ 19·0	+ 96·8	648·4	364·4	318·1	319·1	390·5
	Inkomster:								
600	Ej specificerade inkomster	—	—	—	—	—	—	—	—
652	Hyror för kolupplagsplatser	31·5	+ 7·0	+ 6·7	30·8	—	—	0·7	—
665	Uthyrning av kolkrananordningar	21·3	+ 14·8	+ 7·3	—	—	—	4·8	16·5
	Summa inkomster	52·8	+ 21·8	+ 14·0	30·8	—	—	5·5	16·5
	Summa utgifter (saldo)	1 987·7	— 2·8	+ 82·8	617·6	364·4	318·1	313·6	374·0

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Konto		Samtliga huvudverkstäder		
		Bokf.-utg.	+ — mot kostn.-stat	+ — mot f. å.
	Gemensamma omkostnader.			
79 05, 10, 20	Administration samt befäl i verkstaden ...	1 904·8	+ 27·2	+ 176·7
15	Kompensation för fam.-pens.-avdrag	257·7	— 3·1	+ 4·9
30	Övriga välfärdsanordningar (sjukavl. m. m.)	1 090·7	— 7·1	+ 184·5
40, 50	Uppvärmning, belysning	645·1	+ 147·7	+ 240·2
60, 70	Arbetsmaskiner, maskinella anordn. m. m., transporter, lossning och lastning.....	1 596·3	+ 6·3	+ 146·2
80	Övriga underhålls- samt renhålln.-utgifter	750·6	+ 48·3	+ 73·4
92, 93	Fraktkostnader	59·6	— 12·6	+ 0·6
98	Avsättning till förnyelsefond	1 213·8	—	+ 206·5
99	Skatter och onera	98·7	— 3·0	+ 4·2
	Summa	**7 617·3**	**+ 203·7**	**+ 1 037·2**
	Underhåll av rullande materiel inklusive andel av ovan angivna gemensamma omkostnader.			
77 00–48	Ånglok	2 951·2	+ 262·9	+ 978·0
50–69	Elektrolok	3 754·2	+ 78·4	+ 611·9
76 00–65	Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer.....	545·3	— 25·2	+ 62·0
	Summa lok m. fl.	**7 250·7**	**+ 316·1**	**+ 1 651·9**
77 81	Tvåaxliga personvagnar	2 012·0	+ 64·6	+ 274·1
82	Fyraxliga »	7 824·9	— 1 617·7	— 333·3
83	Tvåaxliga post-, fång- o. resgodsvagnar...	442·4	+ 37·6	+ 75·2
84	Fyraxliga » » » »	637·9	— 1·4	+ 73·1
91	Slutna godsvagnar	1 819·3	— 81·7	+ 198·1
92	Öppna »	2 103·1	+ 70·6	+ 384·9
93	Malmvagnar	1 325·7	— 520·8	— 140·3
	Summa vagnar	**16 165·3**	**— 2 048·8**	**+ 531·8**
	Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.			
78 52	Traktorer, truckar och plattformsvagnar...	81·0	— 37·2	+ 1·6
66	Övriga invent. o. effekter (utom trafikpres.)	56·0	— 0·5	+ 13·8
99	Trafikpresenningar.....	911·9	+ 286·9	+ 398·5
	Summa	**1 048·9**	**+ 249·2**	**+ 413·9**
	Arbeten för kapitalökningsmedel.			
5	Rullande materiel och övriga inventarier	8·3	—	— 15·4
	Arbeten för förnyelsefondsmedel.			
8	Byggnader och anläggningar	115·1	—	— 96·0
9	Rullande materiel och övriga inventarier	1 653·4	—	+ 306·7
	Summa	**1 768·5**	—	**+ 210·7**
	Balanserade utgifter.			
3	Arbeten för andra avdelningar vid SJ och för främmande personer	7 516·0	—	+ 1 806·5
	Summa utgifter för verkstäderna	**33 757·7**	—	**+ 4 599·4**
	Avgår krediteringar å konto 3	**6 799·3**	—	**+ 1 611·9**

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

utgifter i tusental kronor.

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i						
Örebro	Tomteboda	Göteborg—Borås—Varberg	Malmö	Östersund	Bollnäs	Notviken
615·4	193·9	280·1	321·6	166·6	130·7	196·5
97·1	21·3	33·3	53·9	14·8	14·3	23·0
369·1	96·3	157·2	206·8	66·1	65·6	129·6
246·0	69·2	63·1	60·8	51·3	47·6	107·1
562·6	103·8	255·5	258·4	79·9	100·1	236·0
214·9	61·6	115·1	121·8	55·1	48·9	133·2
13·8	1·5	0·7	2·8	6·2	3·9	30·7
419·0	73·3	146·2	300·1	63·1	58·2	153·9
31·7	4·7	12·6	17·3	5·2	4·5	22·7
2 569·6	**625·6**	**1 063·8**	**1 343·5**	**508·3**	**473·8**	**1 032·7**
1 886·2	—	154·3	2·8	851·3	1·4	55·2
894·5	—	5·3	1 759·3	4·2	1·0	1 089·9
514·3	—	13·9	14·6	1·2	0·2	1·1
3 295·0	—	**173·5**	**1 776·7**	**856·7**	**2·6**	**1 146·2**
58·1	233·3	380·9	914·3	320·8	7·5	97·1
3 485·0	1 660·4	708·3	1 635·3	161·4	22·0	152·5
7·6	36·5	189·0	12·9	26·0	141·4	29·0
28·9	212·9	34·7	295·5	30·3	3·4	32·2
143·1	51·6	1 032·3	50·4	6·8	468·2	66·9
236·0	38·9	878·4	147·0	13·0	734·2	55·6
22·7	—	—	2·0	—	1·4	1 299·6
3 981·4	**2 233·6**	**3 223·6**	**3 057·4**	**558·3**	**1 378·1**	**1 732·9**
81·0	—	—	—	—	—	—
55·7	—	0·3	—	—	—	—
896·1	—	—	—	15·8	—	—
1 032·8	—	**0·3**	—	**15·8**	—	—
5·0	0·8	—	1·6	—	0·9	—
71·0	1·4	16·6	5·1	2·0	5·9	13·1
741·9	75·1	287·5	376·6	12·8	53·1	106·4
812·9	**76·5**	**304·1**	**381·7**	**14·8**	**59·0**	**119·5**
4 092·5	**142·8**	**1 510·1**	**633·6**	**310·5**	**443·9**	**382·6**
13 219·6	**2 453·7**	**5 211·6**	**5 851·0**	**1 756·1**	**1 884·5**	**3 381·2**

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Hyresverksamheten: Direkta utgifter vid de olika bansektionerna (annuitet, *ej* inräknad) samt inkomster vid

Bansektion, nr. Distrikt	Bostadshus: S J egna hus samt S J familjepensionsfonds hus. (Konto											
	Totalkostnader									Kostnader per		
	Summa utgifter	+ — mot kostn.-stat	+ — mot f. å.	Härav: Underh. o förändringar	Skötsel, renhålln. m. m.	Värme m. m.	Skatter	Summa		Summa	+ — mot kostn-stat.	+ — mot f. å.
	Tusental kronor									Kro		
*)1	97·5	+	4·4	— 105·6	77·2	6·3	10·9	3·1		107: 85	+ 7: 20	+ 1: 07
*)2	202·2	+	67·6	+ 67·9	158·2	20·5	15·4	8·1		140: 71	+ 47: 69	+ 46: 47
3	129·9	+	21·5	+ 21·9	95·1	9·9	17·4	7·5		107: 18	+ 17: 19	+ 18: 29
*)4	117·9	—	7·9	— 15·2	95·2	9·7	7·2	5·8		104: 71	— 5: 83	— 0: 67
*)24	196·2	+	60·1	+ 196·2	129·6	35·3	16·0	15·3		178: 53	+ 58: 09	+178: 53
I distriktet ...	743·7	+	145·7	+ 165·2	555·3	81·7	66·9	39·8		128: 71	+ 26: 58	+ 29: 05
Inkomster ...	1 065·9	+	2·8	— 33·7						184: 48	+ 2: 91	— 4: 94
5	64·2	+	6·7	— 0·1	47·6	11·3	1·2	4·1		86: 99	+ 9: 71	— 0: 73
6	114·6	+	13·3	+ 17·2	75·2	16·9	13·3	9·2		123: 23	+ 19: 01	+ 18: 72
7	36·8	—	5·2	— 4·2	26·8	6·4	1·4	2·2		58: 88	— 6: 24	— 6: 30
*)8	114·4	+	21·6	+ 25·5	90·4	13·0	3·5	7·5		87: 33	+ 15: 78	+ 17: 77
*)9	71·5	+	2·9	+ 10·1	55·5	5·2	7·0	3·8		63: 11	+ 4: 63	— 0: 98
II distriktet...	401·5	+	39·3	+ 48·5	295·5	52·8	26·4	26·8		84: 78	+ 9: 81	+ 6: 86
Inkomster ...	659·3	+	2·6	+ 15·1						139: 21	+ 3: 28	— 3: 00
*)10	166·5	+	59·5	+ 27·1	144·7	7·6	6·5	7·7		169: 38	+ 55: 55	+ 13: 28
11	82·3	—	5·7	— 17·2	59·7	13·1	3·7	5·8		81: 57	— 8: 04	— 14: 75
*)12	111·1	—	1·3	+ 19·1	97·3	7·1	3·3	3·4		95: 86	— 12: 96	— 11: 87
III distriktet..	359·9	+	52·5	+ 29·0	301·7	27·8	13·5	16·9		114: 21	+ 10: 19	— 4: 82
Inkomster ...	346·7	—	20·3	— 7·5						110: 03	— 14: 17	— 17: 38
13	87·5	+	9·2	+ 14·5	58·7	11·1	12·0	5·7		106: 32	+ 12: 10	+ 16: 42
14	115·5	+	4·1	+ 16·5	84·7	13·7	10·8	6·3		95: 06	+ 1: 45	+ 13: 11
15	124·6	—	5·0	+ 1·3	97·4	17·0	2·9	7·3		75: 20	— 4: 65	+ 0: 97
16	43·8	—	6·7	+ 1·2	36·1	5·0	0·6	2·1		74: 87	— 11: 28	+ 2: 30
17	60·7	+	12·2	+ 25·2	50·6	3·6	4·9	1·6		146: 62	+ 31: 69	+ 60: 66
IV distriktet..	432·1	+	13·8	+ 58·7	327·5	50·4	31·2	23·0		92: 05	+ 2: 13	+ 12: 28
Inkomster ...	597·7	+	7·7	+ 8·3						12: 33	+ 0: 50	+ 1: 42
18	186·0	+	28·0	+ 33·7	135·1	24·1	19·4	7·4		246: 03	+ 45: 53	+ 44: 31
19	296·6	—	7·4	— 0·3	237·3	34·5	12·4	12·4		201: 49	— 15: 17	+ 0: 47
20	116·5	+	25·4	+ 21·9	78·6	10·4	22·6	4·9		167: 14	+ 41: 66	+ 31: 22
21	112·4	+	23·4	+ 27·4	88·6	9·1	11·2	3·5		191: 81	+ 47: 80	+ 45: 51
22	43·6	—	2·4	+ 9·0	34·1	3·7	4·7	1·1		104: 57	— 3: 67	+ 23: 16
23	64·4	+	19·5	+ 24·1	43·0	4·1	14·5	2·8		122·20	+ 37: 48	+ 44: 85
V distriktet...	819·5	+	86·5	+ 115·8	616·7	85·9	84·8	32·1		183: 95	+ 23: 13	+ 28: 99
Inkomster ...	723·3	+	12·3	+ 19·8						162: 36	+ 6: 37	+ 4: 43
*)25	30·0	—	7·8	+ 30·0	20·8	0·9	8·3	—		80: 00	— 20: 80	+ 80: 00
*)26	12·4	—	3·2	+ 12·4	11·2	0·7	0·5	—		48: 06	— 12: 41	+ 48: 06
VI distriktet..	42·4	—	11·0	+ 42·4	32·0	1·6	8·8	—		66: 98	— 17: 38	+ 66: 98
Inkomster ...	37·5		—	+ 37·5						59: 24	—	+ 59: 24
Hela SJ	2 799·1	+	326·8	+ 459·6	2 128·7	300·2	231·6	138·6		119: 38	+ 13: 94	+ 14: 24
Inkomster ...	3 430·4	+	5·1	+ 39·5						146: 30	+ 4·4	— 6: 10

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

t, nämligen avsättning till förnyelsefond och ränta å byggnadskapital, id de olika distrikten.

r 81 02, 57, 58 och 60)				Hotell o. restauranger (konto 84 02, 57, 58 o. 60)							
dstad								Härav			
Härav				Summa utgifter	+ − mot kostn.-stat.		+ − mot f. å.	Underhåll o. förändringar	Övriga kostnader		Bansektion, nr. Distrikt
Underh. o. förändringar	Skötsel, rehålln. m. m.	Värme m. m.	Skatter								
Summa								Summa			
o r				i tusental kronor							
85: 40	6: 97	12: 06	3: 42	1·2	—	1·7	—	13·9	0·5	0·7	*) 1
110: 09	14: 27	10: 71	5: 64	—		—		—	—	—	*) 2
78: 46	8: 18	14: 35	6: 19	3·2	—	3·3	—	6·2	3·2	—	3
84: 55	8: 62	6: 39	5: 15	5·4	—	0·6	+	2·7	5·3	0·1	*) 4
117: 93	32: 12	14: 56	13: 92	6·9	—	2·6	+	6·9	5·2	1·7	*) 24
96: 10	14: 14	11: 58	6: 89	16·7	—	8·2	—	10·5	14·2	2·5	I distriktet
64: 50	15: 31	1: 62	5: 56	5·7	+	2·0	+	1·4	5·5	0·2	5
80: 86	18: 17	14: 30	9: 90	1·1	—	0·2	—	0·2	1·0	0·1	6
42: 88	10: 24	2: 24	3: 52	0·8	—	0·8		—	0·8	—	7
69: 01	9: 93	2: 67	5: 72	4·3	+	1·0	+	1·8	3·8	0·5	*) 8
48: 99	4: 59	6: 18	3: 35	0·1	—	0·1	+	0·1	0·1	—	*) 9
62: 40	11: 15	5: 57	5: 66	12·0	+	1·9	+	3·1	11·2	0·8	II distriktet
147: 20	7: 73	6: 61	7: 84	13·3	+	3·2	—	3·1	12·9	0·4	*) 10
59: 17	12: 98	3: 67	5: 75	3·1	—	0·4	—	0·6	2·4	0·7	11
83: 95	6: 13	2: 85	2: 93	1·0	—	2·2	—	0·9	0·9	0·1	*) 12
95: 75	8: 82	4: 28	5: 36	17·4	+	0·6	—	4·6	16·2	1·2	III distriktet
71: 32	13: 49	14: 58	6: 93	12·6	—	7·4	—	5·5	12·3	0·3	13
69: 71	11: 27	8: 89	5: 19	8·4	+	0·4		—	8·0	0·4	14
58: 78	10: 26	1: 75	4: 41	12·3	+	4·1	+	6·0	12·1	0·2	15
61: 71	8: 54	1: 03	3: 59	4·8	—	0·6	+	1·5	1·7	3·1	16
122: 22	8: 70	11: 84	3: 86	—		—		—	—	—	17
69: 77	10: 74	6: 64	4: 90	38·1	—	3·5	+	2·0	34·1	4·0	IV distriktet
178: 71	31: 88	25: 66	9: 78	—		—		—	—	—	18
161: 21	23: 44	8: 42	8: 42	34·4	+	5·4	+	0·1	32·0	2·4	19
112: 77	14: 92	32: 42	7: 03	8·5	—	2·1	—	3·8	7·8	0·7	20
151: 20	15: 53	19: 11	5: 97	1·0	—	2·4	—	1·5	0·7	0·3	21
81: 78	8: 88	11: 27	2: 64	0·2	—	0·4	—	0·4	0·1	0·1	22
81: 60	7: 78	27: 51	5: 31	2·2	+	0·8	+	0·3	2·0	0·2	23
138: 43	19: 28	19: 03	7: 21	46·3	+	1·3	—	5·3	42·6	3·7	V distriktet
55: 47	2: 40	22: 13	—	0·3	—	0·2	+	0·3	0·2	0·1	*) 25
43: 41	2: 71	1: 94	—	—		—		—	—	—	*) 26
50: 56	2: 52	13: 90	—	0·3	—	0·2	+	0·3	0·2	0·1	VI distriktet
90: 79	12: 80	9: 88	5: 91	130·8	—	8·1	—	15·0	118·5	12·3	Hela SJ
				[1]) 600·8		·	+	161·9			Inkomster

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

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Hyresverksamheten (forts.): **Bostadslägenheter: Utgifter,**

(Driftresultat beräknade dels med inräknande av endast avsättning till för-

SJ egna samt SJ familjepensionsfonds hus	Samtliga distrikt		Härav I		Härav II	
	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.
Direkta utgifter i tusental kr.	2 799·1	+ 459·6	743·7	+ 165·2	401·5	+ 48·5
Förnyelsefondsavsättning i tusental kr.	1 437·3	+ 244·3	442·9	+ 68·5	220·4	+ 36·2
Summa	4 236·4	+ 703·9	1 186·6	+ 233·7	621·9	+ 84·7
Inkomster i tusental kr.	3 430·4	+ 39·5	1 065·9	— 33·7	659·3	+ 15·1
Driftresultat exkl. räntekostn. i tusental kr.	— 806·0	+ 664·4	— 120·7	+ 267·4	+ 37·4	— 69·6
D:o per eldstad ... kr.	— 34: 38	+ 28: 02	— 20: 89	+ 46: 16	+ 7: 90	— 15: 72
Beräknad räntekostnad i tusental kr.....	2 737·3	+ 26·0	842·8	— 8·2	419·4	+ 0·9
Driftresultat, då beräknad räntekostnad medräknas, i tusental kr.	— 3 543·3	+ 690·4	— 963·5	+ 259·2	— 382·0	+ 70·5
D:o per eldstad ... kr.	— 151: 11	+ 22: 90	— 166: 75	+ 45: 43	— 80: 66	+ 11: 90

Antal i bostadslägenheter befintliga eldstäder, vilka antal använts

Bansektions nr	1	2	3	4	24	5	6	7	8	9
SJ egna samt SJ familjepensionsfonds hus										
Antal eldstäder enl. bansekt. årsrapporter vid 1940 års början.....	905	1 424	1 218	1 134	1 106	734	934	621	1 311	975
» » » slut.....	903	1 450	1 207	1 118	1 091	741	926	630	1 309	1 290
Beräknat antal eldstäder enl. distr.-chefernas förslag till kostnadsstat för år 1940	925	1 447	1 215	1 138	1 130	744	972	645	1 297	1 173

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 bansektionernas årsrapporter för åren 1939 och 1940, varvid utgåtts 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).

Anm. 2. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1940 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 $^1/_1$ 1939 investerade kapitalet, beräknat till 72 301·8 tusen kronor, med tillägg av 1 405·6 tusen kronor, utgörande halva värdet å bostadslägenheter, som övertogos den $^1/_7$ 1940 med vissa enskilda järnvägar.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

inkomster samt driftsresultat vid de olika distrikten.

nyelsefond, dels med inräknande även av beräknad räntekostnad å byggnadskapital.)

d i s t r i k t											
III			IV			V			VI		
Summa	+ — mot f. å.		Summa	+ — mot f. å.		Summa	+ — mot f. å.		Summa	+ — mot f. å.	
359·9	+	29·0	432·1	+	58·7	819·5	+	115·8	42·4	+	42·4
169·6	+	33·3	301·6	+	46·4	287·1	+	44·2	15·7	+	15·7
529·5	+	62·3	733·7	+	105·1	1 106·6	+	160·0	58·1	+	58·1
346·7	—	7·5	597·7	+	8·3	723·3	+	19·8	37·5	+	37·5
— 182·8	+	69·8	— 136·0	+	96·8	— 383·3	+	140·2	— 20·6	+	20·6
— 58: 01	+	17: 36	— 28: 97	+	20: 60	— 86: 04	+	31: 47	— 32: 54	+	32: 54
322·7	+	13·0	575·8	—	4·2	546·8	—	5·3	29·8	+	29·8
— 505·5	+	82·8	— 711·8	+	92·6	— 930·1	+	134·9	— 50·4	+	50·4
— 160: 43	+	8: 38	— 151: 64	+	19: 36	— 208: 78	+	30: 28	— 79: 62	+	79: 62

vid beräkning av utgifter och inkomster i medeltal per eldstad.

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	25	26	Samtl.
789	1 014	854	817	1 224	1 666	587	417	754	1 478	701	580	426	527	—	—	22 196
1 176	1 004	1 465	829	1 205	1 649	583	411	759	1 465	693	592	409	527	750	515	24 697
940	982	1 033	831	1 190	1 623	586	422	788	1 471	726	618	425	530	375	258	23 484

Dessutom avsattes ytterligare under året 30 % av den normala avsättningen i form av konjunkturtillägg; jämför not 1 å sid. 28. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 11 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden visserligen 2 %, men då värdet av dessa lägenheter, vad beträffar de olika distrikten, icke utan omfattande utredningsarbete kan särskiljas från värdet av lägenheter i bostadshus, har avsättningsprocenttalet 1·5 för bostadshus här använts för *samtliga* lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3·71 % för år 1940 mot 3·75 % för närmast föregående år å investerade värdet den $^1/_1$ 1940 (72 453·6 tusen kronor) jämte ovannämnda halva värdet å den $^1/_7$ 1940 övertagna bostadslägenheter.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

	Behållning (+) eller brist (—) den 1/1 1940 Kr.
Bana och byggnader.	
Husbyggnader utom verkstäder och bostadshus (exkl. billinjer)	+ 6 675 136: 91
Verkstadsbyggnader	— 2 401 358: 59
Bostadshus	+ 7 147 008: 58
Räler och växlar med tillbehör:	
Linjer med stark trafik / Övriga linjer	— 4 901 317: 19
Broar m. m.	+ 1 193 110: 24
Bangårdsmaskinerier m. m.	— 29 439: 80
Kollossningskranar	+ 443 226: 98
Signal- och säkerhetsanläggningar	+ 1 777 806: 27
Telegraf- och telefonanläggningar	+ 3 409 124: 49
Färjelägen	+ 298 762: 75
Anläggningar för elektrisk tågdrift:	
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar	+ 673 279: 06
b. Övriga detaljer	+ 2 230 870: 92
2. Kontaktledningar	+ 10 847 727: 73
3. Husbyggnader	+ 1 754 074: 39
4. Fasta maskinella anordningar	+ 7 151 793: 63
5. Rullande materiel för ledningsrevision	— 284 779: —
Summa bana och byggnader	+ **35 985 027: 37**
Härav: S J utom malmbanan	+ 28 431 071: 96
Malmbanan	+ 7 553 955: 41
Rullande materiel.	
Ånglok / Elektrolok och elektromotorvagnar / Övriga motorvagnar / Rälsbussar / Lokomotorer / Personvagnar / Resgodsvagnar / Godsvagnar, slutna / » öppna / Malmvagnar / Övriga specialvagnar / Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelse förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel	— 3 816 115: 18
Postvagnar	— 287 288: 51
Summa rullande materiel	— **4 103 403: 69**
Härav: S J utom malmbanan	— 13 151 737: 95
Malmbanan	+ 9 048 334 26
Transport	+ 31 881 623: 68

[1]) Mot inträdd prisstegring svarande koefficienter med vilka, jämlikt medgivande genom K. Maj:ts brev den 10/1 1941, den normala avsättningen för året multiplicerats. — [2]) Saldo av vid försäljning av byggnader tillförda medel samt diverse andra inkomster och utgifter, bokförda å särskilt konto. — [3]) Diverse tillförda medel såsom inkomst genom försäljning av fordon, värdet av skrot från slopade dylika m. m.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

fondsmedel.

och utgifter under året.

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1939 Kr.	Normal avsättningsprocent	Konjunkturtilläggskoefficient[1])	Inkomster under år 1940 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1940 Kr.	Behållning (+) eller brist (—) den 31/12 1940 Kr.
94 676 400	2·0	1·3	[2]) 2 500: — 2 597 000: —	1 185 626: 09	+ 8 089 010: 82
20 615 500	2·0	1·3	550 300: —	151 213: 42	— 2 002 272: 01
62 077 800	1·5	1·3	[2]) 2 458: 22 1 234 100: —	442 013: 19	+ 7 941 553: 61
64 041 300	2·5	1·5	2 401 500: —	1 548 028: 03	— 3 139 962: 07
95 631 800	1·5	1·5	[2]) 4 141: 32 2 419 400: —	1 515 658: 17	
98 846 800	1·0	1·5	1 526 500: —	282 728: 78	+ 2 436 881: 46
39 891 500	2·5	1·5	[2]) 500: — 1 539 800: —	367 238: 71	+ 1 143 621: 49
679 000	5·0	—	34 000: —	163: 04	+ 477 063: 94
31 747 800	3·0	1·5	1 498 600: —	517 547: 04	+ 2 758 859: 23
29 807 400	3·0	1·3	1 187 100: —	202 598: 09	+ 4 393 626: 40
1 242 000	2·0	—	24 800: —	——	+ 323 562: 75
3 064 300	1·5	1·3	59 800: —	— 11 040: 69	+ 744 119: 75
5 451 000	2·5	1·3	177 200: —	10 311: 40	+ 2 397 759: 52
74 634 600	2·5	1·3	2 445 800: —	1 151 007: 48	+ 12 142 520: 25
5 891 700	2·0	1·3	153 100: —	33 858: 76	+ 1 873 315: 63
22 583 400	5·0	1·3	1 468 000: —	365 470: 18	+ 8 254 323: 45
778 400	5·0	1·3	50 600: —	——	— 234 179: —
651 660 700	—	—	**19 377 199: 54**	[5])**7 762 421: 69**	**+ 47 599 805: 22**
593 780 000	—	—	17 442 999: 54	6 277 807: 83	+ 39 596 263: 67
57 880 700	—	—	1 934 200: —	1 484 613: 86	+ 8 003 541: 55
31 969 200	3·0	1·1	[3]) 264 233: 45 1 178 500: —	290 658: 64	+ 2 480 172: 25
89 796 000	4·0	1·5	5 450 500: —	420 535: 04	
1 114 400	10·0	—	226 500: —	5 090: 60	
2 552 200	15·0	—	407 100: —	375 421: 43	
1 636 800	15·0	—	265 000: —	185 534: 42	
56 997 200	3·0	1·5	2 688 800: —	3 324 640: 68	
7 133 900	3·0	1·5	337 900: —	374 238: 95	
33 906 800	2·5	1·5	1 337 700: —	469 848: 17	
59 231 500	2·0	1·5	1 888 100: —	2 727 944: 36	
23 505 500	3·0	—	705 200: —	61 490: 06	
957 000	3·0	1·5	45 900: —	2 878: 00	
——	—	—	——	[6]) 260 865: 67	
5 937 000	4·0	—	[3]) 3 375: — 237 500: —	374 307: 28	— 420 720: 79
314 737 500	—	—	**15 036 308: 45**	**8 873 453: 30**	**+ 2 059 451: 46**
269 672 600	—	—	[4])13 523 259: 15	8 510 739: 70	— 8 139 218: 50
45 064 900	—	—	1 513 049: 30	362 713: 60	+ 10 198 669: 96
966 398 200	—	—	34 413 507: 99	16 635 874: 99	+ 49 659 256: 68

[4]) Efter överföring av 508 070: 70 kr. till SJ utom malmbanans från malmbanans andel av förnyelsefonden, vilket belopp utgör saldot av de avsättningar, som gjorts för till SJ utom malmbanan från malmbanan och vice versa under året överlämnad rullande materiel. — [5]) Härav 173 951: 49 kr. utanför anslagen i och för återställande av genom olyckshändelser förstörda anläggningar m. m.; jfr sid. 33. — [6]) Utanför anslagen; jfr not 5.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

	Behållning (+) eller brist (—) den 1/1 1940 Kr.
Transport	+ 31 881 623: 68
Sjöfartsmateriel	+ **2 889 872: 63**
Materiel m. m. för billinjer.	
Anläggningar	+ 255 603: 79
Materiel och inventarier	
Nyinköpta linjer under året	—
Summa billinjer	+ **255 603: 79**
Övriga inventarier	+ **502 655: 09**
Härav: S J utom malmbanan	— 94 850: 04
Malmbanan	+ 597 505: 13
Fonden tillfört saldoöverskott vid avslutande av vissa inköpskonton för av statens järnvägar förvärvade enskilda järnvägar	+ *1 060 685: 05*
Summa Summarum	+ **36 590 440: 24**
Härav: S J utom malmbanan	+ 19 390 645: 44
Malmbanan	+ 17 199 794: 80

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 1939 Kr.	Normal avsättningsprocent	Konjunkturtilläggskoefficient[1])	Inkomster under år 1940 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1940 Kr.	Behålining (+) eller brist (—) den 31/12 1940 Kr.
966 398 200	—	—	34 413 507: 99	16 635 874: 99	+ 49 659 256: 68
8 586 000	**3·0**	**1·5**	**386 400: —**	**[4]) 81 245: 89**	**+ 3 195 026: 74**
1 245 000	2·0	—	25 000: —	11 582: 50	
7 844 400	[2]) 10·0 15·0	— —	[3]) 82 380: — 1 162 900: —	925 435: 08	+ 588 866: 21
——	—	—	279 360: —	279 360: —	——
9 089 400	—	—	**1 549 640: —**	**[4]) 1 216 377: 58**	**+ 588 866: 21**
21 695 800	**5·0**	**1·4**	**[3]) 10 543: 79 1 556 600: —**	**[4]) 1 355 030: 72**	**+ 714 768: 16**
19 678 200	—	—	1 425 751: 79	1 279 269: 98	+ 51 631: 77
2 017 600	—	—	141 392: —	75 760: 74	+ 663 136: 39
——	—	—	——	——	+ *1 060 685: 05*
1 005 769 400	—	—	**37 916 691: 78**	**19 288 529: 18**	**+ 55 218 602: 84**
900 806 200	—	—	34 328 050: 48	17 365 440: 98	+ 36 353 254: 94
104 963 200	—	—	3 588 641: 30	1 923 088: 20	+ 18 865 347: 90

[1]) Se not 1 å sid. 28. — [2]) 10·0 för släpvagnar och inventarier samt 15·0 för bilar. — [3]) Diverse tillförda medel såsom inkomst genom försäljning av utrangerade inventarier, värdet av skrot från slopade dylika m. m. — [4]) Härav 79 495: 89 för sjöfartsmateriel, 9 700: — för bilmateriel och 29 476: 30 kr. för »övriga inventarier» utanför anslagen för ersättande av genom olyckshändelser förstörda värden; jfr sid. 33.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Specifikation av tillgängliga och disponerade

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Byggnader och anläggningar.				
Spår o. bangårdar med husbyggnader (utom för huvudverkstäder, förråd och billinjer).				
Rälsutbyten	873 577: 98	2 680 000	2 700 311: 89	853 266: 09
Ombyggnad av bangården vid Vårgårda	179 470: 62	—	189 010: 60	— 9 539: 98
Förändring av bangården vid Ånge	110 000: —	—	—	110 000: —
Utbyte av ångpannorna inom lokstationen vid Hagalunds övre	1 579: 29	—	—	1 579: 29
Omändringar inom stationshuset vid Stockholm C.	185 890: 35	—	95 714: 22	90 176: 13
Omändring av godsmagasinet vid Stockholm N	—	135 000	39 222: 06	95 777: 94
Bostadslägenheter, utvidgning av enrumslägenheter	43 784: 79	150 000	78 884: 76	114 900: 03
Bostadslägenheter, moderniseringsarbeten	—	500 000	227 813: 54	272 186: 46
Överliggningshus m. m.	182 339: 96	100 000	142 971: 98	139 367: 98
Diverse arbeten	718 783: 57	1 800 000	1 015 866: 37	1 502 917: 20
Broar, viadukter m. m.	533 392: 09	500 000	286 149: 31	747 242: 78
Bangårdsmaskinerier	53 557: 41	300 000	197 438: 17	156 119: 24
Signal- och säkerhetsanläggningar	617 405: 46	300 000	504 852: 13	412 553: 33
Anläggningar för telefon samt elektrisk belysning:				
Förbättring av telefonledningarna vid linjen Stockholm—Göteborg jämte bilinjer	—	345 000	78 290: 23	266 709: 77
Diverse arbeten å telefon- och kabelanläggningar	240 122: 74	155 000	103 995: 83	291 126: 91
Diverse arbeten å elektriska kraft- och belysningsanläggningar	198 918: 61	150 000	238 261: 21	110 657: 40
Anläggningar för elektrisk tågdrift:				
Utbyte av oljebrytare å malmbanan	105 000: —	125 000	266 760: 20	— 36 760: 20
Ombyggnad och modernisering av kontaktledningen samt av högspänningsledningen för belysning ävensom uppläggning av återledning å malmbanan	—	825 000	823 487: 11	1 512: 89
Diverse arbeten	118 321: 16	375 000	329 601: 15	163 720: 01
Anläggningar vid huvudverkstäder:				
Rationaliseringsåtgärder vid verkstaden i Örebro	31 605: 81	—	31 121: —	484: 81
Diverse arbeten	219 751: 89	150 000	120 092: 42	249 659: 47
Anläggningar vid förrådsavdelningen:				
Diverse arbeten	77 934: 42	50 000	75 239: 95	52 694: 47
Färjelägen	37 683: 99	10 000	—	47 683: 99
Linjeomläggningar:				
Godstågsförbindelse mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård	66 186: 50	—	43 386: 07	22 800: 43
Summa	**4 595 306: 64**	**8 650 000**	**7 588 470: 20**	**5 656 836: 44**

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Rullande materiel.				
Ånglok, ombyggnad m. m.	271 003: 80	150 000	254 244: 23	166 759: 57
Elektrolok, »	109 420: 23	290 000	231 606: 45	167 813: 78
» , ersättningsanskaffning	—	90 000	95 833: 33	— 5 833: 33
Motorvagnar (rälsbussar)	412 736: 37	500 000	235 012: 63	677 723: 74
Lokomotorer	277 950: 20	200 000	175 647: 37	302 302: 83
Person- och resgodsvagnar, ersättningsanskaffning	—	2 500 000	2 246 886: 32	253 113: 68
Person- o. resgodsvagnar, ombyggnad	45 282: 59	1 000 000	965 044: 83	80 237: 76
Postvagnar	397 620: 94	335 000	324 239: 02	408 381: 92
Godsvagnar, ersättningsanskaffning	—	3 500 000	2 908 434: 43	591 565: 57
Godsvagnar, ombyggnad	91 110: 50	500 000	99 501: 22	491 609: 28
Diverse arbeten	81 575: 09	1 400 000	1 076 137: 80	405 437: 29
Summa	**1 686 699: 72**	**10 465 000**	**8 612 587: 63**	**3 539 112: 09**
Sjöfartsmateriel	**105 905: 09**	**5 000**	**1 750: —**	**109 155: 09**
Materiel m. m. för biltrafik	**83 831: 74**	**1 150 000**	**1 206 677: 58**	**27 154: 16**
Inventarier	**759 808: 10**	**1 800 000**	**1 325 554: 42**	**1 234 253: 68**
Sammandrag av förestående:				
Byggnader och anläggningar	4 595 306: 64	8 650 000	7 588 470: 20	5 656 836: 44
Rullande materiel	1 686 699: 72	10 465 000	8 612 587: 63	3 539 112: 09
Sjöfartsmateriel	105 905: 09	5 000	1 750: —	109 155: 09
Materiel för biltrafik	83 831: 74	1 150 000	1 206 677: 58	27 154: 16
Inventarier	759 808: 10	1 800 000	1 325 554: 42	1 234 253: 68
Summa	**7 231 551: 29**	**22 070 000**	**18 735 039: 83**	**10 566 511: 46**
Ersättningsanskaffning för eller reparation av genom olyckshändelser förstörda resp. väsentligt skadade anläggn. och materiel[1]:				
Anläggningar	—	—	173 951: 49	—
Rullande materiel	—	—	260 865: 67	—
Bilmateriel	—	—	9 700: —	—
Sjöfartsmateriel	—	—	79 495: 89	—
Inventarier	—	—	29 476: 30	—
Summa	—	—	**553 489: 35**	—

[1]) Utgifter utanför anslagen.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Undervisningskurser.

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

Kursernas benämningar	Antal kurser	Antal deltagare, som erhållit tillträde till kurs	Antal deltagare, som fullföljt och avslutat kurs under året	Antal deltagare, som härav godkända	Kursernas omfattning i tiden	Kursernas omfattning i antal dagar (d) timmar(t) brev (br) per kurs	Å kontot för undervisningsväsendet (1282) bokförda kostnader, kr. under året	Å kontot för undervisningsväsendet (1282) bokförda kostnader, kr. för kurserna i deras helhet (avsl. kurser)
Bantjänst.								
Teoretisk utbildning av blivande banmästare	1	24	24	24	4/11—21/12 40 10/1—31/3 41	653 t.	7 822	26 327
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banmästare	1	32	[2])28	28	olika perioder	.	13 572	.
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banförmän	1	14	[3]) 7	7	» »	.	5 809	.
Kurvmätningskurs	1	22	22	21	13/3—20/3	7 d.	2 382	2 382
Påbyggande korrespondenskurs för blivande deltagare i teoretisk banmästarkurs	1	27	27	16	nov. 39—sept. 40	13 br.	1 440	1 440
D:o D:o	1	44	—	—	nov. 40—	13 br.	.	.
Korrespondenskurs för blivande underbefäl vid banavdelningen, 2:dra avdelningen	1	[1])101	[4])97	68	sept. 39—sept. 40	37 br.	2 945	3 195
Fortsättningskurs per korrespondens för aspiranter på banförmanstjänst	1	48	48	48	dec. 40—juni 41	9 br.	.	2 296
Maskintjänst.								
Lokpersonalskurser: i Stockholm	1	20	19	16	12/2—21/3 och 27/3—13/4	250 t.	13 894	13 894
» Hagalunds övre	4	63	63	61	15/1—12/2 12/2—9/3 11/3—5/4 18/11—9/12	190 t.	17 832	17 832
» Norrköping	1	17	17	17	1/4—27/4	200 t.		
» Göteborg	1	24	24	24	10/6—4/7	60 t.	8 591	8 591
» »	2	46	46	[5])46	8/4—18/5 resp. 21/10—27/11	200 t.	13 411	13 411
» Malmö	1	23	23	23	19/2—16/3	200 t.	3 120	3 120
» Luleå	1	25	25	25	6/5—15/6	200 t.	18 278	18 278
Kurser i underhåll av elektrisk utrustning å personvagnar: i Hagalunds övre	2	6 6	5 6	5 6	11/11—30/11 25/11—14/12	126 t.	2 416	2 416
Vagnpersonalskurs: i Hagalunds övre	1	12	11	11	6/5—6/6	135 t.	3 215	3 215
Trafiktjänst.								
1939/41 års trafikelevkurs: teoretiska delen	1	23	23	[5])22	8/1—27/4 40	500 t.	17 877	17 877
praktiska delen	1	22	22	22	maj 40—juni 41[6])	.	29 894	29 894
1940/42 års trafikelevkurs: förberedande delen	1	31	.	.	10/7—31/12	.		

[1]) Härav 7 på egen bekostnad. — [2]) Härav 2 tillhörande föregående års kurs. — [3]) Härav 3 tillhörande föregående års kurs. — [4]) 4 fingo fortsätta år 1941. — [5]) Härav 1 först efter omprövning. — [6]) Efter att hava blivit antagna till aspiranter å stationsskrivarebefattning den 1/5 1940 (i ett fall 1/8 1940) blevo samtliga den 1/7 1941 befordrade till e. o. stationsskrivare, ehuru i en del fall den praktiska utbildningstjänstgöring som ingick i kursen, då ej hunnit till fullo avslutas. Återstoden skulle emellertid fullgöras, så snart ske kunde.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Kursernas benämningar	Antal				Kursernas omfattning		Å kontot för undervisningsväsendet (1282) bokförda kostnader, kr.	
	kurser	deltagare, som erhållit tillträde till kurs	deltagare, som fullföljt och avslutat kurs under året	deltagare, som härav godkända	i tiden	i antal dagar (d), timmar (t), brev (br) per kurs	under året	för kurserna i deras helhet (avslutade kurser)
Kontoristkurser:								
i Östersund	1	21	21	19	15/1—9/3	259 t	13 811	13 811
» Stockholm	1	26	26	26	15/1—16/5	270 t	12 274	12 274
» Malmö	1	25	25	25	20/5—29/6	200 t	7 702	7 702
Stationsförmanskurser:								
i Stockholm	3	67	67	67	1/4—9/5 30/9—2/11 4/11—7/12	200 t 155 t 155 t	15 193	15 193
» Göteborg	1	30	30	30	4/11—7/12	155 t	11 374	11 374
» Malmö	1	26	26	26	21/1—24/2	150 t	8 255	8 255
Konduktörskurs:								
i Luleå	1	15	15	15	28/10—30/11	150 t	4 262	4 262
Samaritkurser (inkl. repetitionskurser)	32	681	681	681	—	2—10 t	4 200	4 200

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 samt kurser rörande gengasdrift, luftskydd och behandling av genom elektrisk ström bedövade personer.

För personal i maskintjänst: förberedande och avslutande utbildning (schemaläsning o. d. resp. elevåkning) av lokpersonal för elektrisk drift, praktisk utbildning å verkstad m. m. av rekryteringspersonal för lokpersonalen, utbildning av lok-, vagn- och motorfordonsreparatörspersonal samt kurser i dragstångssvetsning (vid Svenska A.-B. Gasaccumulators anläggningar å Lidingö).

För personal i trafiktjänst: utbildning av rälsbuss- och lokomotorförare, tågklarerare och rekryteringspersonal för stationskarlskåren.

Samtliga *under år 1940 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.

Kalkylnummer:		Utgifter, kr.
000	Undervisningsväsendet (ej specificerade kostnader)	8 976
010	Högre trafikkurser	360
011	Trafikelevkurser	47 771
012	Kontoristkurser	32 688
013	Lokpersonalskurser	165 502
014	Banmästarkurser	38 772
015	Konduktörskurser	4 857
016	Stationsförmanskurser	29 094
017	Lokomotor- och rälsbussförarekurser	4 470
018	Vagnförmanskurser	6 663
019	Banförmanskurser	3 696
020	Reparatörskurser (för maskintjänst)	53 920
021	Korrespondenskurser	4 373
022	Konversationskurser	—
023	Samaritkurser	4 159
024	Reparatörskurser för bantjänst	12
030	Föredrag och föreläsningar	10
	Summa kr.	405 323

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Fordonsslag och littera	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											
			i tågtjänst											av ensamt lok motorvagn m. m.
			snäll-tåg	person-tåg	bland. tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	militär-tåg	tjänstetåg arbets-tåg	tjänstetåg prov- o. per-sonal-tåg	summa		
Elektrolok.														
D	281	280·8	5 720·2	15 857·1	91·6	1 448·3	8 896·0	1·1	1 009·3	162·9	74·9	33 261·4	465·1	
Ha, b	62	60·9	0·9	1 276·9	122·5	831·5	67·9	—	10·7	36·0	34·8	2 381·2	46·7	
Oa, b[4])	14	14·3	—	22·8	0·5	100·6	74·3	291·1	0·6	24·5	0·1	514·5	48·6	
Oc	2	1·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Od	10	10·0	1·8	83·5	34·9	119·6	24·4	8·7	5·7	7·5	9·5	295·6	6·3	
Oe,[4])	7	7·4	—	1·7	0·3	5·1	40·6	468·2	1·6	3·0	—	520·5	3·1	
Of[4])	14	13·5	—	3·8	0·6	15·3	102·4	1 037·9	3·9	1·1	0·3	1 165·3	6·7	
Pa	2	2·0	0·1	67·2	16·2	0·2	0·8	0·1	—	0·5	6·5	91·6	0·5	
Pb	4	4·0	1·4	205·2	118·9	0·5	1·7	—	0·4	0·4	3·7	332·2	3·7	
Ua	3	3·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ub	44	44·0	—	9·6	3·8	53·1	3·7	—	0·1	1·2	2·4	73·9	22·2	
Uc	1	1·0	—	—	—	0·7	0·1	—	—	0·1	0·1	1·0	0·8	
Öa	2	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2·6	
Öb	8	7·0	—	—	—	—	—	—	—	2·5	—	2·5	2·2	
Öc	12	11·2	—	1·0	—	0·8	1·2	—	—	7·8	—	10·8	14·6	
Bg, s	10	5·0	0·2	350·1	—	44·9	22·5	—	0·6	0·5	0·2	419·0	5·0	
Samtliga SJ elektrolok	**476**	**467·8**	**5 724·6**	**17 878·9**	**389·3**	**2 620·6**	**9 235·6**	**1 807·1**	**1 032·9**	**248·0**	**132·5**	**39 069·5**	**628·1**	
varav: å Luleå—Riksgränsen	63	62·0	26·5	764·2	208·2	242·6	255·0	1 778·2	13·7	36·3	20·3	3 345·0	77·8	
» övriga SJ: elektr. linjer	413	405·8	5 698·1	17 107·3	181·1	2 378·0	8 980·6	—	1 019·2	210·9	112·2	35 687·4	550·3	
» främ. jvg (Rgn-Narvik)	—	—	—	7·4	—	—	—	28·9	—	0·8	—	37·1	—	
Främ. lok å SJ	—	—	—	—	—	—	8·2	30·4	0·1	—	—	38·7	—	
Motorvagnar.														
Elektromotorvagnar med ström från kontaktledning.														
Xa	15	14·8	—	950·5	6·6	0·6	—	—	—	—	0·4	958·1	1·8	
Explosionsmotorvagnar.														
Xb	11	8·0	—	228·8	—	—	—	—	—	—	0·1	228·9	1·9	
Xd	20	8·6	—	331·9	—	—	—	—	—	—	0·5	332·4	3·3	
Samtliga SJ explosionsmotorvagnar	**31**	**16·6**	—	**560·7**	—	—	—	—	—	—	**0·6**	**561·3**	**5·2**	
Samtl. SJ motorvagnar	**46**	**31·4**	—	**1 511·2**	**6·6**	**0·6**	—	—	—	—	**1·0**	**1 519·4**	**7·0**	
varav å SJ	46	31·4	—	1 493·9	6·6	0·6	—	—	—	—	1·0	1 502·1	7·0	
» » främ. jvg EKJ	—	—	—	17·3	—	—	—	—	—	—	—	17·3	—	
S.N.J., B.J. o. S.W.B. motorv. samt S.N.J. motorlok å SJ	—	—	—	42·7	—	—	—	—	—	—	—	42·7	—	

[1]) I antalen ingå, förutom kilometer i tågtjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reserv tjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolok, kol. a: växlingstimmar 10, station och reservtjänsttimmar 0; kol. b.: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänsttimmar 2; motorvagnar, kol. a och b: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2. — [2]) Avser även bränslemängd och kostnad, vad beträffa

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

ı. fl. arbetsprestation.

Loktimmar i			Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer[3])						Lok-, resp. motorv.-m. m., litt.
							härav i %				per 100 lokkm, resp. motorv.-km m.m., i tågtjänst	
äxlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostnad[1])	b smörjnings-kostnad[1])[2])		tusental	snäll- o. person-tåg	milit är- o. bland. tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods- o. tjänste-tåg		
146 501	189 826	163 107	35 191·5	35 311·3	125 326	11 650 774	41·5	4·4	50·0	4·1	35 028	D
99 890	27 888	2 912	3 426·8	3 088·9	56 269	370 503	30·2	4·3	6·3	59·2	15 560	Ha, b
26 294	5 530	718	825·9	733·3	57 755	459 968	0·3	0·1	8·6	91·0	89 401	Oa, b[4])
8 527	—	—	85·3	51·2	50 176	—	—	—	—	—	—	Oc
24 778	2 908	4 800	549·7	466·0	54 970	72 566	8·9	15·1	10·7	65·3	24 549	Od
2 825	3 294	90	551·9	547·3	74 581	755 235	—	0·1	2·8	97·1	145 098	Oe[4])
5 488	6 930	49	1 227·0	1 219·0	90 890	1 663 244	—	0·1	3·1	96·8	142 731	Of[4])
1 320	949	388	105·2	102·6	52 600	10 285	75·9	16·9	1·6	5·6	11 228	Pa
2 394	1 698	564	359·8	354·7	89 950	58 086	55·5	43·1	0·6	0·8	17 485	Pb
19 357	—	—	193·6	116·1	64 533	—	—	—	—	—	—	Ua
251 489	1 042	5	2 610·9	1 607·1	59 339	15 251	2·4	2·7	9·6	85·3	20 637	Ub
3 784	24	—	39·7	24·6	39 700	333	0·9	—	7·8	91·3	33 300	Uc
1 905	555	562	21·6	16·3	10 800	—	—	—	—	—	—	Öa
14 540	166	48	150·1	92·4	21 443	125	—	—	—	100·0	5 000	Öb
33 460	445	—	360·1	227·1	32 152	854	7·6	0·2	19·4	72·8	7 907	Öc
1 159	3 158	945	435·6	439·2	87 120	63 866	64·2	0·3	19·9	15·6	15 243	Bg, s
643 711	**244 413**	**174 188**	**46 134·7**	**44 397·1**	**98 621**	**15 121 090**	—	—	—	—	**38 703**	S:a
98 915	24 175	9 824	4 411·9	4 084·3	71 160	3 095 623	4·9	1·6	4·0	89·5	92 545	å Le-Rgn
544 796	220 238	164 364	41 685·7	40 275·7	102 725	11 987 524	40·7	4·3	48·9	6·1	33 590	å övr. linj.
—	—	—	37·1	37·1	—	37 943	—	—	—	—	102 273	å fr. jvg
—	—	—	38·7	38·7	—	42 372	—	—	—	—	109 489	Fr. l. å SJ
8 506	**17 810**	—	**1 223·1**	**1 223·1**	**82 641**	**48 531**	**99·0**	**0·6**	—	**0·4**	**5 065**	Xa
13	953	—	240·5	240·5	30 063	5 582	100·0	—	—	—	2 438	Xb
602	2 910	—	370·8	370·8	43 116	12 791	100·0	—	—	—	3 848	Xd
615	**3 863**	—	**611·3**	**611·3**	**38 825**	**18 373**	—	—	—	—	**3 273**	S:a
9 121	**21 673**	—	**1 834·4**	**1 834·4**	**58 420**	**66 904**	—	—	—	—	**4 403**	Samtl. SJ
9 121	21 673	—	1 817·1	1 817·1	—	66 431	100·0	—	—	—	4 423	å SJ
—	—	—	17·3	17·3	—	473	—	—	—	—	2 734	fr. jvg.
—	—	—	42·7	42·7	—	1 880	—	—	—	—	4 403	Fr. äm. jvg:s å SJ

explosionsmotorvagnar. — [3]) Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorvagn å stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*. — [4]) Lok litt Oa, b och Oe, f bestå vart och ett av två halvor, vilka nava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som ett lok vid beräkning för denna tabell av antalen lok och lokkm.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Lokslag och littera	Antal lok vid årets slut	Medelantal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental									av ensamt lok
			i tågtjänst									
			snälltåg	persontåg	blandade tåg	lokalgodståg	fjärrgodståg	militärtåg	tjänstetåg: arbetståg för banavd.	tjänstetåg: prov-, personaltåg m.m.	summa	
Ånglok.												
1. *Med SJ litterabeteckning märkta.*												
A	8	7·4	—	285·8	0·3	9·2	—	—	—	—	295·3	3·2
B	85	67·3	843·6	937·6	13·1	312·5	1 630·3	670·9	8·7	—	4 416·7	27·7
Cd	13	0·8	—	0·2	—	—	—	—	—	—	0·2	—
E	70	67·1	19·4	229·8	69·4	880·3	477·3	81·9	75·7	0·1	1 833·9	71·8
E2	59	53·5	80·6	461·7	82·5	749·7	672·3	118·2	27·8	0·1	2 192·9	35·2
Ga, b	21	13·9	0·1	10·4	—	8·5	561·6	102·5	5·9	—	689·0	7·3
HSc	2	1·0	0·1	5·8	1·8	21·1	—	—	—	—	28·8	0·5
J	45	42·3	0·1	1 070·1	197·1	285·0	23·6	20·6	5·8	0·6	1 602·9	13·3
Ka, f	27	12·7	—	35·3	12·9	26·0	1·8	0·4	4·9	—	81·3	9·6
Ke, h	50	39·5	—	1·7	—	10·0	0·1	—	0·1	—	11·9	10·5
L	47	37·0	6·9	1 345·8	227·8	144·2	26·4	12·2	4·3	0·3	1 767·9	13·1
Mc	2	1·0	—	—	—	13·2	1·7	0·4	1·2	—	16·5	1·0
Na	39	31·7	—	—	—	4·8	—	0·1	0·9	—	5·8	1·6
OKa	2	2·0	—	104·0	0·1	8·5	0·2	—	—	—	112·8	0·9
OKe	3	1·6	—	—	—	19·6	27·2	4·4	0·1	—	51·3	3·9
R, SGG	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·3
Sa.	36	30·6	—	1 319·6	72·8	85·8	2·4	4·1	1·2	0·1	1 486·0	12·7
Sb	5	4·7	0·2	225·1	47·8	15·8	2·4	1·3	0·3	—	292·9	0·5
Ta, b	29	1·5	—	0·6	—	15·0	—	0·7	6·7	—	23·0	2·5
W	5	3·0	—	45·7	1·0	9·8	—	—	0·2	—	56·7	2·7
Y3	1	0·5	—	21·9	0·4	3·3	0·6	—	—	—	26·2	0·6
ÖCBa, b	2	1·0	—	20·4	—	0·2	0·2	—	—	—	20·8	—
Summa 1.	**555**	**420·1**	**951·0**	**6 121·5**	**727·0**	**2 622·5**	**3 428·1**	**1 017·7**	**143·8**	**1·2**	**15 012·8**	**218·9**
Härav å:												
I distr. (samtl. lok)	79	53·0	0·2	411·4	32·3	142·9	53·7	0·6	9·2	—	650·3	16·4
II » » »	94	74·0	0·2	961·9	137·3	485·2	149·5	27·1	17·1	0·1	1 778·4	28·0
III » » »	103	50·0	—	698·8	32·7	196·8	67·9	25·5	10·8	0·1	1 032·6	39·8
IV » » »	154	135·0	45·6	2 913·5	144·2	1 178·5	644·6	38·6	39·6	0·5	5 005·1	71·7
V » » »	142	130·0	905·1	1 306·3	385·5	676·4	2 527·1	925·5	67·3	0·8	6 794·0	66·7
VI » » »	90	44·6	—	1 080·3	54·0	288·5	72·7	7·6	13·8	1·4	1 518·3	12·0
Huvudverkstaden i Örbro (avställda)	[1])21	—										

[1]) Härav 2 litt. B, 9 Cd, 1 Ga, 2 Ka, 1 Kh, 1 L, 2 Na, 2 R och 1 Ta.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

. fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm[2]) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer[3])						Lok-litt.
							härav i %				per 100 lokkm i tågtjänst	
äxlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostn.	b bränsle-mängd samt bränsle- och smörjnings-kostn.		tusental	snäll- o. person-tåg	militär- o. bland. tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods- o. tjänste-tåg		
931	1 166	5 275	307·7	315·9	41 581	47 693	95·4	0·2	—	4·4	16 151	A
27 375	32 777	13 057	4 718·1	4 672·9	70 105	1 184 989	31·5	16·7	44·9	6·9	26 830	B
50	25	180	0·7	0·9	875	31	100·0	—	—	—	15 500	Cd
72 111	19 498	32 347	2 626·8	2 370·0	39 148	500 169	6·3	7·4	32·9	53·4	27 274	E
35 811	16 798	33 528	2 586·2	2 507·8	48 340	545 357	16·6	9·1	38·8	35·5	24 869	E2
4 897	6 723	44	745·3	734·3	53 619	305 406	0·6	14·7	83·4	1·3	44 326	Ga, b
375	542	4	33·0	32·2	33 000	3 030	9·8	3·9	—	86·3	10 521	HSc
30 956	12 424	16 226	1 925·6	1 828·2	45 522	165 830	54·5	14·9	3·0	27·6	10 346	J
24 585	892	1 416	336·7	218·4	26 512	10 150	24·7	21·8	4·1	49·4	12 485	Ka, f
110 882	333	2	1 131·3	577·5	28 641	1 571	9·2	0·3	1·1	89·4	13 202	Ke, h
21 621	9 425	4 674	1 997·2	1 917·3	53 978	217 600	68·2	18·9	2·5	10·4	12 308	L
530	536	44	22·8	21·3	22 800	6 110	—	2·3	19·1	78·6	37 030	Mc
123 116	1 706	8	1 238·6	626·4	39 073	1 566	0·1	1·9	0·6	97·4	27 000	Na
435	485	324	118·1	117·5	59 050	19 736	88·9	0·2	0·4	10·5	17 496	OKa
930	727	78	64·5	61·5	40 313	25 183	0·1	6·2	71·8	21·9	49 090	OKe
4	—	—	0·3	0·3	—	—	—	—	—	—	—	R, SGG
13 244	10 507	2 887	1 631·1	1 591·7	53 304	164 568	80·9	8·7	0·4	10·0	11 075	Sa
2 493	1 646	264	318·3	309·6	67 723	47 696	65·9	21·8	1·8	10·5	16 284	Sb
2 100	305	—	46·5	36·6	31 000	5 546	1·8	5·0	—	93·2	24 113	Ta, b
1 965	1 186	32	79·1	71·7	26 367	3 991	62·9	2·4	—	34·7	7 039	W
323	270	68	30·0	29·1	60 000	2 809	61·2	1·7	6·9	30·2	10 721	Y3
44	35	—	21·3	21·1	21 300	1 506	91·7	—	3·9	4·4	7 240	ÖCBa, b
474 778	**118 006**	**110 458**	**19 979·2**	**18 062·2**	**47 558**	**3 260 537**	—	—	—	—	**21 718**	S:ma 1.
96 549	8 083	9 740	1 632·1	1 185·0	30 794	92 590	46·0	4·5	16·4	33·1	14 238	I d.
108 015	12 541	20 520	2 886·5	2 412·6	39 007	303 679	34·7	9·2	17·1	39·0	17 076	II »
60 408	9 354	4 357	1 676·5	1 401·9	33 530	164 984	37·6	9·0	19·7	33·7	15 978	III »
90 592	33 325	51 544	5 982·7	5 699·4	44 316	931 973	39·1	3·8	25·6	31·5	18 620	IV »
128 650	57 472	25 423	8 147·2	7 669·7	62 671	1 790 900	22·9	19·1	48·1	9·9	26 360	V »
14 481	5 665	688	1 675·2	1 615·5	37 561	212 721	46·5	3·1	12·7	37·7	14 010	VI »

[2]) Häri ingå förutom lokkm i tågtjänst och av ensamt lok, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade ill kilometer genom multiplikation med olika evalveringstal enligt följande: kol. *a:* växlingstimmar 10, stations- och eservtjänsttimmar 0; kol. *b:* växlingstimmar 5, stations- och reservtjänsttimmar 2. — [3]) Av vagnar i tåg men ej i äxlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn $^1/_4$ av hela antalet) ingå *icke*.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Lokslag och f. d. enskild järnvägs ägaremärke	Antal lok vid årets slut	Medelantal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental									
			i tågtjänst									av ensamt lok
			snälltåg	persontåg	blandade tåg	lokalgodståg	fjärrgodståg	militärtåg	tjänstetåg: arbetståg för banavd.	tjänstetåg: prov-, personaltåg m.m.	Summa	
Ånglok (forts.).												
2. *Med SJ litterabeteckning ej märkta.*												
a. Lok vid normalspåriga bandelar.												
BAJ, GBJ, HHJ, KJ, L & HJ, LLTJ, SSJ, SäNJ, UVHJ och VBHJ	85	42·7	0·1	974·1	10·9	234·1	86·9	7·2	12·5	0·7	1 326·5	8·4
BUJ	7	5·2	—	39·4	—	4·7	—	—	—	—	44·1	0·4
LYJ	2	1·3	—	5·6	1·3	—	—	—	—	—	6·9	0·3
MHJ	2	1·0	—	4·8	—	8·2	0·4	—	0·7	—	14·1	—
TJ	3	2·0	—	30·5	3·0	4·8	—	—	—	0·1	38·4	0·7
UEJ	1	0·7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa *a.*	**100**	**52·9**	**0·1**	**1 054·4**	**15·2**	**251·8**	**87·3**	**7·2**	**13·2**	**0·8**	**1 430·0**	**9·8**
b. Lok vid smalspåriga bandelar.												
FJ	4	2·0	—	0·8	5·6	—	—	—	—	—	6·4	—
KBJ, MÅJ och ÖSmJ	15	7·2	—	134·1	38·2	49·4	0·1	—	0·4	0·9	223·1	4·9
NHJ	2	1·4	—	—	—	16·2	—	—	0·4	—	16·6	0·2
ULB	7	3·0	—	61·4	—	28·4	—	—	—	—	89·8	0·8
Summa *b.*	**28**	**13·6**	—	**196·3**	**43·8**	**94·0**	**0·1**	—	**0·8**	**0·9**	**335·9**	**5·9**
Summa 2.	**128**	**66·5**	**0·1**	**1 250·7**	**59·0**	**345·8**	**87·4**	**7·2**	**14·0**	**1·7**	**1 765·9**	**15·7**
Samtl. SJ ånglok å SJ	**662**	**486·6**	**951·1**	**7 372·2**	**786·0**	**2 968·3**	**3 515·5**	**1 024·9**	**157·8**	**2·9**	**16 778·7**	**234·6**
Främ. lok å SJ[3])	—	—	1·2	8·6	1·8	6·9	0·4	0·2	0·2	—	19·3	0·1

[1]) Häri ingå, förutom lokkm i tågtjänst och av ensamt lok timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med olika evalveringstal enligt följande: kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänsttimmar 0; kol. b.: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänsttimmar 2. — [2]) Av vagnar i tåg

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

. fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm[1]) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer[2])						Ägaremärke
							häravi %				per 100 lokkm i tågtjänst	
xlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	*a* underhålls-kostn.	*b* bränslemängd samt bränsle- och smörjningskostnad.		tusental	snäll- o. person-tåg	militär- o. bland. tåg	fjärrgods-tåg	övr. gods- o. tjänstetåg		
8 327	3 265	1 378	1 418·3	1 386·0	33 215	200 506	48·6	1·5	15·7	34·2	15 115	BAJ, GBJ med flera
688	271	4	51·3	48·4	9 865	3 646	76·6	—	—	23·4	8 268	BUJ
2 100	129	—	28·2	18·0	21 692	804	73·0	27·0	—	—	11 652	LYJ
755	37	—	21·7	18·0	21 700	1 638	6·2	0·9	5·3	87·6	11 617	MHJ
1 809	457	40	57·2	49·2	28 600	2 980	57·4	15·2	—	27·4	7 760	TJ
235	—	—	2·4	1·2	3 429	—	—	—	—	—	—	UEJ
13 914	**4 159**	**1 422**	**1 579·1**	**1 520·8**	**29 851**	**209 574**	—	—	—	—	**14 656**	S:a *a*.
603	1 364	—	12·4	12·1	6 200	442	7·0	93·0	—	—	6 906	FJ
6 368	2 340	392	291·7	265·3	40 514	17 666	41·3	16·6	0·1	42·0	7 918	KBJ, MÅJ, ÖSmJ
767	398	—	24·5	21·4	17 500	1 084	—	—	—	100·0	6 530	NHJ
2 265	173	—	113·3	102·3	37 766	7 544	33·9	—	—	66·1	8 401	ULB
10 003	**4 275**	**392**	**441·9**	**401·1**	**32 493**	**26 736**	—	—	—	—	**7 960**	S:a *b*.
23 917	**8 434**	**1 814**	**2 021·0**	**1 921·9**	**30 391**	**236 310**	—	—	—	—	**13 382**	S:a 2.
498 695	**126 440**	**112 272**	**22 000·2**	**19 984·1**	**45 212**	**3 496 847**	—	—	—	—	**20 841**	Samtl.
168	—	—	21·1	20·3	—	3 671	—	—	—	—	19 021	Fr. lok

en ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok ingå *icke*. — [3]) Huvudsakligen norska lok å bansträckorna mellan norska ränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Fordonsslag och littera	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										
			i tågtjänst										av ensamt lok motorvagn m. m.
			snälltåg	persontåg	bland. tåg	lokalgodståg	fjärrgodståg	malmtåg	militärtåg	tjänstetåg: arbetståg	tjänstetåg: prov- o. personaltåg	Summa	
Rälsbussar.													
Yo och Ymo (1 st.)	40	33·1	—	1 680·3	—	—	—	—	0·7	—	1·3	1 682·3	1·8
Y	61	45·0	—	1 969·1	—	5·9	—	—	4·8	—	5·6	1 985·4	—
Yp	2	1·0	—	—	—	46·8	—	—	—	—	—	46·8	—
Ym	4	1·8	—	20·7	—	—	—	—	—	—	—	20·7	0·2
Samtliga rälsbussar	**107**	**80·9**	—	**3 670·1**	—	**52·7**	—	—	**5·5**	—	**6·9**	**3 735·2**	**2·0**
varav: å SJ	107	80·9	—	3 667·4	—	52·7	—	—	5·5	—	6·9	3 732·5	2·0
» främ. jvg[2])	—	—	—	2·7	—	—	—	—	—	—	—	2·7	—
Främ. rälsbuss å SJ	—	—	—	10·3	—	—	—	—	—	—	—	10·3	—
Lokomotorer i tåg- o. växlingstjänst.													
Zm	55	32·9	—	—	—	2·4	—	—	—	—	—	2·4	2·5
Zs	25	14·3	—	1·2	—	13·5	—	—	—	—	0·2	14·9	1·6
Zsc	3	3·0	—	—	—	2·6	—	—	—	—	—	2·6	0·1
Zsh	22	14·5	—	—	—	6·3	—	—	—	—	—	6·3	2·7
Zss	2	0·3	—	—	—	1·0	—	—	—	—	—	1·0	0·3
Samtliga lokomotorer i tåg- o. växlingstjänst	[1]) **107**	**65·0**	—	**1·2**	—	**25·8**	—	—	—	—	**0·2**	**27·2**	**7·2**

[1]) I antalen ingå, förutom kilometer i tågtjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reserv tjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: rälsbussar, kol. a och b: växlings- och stations tjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2; lokomotorer, kol. a och b: medeltal beräknas per *tjänstgöringstimme,* varför antalen lokomotorkm evalverats till timmar genom delning med 10. — [2]) Av vagnar i tåg- men ej i växlingsrörelse

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Loktimmar i			Summa lokkm[1]) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh.i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer[2])						Lok-, resp. motorv.-m. m., litt.
							härav i %				per 100 lokkm, resp. motorv.-km m. m., i tågtjänst	
ixlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	*a* under-hålls-kostnad	*b* bränsle-mängd samt bränsle- och smörjnings-konstn.		tusental	snäll- o. person-tåg	mili-tär- o. bland. tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods- o. tjänste-tåg		
—	3 401	1 077	1 720·2	1 720·2	51 970	17 457	100·0	—	—	—	1 038	Yo, Ymo
—	3 778	1 412	2 026·0	2 026·0	45 022	[5]) 15 880	99·2	0·2	—	0·6	[5])792	Y
—	—	—	46·8	46·8	46 800	.	—	—	—	.	.	Yp
—	26	—	21·2	21·2	21 200	[6])	100·0	—	—	—	[6])	Ym
—	**7 205**	**2 489**	**3 814·2**	**3 814·2**	**47 147**	**33 337**	—	—	—	—	**904**	S:a
—	7 205	2 489	3 811·5	3 811·5	—	33 318	100·0	—	—	—	866	å SJ
—	—	—	2·7	2·7	—	19	—	—	—	—	—	» fr.jvg
—	—	—	10·3	10·3	—	93	—	—	—	—	903	Fr. r. å S J
			Tjänstgöringstimmar									
35 041	5	—	35 536	35 536	1 080							Zm
16 036	184	—	17 870	17 870	1 180							Zs
4 558	28	—	4 856	4 856	1 619	1 394	3·2	—	—	96·8	7 702	Zsc
21 285	117	—	22 302	22 302	1 538							Zsh
420	—	—	550	550	1 833							Zss
77 340	**334**	—	**81 114**	**81 114**	**1 248**							S:a

onkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*. — [3]) Riksgränsen— arvik. — [4]) Dessutom funnos vid årets slut 3 lokomotorer litt Zm, som voro avställda som reserv vid huvudverkstaden Örebro, samt 6 lokomotorer litt Zm och 2 litt Zs, som voro avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningar. — Avser såväl litt. Y som Ym. — [6]) Se litt. Y.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Medelantalet befintliga och i tjänst varande lok m. fl. samt för de i tjänst

Fordons-slag		litt.	Antal fordon: befintliga[1]	Antal fordon: i tjänst	Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon: aktiv tjänst[2]	reparation[3]	revision[3]	pannspolning	överliggning[4]	avställning: a[5]	avställning: b[6]	Av antalet fordon i tjänst voro: i *aktiv* tjänst[7] %	under rep. eller rev.[8] %	under pannspolning %	överliggande[4] %	avställda[5][6] %
Elektrolok.	Enkellok	Bg	1·0	1·0	317	3	1	—	19	24	2	86·6	1·1	—	5·2	7·1
		Bs	4·0	4·0	323	38	1	—	—	4	—	88·2	10·7	—	—	1·1
		D	281·0	280·8	331	24	4	—	1	3	3	90·5	7·6	—	0·3	1·6
		Ha	40·0	39·9	295	40	3	—	13	13	2	80·6	11·8	—	3·5	4·1
		Hb	21·0	21·0	336	10	6	—	3	—	11	91·8	4·4	—	0·8	3·0
		Oc	2·0	1·7	274	74	2	—	13	3	—	74·9	20·8	—	3·5	0·8
		Od	10·0	10·0	305	30	4	—	9	4	14	83·3	9·3	—	2·5	4·9
		Pa	2·0	2·0	263	80	1	—	1	14	7	71·9	22·1	—	0·3	5·7
		Pb	4·0	4·0	316	25	3	—	3	1	18	86·3	7·7	—	0·8	5·2
		Ua	3·0	3·0	323	24	1	—	17	1	—	88·3	6·8	—	4·6	0·3
		Ub	44·0	44·0	333	15	6	—	6	2	4	91·0	5·8	—	1·6	1·6
		Uc	1·0	1·0	290	54	6	—	—	—	16	79·2	16·4	—	—	4·4
		Öa	2·0	2·0	198	59	—	—	64	14	31	54·1	16·1	—	17·5	12·3
		Öb	8·0	7·0	265	17	—	—	73	—	11	72·5	4·6	—	19·9	3·0
		Öc	12·0	11·2	271	11	3	—	43	8	30	74·0	3·8	—	11·8	10·4
	Dubbellok	Oa, b	14·6	14·3	253	57	6	—	34	4	12	69·1	17·2	—	9·3	4·4
		Oe	7·5	7·4	218	100	5	—	37	3	3	59·6	28·7	—	10·1	1·6
		Of	10·0	10·0	259	47	6	—	37	7	10	70·7	14·5	—	10·1	4·7
		Of2	3·5	3·5	261	47	6	—	43	2	7	71·3	14·5	—	11·8	2·4
Ångl o k.		A2	1·6	1·6	130	122	—	4	8	99	3	35·5	33·3	1·1	2·2	27.5
		A3	6·4	13·0	266	30	12	9	1	11	37	72·7	11·5	2·4	0·3	13.1
		B	85·0	67·3	280	42	5	8	9	13	9	76·5	12·8	2·2	2·5	6·0
		Cd	13·0	0·8	•	•	—	—	•	•	•	•	•	—	•	•
		E	73·0	67·1	264	42	4	9	21	12	14	72·1	12·6	2·5	5·7	7·1
		E2	55·5	53·5	271	43	8	9	10	8	17	74·1	13·9	2·5	2·7	6·8
		Ga	5·8	1·0	219	27	—	7	28	24	61	59·8	7·4	1·9	14·2	16·7
		Ga2	1·8	1·2	232	81	—	8	28	17	—	63·4	22·1	2·2	7·7	4·6
		Ga3	0·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Gb	3·0	2·0	262	62	1	9	11	6	15	71·6	17·2	2·5	3·0	5·7
		Gb2	12·0	9·7	259	54	11	8	6	21	7	70·7	17·8	2·2	1·6	7·7
		HSc	2·0	1·0	295	—	7	34	—	3	27	80·6	1·9	9·3	—	8·2
		J	45·0	42·3	276	42	6	10	6	13	13	75·5	13·1	2·7	1·6	7·1
		Ka	25·0	11·5	286	24	1	8	14	18	15	78·2	6·8	2·2	3·8	9·0
		Ke	2·0	2·0	261	29	—	18	34	1	23	71·3	7·9	4·9	9·3	6·6
		Kf2	2·0	1·2	309	5	—	4	9	—	39	84·4	1·4	1·1	2·5	10·6
		Kh	45·5	37·5	269	42	3	11	13	12	16	73·5	12·3	3.0	3·5	7·7
		L	47·0	37·0	270	58	7	10	7	11	3	73·8	17·8	2·7	1·9	3·8
		Mc	1·0	1·0	179	17	—	18	35	105	12	48·9	4·6	4·9	9·6	32·0
		Na	38·5	31·7	294	24	11	13	12	11	1	80·3	9·6	3·5	3·3	3·3
		OKa	2·0	2·0	237	86	17	9	3	10	4	64·8	28·1	2·5	0·8	3·8
		OKe	2·5	1·6	267	28	—	23	26	—	22	72·9	7·7	6·3	7·1	6·0
		R	3·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Sa	32·0	30·6	264	15	50	14	3	17	3	72·1	17·8	3·8	0·8	5·5
		Sb	5·0	4·7	253	68	7	14	4	10	10	69·1	20·5	3·8	1·1	5·5
		SGG	0·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Ta	12·1	1·5	261	16	—	11	41	3	34	71·3	4·4	3·0	11·2	10·1
		Tb	17·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		UEJ	1·0	0·7	•	—	—	•	•	•	•	•	—	•	•	•
		W	5·0	3·0	241	83	6	9	13	14	—	65·9	24·3	2·5	3·5	3·8
		Y3	0·5	0·5	•	•	•	•	•	•	—	•	•	•	•	•
		ÖCBa	1·0	0·5	•	•	—	•	—	•	•	•	•	•	—	•
		ÖCBb	0·5	0·5	•	•	—	•	—	—	•	•	•	•	—	•
		MHJ	2·0	1·0	204	75	—	2	36	49	—	55·8	20·5	0·5	9·8	13·4
		LyJ	2·0	1·3	186	146	—	6	25	3	—	50·8	39·9	1·6	6·9	0·8
		FJ	3·0	2·0	246	46	12	12	2	24	24	67·2	15·9	3·3	0·5	13·1

[1]) Härav i medeltal 36·5 avställda vid huvudverkstaden i Örebro, varav 3·1 litt B, 7·2 Cd, 0·8 E, 4·8 Ga, 2·2 Gb, 8·6 Ka, 1·6 Kh, 2·0 L, 1·7 Na, 3·0 R, 0·8 Ta och 0·7 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, inställda tåg o. d. — [5]) I väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — [6]) Å sektion på grund av gos 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.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

arande 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[1])	i tjänst	aktiv tjänst[2])	reparation[3])	revision[3])	pannspolning	överliggning[4])	avställning a[5])	avställning b[6])	i *aktiv* tjänst[7]) %	under rep. eller rev.[8]) %	under pannspolning %	överliggande[4]) %	avställda[5])[6]) %
Ånglok	HHJ ...	8·1	6·6	205	63	6	21	18	38	15	56·0	18·9	5·7	4·9	14·5
	L&HJ ..	2·8	1·5	194	89	—	21	18	31	13	53·1	24·3	5·7	4·9	12·0
	LLTJ ...	3·0	1·9	197	60	—	10	12	85	2	53·8	16·4	2·7	3·3	23·8
	SSJ ...	3·5	3·4	257	32	—	14	25	34	4	70·2	8·8	3·8	6·8	10·4
	NHJ ...	2·0	1·4	195	87	—	9	60	15	—	53·2	23·8	2·5	16·4	4·1
	ULB ...	3·5	3·0	286	6	57	12	—	1	4	78·1	17·2	3·3	—	1·4
Motorvagnar	Xoa .	12.0	11·8	260	99	1	—	—	—	6	71·1	27·3	—	—	1·6
	Xa	3·0	3·0	241	112	3	—	1	8	1	65·8	31·4	—	0·3	2·5
	Xob ...	3·0	2·4	189	162	9	—	—	1	5	51·7	46·7	—	—	1·6
	Xb	1·5	0·8	•	•	—	—	•	—	—	•	•	—	•	—
	XDb ...	3·0	1·8	144	145	—	—	—	69	8	39·4	39·6	—	•	21·0
	Xod ...	2·0	1·3	100	168	17	—	—	66	15	27·3	50·6	—	—	22·1
	Xd	2·0	1·1	170	159	—	—	37	—	—	46·4	43·5	—	10·1	—
	XDd ...	2·0	1·6	261	59	—	—	—	27	19	71·3	16·1	—	—	12·6
	XFd ...	0·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Xmb ...	0·5	0·5	•	•	•	—	—	•	•	•	•	—	—	•
Rälsbussar	Yo	33·0	31·4	254	77	2	—	4	9	20	69·4	21·6	—	1·1	7·9
	YDo ...	1·0	0·7	•	•	—	—	•	—	•	•	•	—	•	•
	Y	58·1	44·6	236	81	—	—	12	17	20	64·5	22·1	—	3·3	10·1
	Yp	2·0	1·4	258	41	43	—	24	—	—	70·5	23·0	—	6·5	—
	Ym ..	2·5	1·8	292	39	5	—	5	22	3	79·8	12·0	—	1·4	6·8
Lokomotorer	Zm	43·7	29·3	266	57	—	—	32	11	—	72·7	15·6	—	8·7	3·0
	Zs	25·5	13·6	176	100	—	—	42	29	19	48·1	27·3	—	11·5	13·1
	Zsc	3·0	3·0	192	101	—	—	17	19	37	52·5	27·6	—	4·6	15·3
	Zsh	22·0	14·5	244	50	—	—	47	11	14	66·7	13·7	—	12·8	6·8
	Zss	1·2	0·3	•	•	—	—	•	•	—	•	•	—	•	•
	MHJ ..	1·0	0·7	•	•	—	—	•	—	—	•	•	—	•	—
	ULB ...	0·5	0·5	•	—	•	—	•	•	—	•	•	—	•	•

[1]) Dessutom funnos 41 ånglok. 7 motorvagnar, 4 rälsbussar och 5 lokomotorer, tillhörande 25 maskinsektionen, vilken tillkom den $^1/_7$ 1940. Denna sektion var till en början befriad från att uppgöra för tabellen erforderliga primäruppgifter. Sektionens antal fordon av ifrågavarande slag utgjorde vid *årets slut* 124, varav

92 ånglok, nämligen: 2 E, 1 L, 1 Ke, 2 Ka, 4 J, 13 BAJ, 6 BUJ, 3 GBJ, 8 KJ, 7 Sä NJ, 12 UVHJ, 14 VBHJ, 4 FJ, 7 KBJ, 3 MÅJ och 5 ÖSmJ;

14 motorvagnar, » 1 Xb, 5 Xod, 3 Xd, 2 Xomd och 3 Xmb;

8 rälsbussar, » 3 Yo, 3 Y och 2 Ymo;

10 lokomotorer, » 1 BAJ, 1 GBJ, 1 SäNJ, 3 UVHJ, 3 VBHJ och 1 ÖSmJ.

Vidare funnos i medeltal för året dels 2·8 lokomotorer litt Zm, som voro avställda vid huvudverkstaden i Örebro, och dels 8 lokomotorer, varav 6 litt Zm och 2 litt Zs, som voro avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningar. — [2])—[8]); se not 2—8 å sid. 44.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Översikter över förbrukningen av elektrisk energi och bränsle å lok och motorvagnar m. fl. samt kostnader härför.

Elektrisk energi.

Förbrukningsändamål, resp. kostnadens art	SJ utom malmbanan						Malmbanan	
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen	
			Vattenfallsstyrelsen		Sydsvenska Kraft-A.B.			
	År 1940	+ — mot f. å.	År 1940	+ — mot f. å.	År 1940	+ — mot f. å.	År 1940	+ — mot f. å.
Energiförbrukning i tusental kWh.								
Uppmätt totalförbr.[1])	**577 454**	+ 49 049	**450 213**	+ 48 317	127 241	+ 732	**89 603**	+ 5 012
Härav använd för:								
bandriften[2])[3]), 50 p/s	557 782	+ 51 282	436 102	+ 50 318	121 680	+ 964	68 608	+ 2 460
belysning m. m.[3]), 50 p/s	16 573	— 747	12 412	— 476	4 161	— 271	4 202	+ 871
huvudverksrads-drift[4]), 50 p/s.....	4 386	— 174	2 986	— 213	1 400	+ 39	2 027	+ 269
fasta större värme-poster[5]), 16²/3 p/s	23 660	+ 2 840	19 443	+ 2 402	4 217	+ 438	3 560	+ 148
Förbrukning per lokkm	**14·1**	+ 1·2	—	—	—	—	**16·94**	— 1·17
Energikostnad i tusental kronor.								
Fasta avgifter	2 084·6	+ 112·4	1 700·6	+ 112·4	384·0	—	1 000·0	—
Rörliga »	10 085·5	+1 232·2	7 653·4	+ 1 011·7	2 432·1	+ 604·5	408·7	+ 36·8
Summa	**12 170·1**	+1 344·6	**9 354·0**	+ 1 124·1	**2 816·1**	+ 604·5	**1 408·7**	+ 36·8
Medelkostnad per kWh, öre.								
Fast avgift	0·361	— 0·009	0·378	— 0·022	0·302	+ 0·002	—	—
Rörlig »	1·747	+ 0·067	1·700	+ 0·050	1·911	+ 0·161	—	—
Total »	**2·108**	+ 0·058	**2·078**	+ 0·038	**2·213**	+ 0·163	**1·574**	— 0·046

[1]) Vad beträffar S J utom malmbanan trefasström, mätt vid omformarestationernas primärsidor, och vad beträffar malmbanan enfas- och trefasström, mätt vid kraftverket i Porjus. — [2]) Inklusive förbrukning för fasta värmeposter. — [3]) Mätt vid omformarestationerna, vad beträffar S J utom malmbanan, och vid transformatorstationerna, vad beträffar malmbanan. — [4]) Mätt vid förbrukningsplatserna men omräknat till värden, avseende omformarestationernas primärsidor, vad beträffar S J utom malmbanan, och avseende kraftverket i Porjus, vad beträffar malmbanan. — [5]) Mätt vid förbrukningsplatserna; mängderna ingå i ovan för bandriften angivna mängder.

Stenkol, koks och ved.

Här ingå 303 599 ton utländska (f. å. 214 567), 17 318 ton svenska (f. å. 8 153) stenkol, 11 ton koks (f. å. 96) och 56 774 m³ ved, varav cirka 50 000 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för eldupgöring å loken (f. å. 8 368, varav en mindre del som lokbränsle). De svenska stenkolen, koksen och veden äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0.64, 0.80 och 0.11—0.19; jfr. sid. 48.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm.		Medelkostnad per ton	
	År 1940 ton	+ — mot f. å. ton	År 1940 kg	+ — mot f. å. kg	År 1940 tusental kr.	+ — mot f. å. tusental kr.	År 1940 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1940 kr.	+ — mot f. å. kr.
Ånglok	**323 731**	+ 102 949	**1 620**	+ 240	**18 229·0**	+11 957·1	**91·22**	+ 52·02	**56·31**	+ 27·90

Bränsleförbrukningen för lok av olika littera framgår av tabeller å sid. 48.

Medelförbruknings-pris per ton utländska stenkol	
År 1940 kr.	+ — mot f. å. kr.
53·08	+ 27·25

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Oljebränsle samt gengasved och -träkol.

Bränsleslag / Fordon	Förbrukad mängd: Summa: År 1940 liter	Förbrukad mängd: Summa: + — mot f. å. liter	Förbrukad mängd: Per 100 mot.vagns- eller rälsbuss-km[1]: År 1940 liter	Förbrukad mängd: Per 100 mot.vagns- eller rälsbuss-km[1]: + — mot f. å. liter	Kostnad (exkl. transportkostnader å SJ): Summa: År 1940 tusental kr.	Kostnad: Summa: + — mot f. å. tusental kr.	Kostnad: Per 100 mot.vagns- eller rälsbuss-km[1]: År 1940 kr.	Kostnad: Per 100 mot.vagns- eller rälsbuss-km[1]: + — mot f. å. kr.	Kostnad: Medelkostnad per liter[2]: År 1940 öre	Kostnad: Medelkostnad per liter[2]: + — mot f. å. öre	Medelförbruknings-pris per liter[2] (exkl. skatt se sid. 8): År 1940 öre	Medelförbruknings-pris per liter[2] (exkl. skatt se sid. 8): + — mot f. å. öre
Bensin och bentyl:												
Motorvagnar	208 600	— 10 300	86·8	— 3·7	95·8	+ 64·5	39·82	+ 26·88	45·9	+ 31·6	30·3	+ 16·5
Rälsbussar	947 900	— 621 000	•	•	268·8	+ 49·5	•	•	28·4	+ 14·4		
Lokomotorer	315 000	— 102 500	•	•	90·8	+ 27·1	•	•	28·8	+ 13·5		
Summa	**1 471 500**	**— 733 800**	—	—	**455·4**	**+ 141·1**	—	—	**30·9**	**+ 16·6**	—	—
Solarolja:												
Motorvagnar	206 500	+ 145 400	55·7	+ 13·5	33·4	+ 27·0	9·0	+ 5·25	16·2	+ 5·7	15·1	+ 4·7
Rälsbussar	40 900	+ 40 900	•	•	6·2	+ 6·2	•	•	15·2	—		
Lokomotorer	87 300	— 10 200	•	•	13·3	+ 3·0	•	•	15·2	+ 4·6		
Summa	**334 700**	**+ 176 100**	—	—	**52·9**	**+ 36·2**	—	—	**15·8**	**+ 5·3**	—	—
Fotogen:												
Lokomotorer	**215 400**	**+ 2 000**	•	•	**31·4**	**+ 5·8**	•	•	**14·6**	**+ 2·6**	16·1	4·5
Gengasved:	hl.	hl.	hl.	hl.					kr.		kr.	kr.
Rälsbussar	155	+ 155	•	•	0·4	+ 0·4	•	•	2·75	—	2·75	—
Lokomotorer	1 556	+ 1 556	•	•	4·3	+ 4·3	•	•	2·75	—		
Summa	**1 711**	**+ 1 711**	—	—	**4·7**	**+ 4·7**	—	—	**2·75**	—	—	—
Gengasträkol:												
Rälsbussar	18 337	+ 18 337	•	•	73·4	+ 73·4	•	•	4·00	—	4·00	—
Lokomotorer	22	+ 22	•	•	0·1	+ 0·1	•	•	4·00	—		
Summa	**18 359**	**+ 18 359**	—	—	**73·5**	**+ 73·5**	—	—	**4·00**	—	—	—

Oljebränsle-, gengasved- och träkolsförbrukningen för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 50 och 52.

[1]) För lokomotorer per tjänstgöringstimme; jfr not 4 å sid. 51. — [2]) För gengasved- och träkol kr. per hektoliter.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Fordonsslag och littera	Medel-antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning: Utländska stenkol ton	Svenska stenkol ton	Ved m³	S:a efter evalv. till utl. kol[1]) ton	Per 100 lokkm kg	Per 1 000 bruttoton-km i tågtjänst, kg[2])
Änglok.							
1. *Med S J litterabeteckning märkta.*							
A	7·4	5 265	—	215	5 299	1 677	104
B	67·3	87 429	86	2 670	87 909	1 881	70
Cd	0·8	—	—	—	—	—	—
E	67·1	42 847	3 941	11 479	47 194	1 991	73
E 2	53·5	34 686	—	13 285	36 798	1 467	59
Ga, b	13·9	15 787	295	713	16 089	2 191	49
HSc	1·0	491	6	—	495	1 537	146
J	42·3	18 689	676	5 285	19 962	1 091	105
Ka, f	12·7	2 969	523	993	3 461	1 585	127
Ke, h[3])	39·5	9 539	[4]) 3 951	569	12 160	2 106	159
L	37·0	22 017	547	9 640	23 900	1 247	101
Mc	1·0	264	241	—	418	1 962	53
Na[3])	31·7	16 516	477	681	16 929	2 703	100
OKa	2·0	2 302	—	4	2 303	1 960	112
OKe	1·6	942	685	14	1 383	2 249	46
Sa	30·6	17 016	2 501	528	18 701	1 175	106
Sb	4·7	3 767	271	173	3 968	1 282	79
Ta, b	1·5	949	—	73	961	2 626	109
W	3·0	802	—	85	816	1 138	162
Y 3	0·5	338	185	4	457	1 570	146
ÖCBa, b	1·0	226	106	2	294	1 398	193
Summa 1	**420·1**	**282 841**	**14 491**	**46 413**	**299 497**	**1 658**	**76**
2. *Med S J litterabeteckning ej märkta.*							
a. Lok vid normalspåriga bandelar.							
BAJ, GBJ, HHJ, KJ, L & HJ, LLTJ, SSJ, SäNJ, UVHJ och VBHJ	42·7	17 493	2 823	10 228	20 938	1 511	100
BUJ	5·2	655	3	33	662	1 368	165
LyJ	1·3	343	—	5	344	1 911	164
MHJ	1·0	26	—	—	26	144	12
TJ	2·0	490	12	16	500	1 016	131
UEJ	0·7	—	—	—	—	—	—
Summa a	52·9	19 007	2 838	10 282	22 470	1 478	101
b. Lok vid smalspåriga bandelar.							
FJ	2·0	125	—	—	125	1 033	150
KBJ, MÅJ och ÖSmJ	7·2	376	—	—	376	141	18
NHJ	1·4	187	—	—	187	874	134
ULB	3·0	1 063	—	79	1 076	1 052	125
Summa b	13·6	1 751	—	79	1 764	440	55
Summa 2	**66·5**	**20 758**	**2 838**	**10 361**	**24 234**	**1 261**	**94**
Samtliga S J änglok å S J	**486·6**	**303 599**	**17 329**	[5]) **56 774**	**323 731**	**1 620**	**78**
varav: å I distriktet	53·0	18 828	11	514	18 919	1 597	112
» II »	74·0	35 758	44	11 117	37 558	1 557	91
» III »	50·0	10 103	16 765	286	20 879	1 489	93
» IV »	135·0	80 976	—	23 001	84 636	1 485	80
» V »	130·0	139 417	—	11 252	141 208	1 841	70
» VI »	44·6	18 517	509	10 604	20 531	1 271	91

[1]) Svenska stenkol, koks (11 ton) löv- (406·6), bland- (44 771·8), barr- (1 513·7) och slipersved (10 082·3 m³) 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. — [2]) 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 ingå *icke* tonkm av lok. Bränslemängder och bränslekostnader inkludera mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm, svarande mot dylik tjänst, icke beräknats. — [3]) Med lok litt. Kh och Na utfördes huvudsakligen växlingstjänst,

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Kostnader								Fordonsslag och littera
Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst kr.[2])		
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
								Ånglok.
302·0	2·5	106·4	95·60	0·79	34·58	5·92	2·14	A
4 997·1	47·8	1 018·1	106·94	1·02	21·58	3·99	0·80	B
—	—	14·8	—	—	—	—	—	Cd
2 665·0	29·9	708·2	112·45	1·26	26·96	4·12	0·99	E
2 095·5	21·5	203·0	83·56	0·86	7·85	3·36	0·32	E 2
897·3	10·8	160·9	122·20	1·47	21·59	2·76	0·49	Ga, b
30·5	0·9	2·7	94·72	2·80	8·18	9·00	0·78	HSc
1 136·2	17·4	307·8	62·15	0·95	15·98	6·01	1·54	J
184·6	2·6	224·6	84·52	1·19	66·71	6·77	5·34	Ka, f
658·5	7·8	235·1	114·03	1·35	20·78	—	—	Ke, h[3])
1 382·6	16·1	404·5	72·11	0·84	20·25	5·86	1·65	L
20·0	0·4	251·5	93·90	1·88	—	2·54	—	Mc
960.6	10·4	168·8	153·35	1·66	13·63	—	—	Na[3])
124·9	0·9	33·2	106·30	0·77	28·11	6·08	1·61	OKa
71·4	1·4	3·9	116·10	2·28	6·05	2·37	0·12	OKe
1 030·0	14·7	339·6	64·71	0·92	20·82	5·84	1·88	Sa
216·8	2·2	61·9	70·03	0·71	19·45	4·30	1·19	Sb
52·4	0·7	1·5	143·17	1·91	3·23	5·94	0·13	Ta, b
45·6	0·8	31·8	63·60	1·12	40·20	9·04	5·71	W
23·7	0·5	39·7	81·44	1·72	132·33	7·60	12·34	Y 3
15·6	0·2	2·6	73·93	0·95	12·21	10·21	1·69	ÖCBa, b
16 910·3	**189·5**	**4 320·6**	**93·62**	1·05	**21·63**	[7]) **4·18**	[7]) **1·02**	Summa 1
1 141·5	20·9	339·7	82·36	1·51	23·95	5·56	1·58	BAJ, GBJ m. fl.
34·8	0·5	41·2	71·90	1·03	80·31	8·70	9·71	BUJ
21·9	0·4	33·5	121·67	2·22	118·80	10·44	10·20	LyJ
1·6	—	2·7	—	—	12·44	—	—	MHJ
27·6	0·5	2·8	56·10	1·02	4·90	7·23	0·63	TJ
—	—	0·3	—	—	12·50	—	—	UEJ
1 227·4	22·3	420·2	80·71	1·47	26·61	5·51	1·82	Summa a
5·9	0·1	—	48·76	0·83	—	7·06	—	FJ
17·8	0·7	—	—	—	—	—	—	KBJ, MÅJ m. fl.
10·2	0·2	6·6	47·66	0·93	26·94	7·30	4·13	NHJ
57·4	1·1	—	56·11	1·08	—	6·68	—	ULB
91·3	2·1	6·6	54·12	1·03	—	6·72	—	Summa b
1 318·7	**24·4**	**426·8**	**78·53**	**1·43**	**21·11**	**5·54**	**3·01**	Summa 2
18 229·0	**213·9**	**4 747·4**	**91·22**	1·07	**21·38**	**4·38**	**1·03**	**Samtl. SJ ånglok**
1 075·7	10·5	[6]) 145·1	90·78	0·89	—	6·38	—	I distriktet
2 120·3	27·8	[6]) 244·3	87·88	1·15	—	5·15	—	II »
1 018·2	16·9	[6]) 166·6	72·63	1·21	—	4·55	—	III »
4 735·1	45·4	[6]) 487·5	83·08	0·80	—	4·46	—	IV »
8 144·7	93·2	[6]) 641·8	106·19	1·22	—	4·03	—	V »
1 135·0	20·1	[6]) 110·9	70·26	1·24	—	5·01	—	VI »

varför medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för dessa. — [4]) Inkl. 11 ton koks. — [5]) Härav cirka 50 000 m³ använda som lokbränsle, resten för elduppgöring å lok. — [6]) Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utfört 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. — [7]) Medeltal för lok av de typer, för vilka medeltal per 1 000 bruttotonkm ovan angivits.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför

Fordonsslag och littera	Medelantal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning							
		Gengas-		Brännolja (»solar»)	Fotogen	Bensin	Bentyl	Per 100 rälsbuss-km	Per 1 000 bruttoton-km i tågtjänst
		ved hl	kol hl	tusental liter	tusental liter	tusental liter	tusental liter	liter	liter
Rälsbussar									
Yo och Ymo (1 st.)	33·1	—	5 708	40·9	—	26·8	488·3	·	·
Y	45·0	—	12 629	—	—	10·0	402·9	·	·
Yp	1·0	155	—	—	—	9·9	2·0	·	·
Ym	1·8	—	—	—	—	—	8·0	37·7	·
Samtliga rälsbussar	**80·9**	**155**	**18 337**	**40·9**	**—**	**46·7**	**901·2**	·	·
								Per tjänstgöringstimme liter	
Lokomotorer i tåg- och växlingstjänst.									
Zm	52·9	—	—	—	—	33·0	125·7	4·5	—
Zs	14·3	590	9	44·2	69·4	13·0	48·0	·	—
Zsc	3·0	—	—	35·7	0·4	—	—	7·4	—
Zsh	14·5	966	13	7·4	139·0	14·4	79·3	·	—
Zss	0·3	—	—	—	6·6	1·6	—	14·9	—
Samtliga lokomotorer i tåg- och växlingstjänst	**85·0**	**1 556**	**22**	**87·3**	**215·4**	**62·0**	**253·0**	·	—

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

samt kostnader för smörjmedel och underhåll för lok m. m. av varje typ (forts.).

Kostnader								Fordonsslag och littera
Totala, tusental kr.			Per 100 rälsbusskm,[1]) kr.			Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst, kr.[2])		
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
								Rälsbussar.
175·2	3·3	187·0	10·29	0·19	10·99	9·91	10·59	Yo och Ymo
167·3	3·2	218·7	8·26	0·16	10·79	10·33	13·49	Y
4·1	—	5·2	8·76	0·11	11·11	·	·	Yp
2·2	—	3·2	10·38	0·26	15·09	·	·	Ym
348·8	**6·5**	**414·1**	**9·15**	**0·17**	**10·86**	**10·24**	**12·13**	**Samtliga**
			Per tjänstgöringstimme[3])					
								Lokomotorer.[3])
45·8	2·0	59·7	1·29	0·06	1·68	—	—	Zm
36·1	4·2	72·5	2·02	0·24	4·06	—	—	Zs
5·5	2·7	15·4	1·13	0·56	3·17	—	—	Zsc
51·0	2·7	28·7	2·29	0·12	1·29	—	—	Zsh
1·5	0·2	—	2·73	0·36	—	—	—	Zss
139·9	**11·8**	**176·3**	**1·72**	**0·15**	**2·17**	—	—	**Samtliga**

[1]) I antalen rälsbusskm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänsttimmar, evalverade till busskm genom multiplikation, växlings- och stationstjänsttimmar med 10, reservtjänsttimmar med 2; jfr sid. 42, not 1. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den *förbrukade* mängden och gällande förbrukningspris; jfr not 4 å sid. 55. — [2]) Medelantalen erhållna genom delning av kostnaderna per 100 rälsbusskm med antalet bruttotonkm per 100 busskm i tågtjänst. Tvåaxlig rälsbuss har ingått med *hela* sin vikt i beräkningen av de vid medeltalsberäkningarna använda tonkmantalen men mer än tvåaxlig buss med blott så stor del, som svarar mot alla axlarna utom en. I medeltal per 1 000 bruttotonkm för rälsbussar litt. Y ingå även värden för bussar litt. Ym. Motsvarande medeltal för *samtliga* rälsbussar inkludera *ej* värden för bussar litt. Yp, för vilka tonkm icke rapporterats. För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedeltal per 1 000 tonkm beräknats, emedan med lokomotorer huvudsakligen utförts växlingstjänst och tonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporteras och således icke kunna beräknas. För rälsbussar, liksom för lok- och motorvagnar, inkludera emellertid angivna bränslemängder och kostnadsbelopp, mängder och belopp, som svara mot växlingstjänst, enär sistnämnda mängder och belopp icke kunna särskiljas från mot tågtjänst svarande sådana. Växlingstjänsten är ju också att betrakta som hjälptjänst för tågtjänsten. — [3]) I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen lokomotorkm i tågtjänst och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 10; jfr sid. 42, not 1. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den *förbrukade* mängden och gällande förbrukningspris; jfr not 4 å sid. 55

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Bränsle- och energiförbrukning[1]) samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll (forts.).

Fordonsslag och litera	Medelantal fordon i tjänst	Kostnader: Totala, tusental kr. Smörjmedel	Totala, tusental kr. Underhåll	Per 100 lokkm, kr. Smörjmedel	Per 100 lokkm, kr. Underhåll	Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst kr.[2])
Elektrolok.						
D	180·8	292·3	4 177·0	0·83	11·87	0·34
Ha, b	60·9	3·0	357·0	0·10	10·42	0·67
Oa, b[3])	14·3	12·4	471·4	1·69	57·08	0·64
Oc[4])	1·7	0·4	21·9	0·78	25·67	—
Od	10·0	5·7	179·1	1·22	32·58	1·33
Oe[5])	7·4	13·6	277·3	2·48	50·24	0·35
Of[3])	13·5	24·6	419·5	2·02	34·19	0·24
Pa	2·0	1·0	70·0	0·97	66·54	5·93
Pb	4·0	6·8	76·1	1·91	21·85	1·25
Ua[4])	3·0	0·6	31·2	0·51	16·12	—
Ub	44·0	9·2	235·8	0·57	9·03	0·44
Uc[4])	1·0	—	14·1	—	35·52	—
Öa[4])	2·0	—	14·7	—	68·06	—
Öb[4])	7·0	0·5	8·4	0·51	5·60	—
Öc[4])	11·2	0·3	35·8	0·13	9·94	—
Bg, s	5·0	0·2	24·7	0·05	5·67	0·37
Samtliga S J elektrolok	**476·8**	**370·6**	**6 414·0**	**0·83**	**13·92**	**0·36**
varav å I—V distr. utom malmbanan	406·0	314·4	4 684·0	0·78	11·24	0·33
» » malmbanan	61·8	55·5	1 716·9	1·36	38·92	0·42
» » främ. jvg. (Rgn—Narvik)	—	0·7	13·1	1·89	35·31	0·35
Elektromotorvagnar.						
X a	**14·8**	**0·8**	**79·0**	**0·06**	**6·46**	**1·28**

Övriga motorvagnar[5])	Medelantal vagnar i tjänst	Bränsleförbrukning: Brännolja (Solarolja), tusental liter	Bensin och bentyl, tusental liter	Per 100[6]) motorvagnkm, liter	Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst[2]), liter
Litt. X					
b (bensin- eller lättbentyldrivna)	8·0	—	208·6	86·8	35·6
d (råoljeeldade dieselelektr.)	8·6	206·5	—	55·7	14·5

	Medelantal vagnar i tjänst	Kostnader: Totala, tusental kr. Bränsle	Totala, tusental kr. Smörjmedel	Totala, tusental kr. Underhåll	Per 100 motorvagnkm, kr. Bränsle	Per 100 motorvagnkm, kr. Smörjmedel	Per 100 motorvagnkm, kr. Underhåll	Per 1 000 bruttotonkm tågtjänst, kr.[2]) Bränsle	Per 1 000 bruttotonkm tågtjänst, kr.[2]) Underhåll
Litt. X									
b (bensin- eller lättbentyldrivna)	8·0	95·8	2·3	122·5	39·82	0·95	50·92	16·33	20·89
d (råoljeeldade dieselelektr.)	8·6	33·4	4·6	58·7	9·00	1·25	15·83	2·34	4·11
Samtliga	**16·6**	[7])**129·2**	[7])**6·9**	**181·2**	**21·13**	**1·13**	**29·63**	**6·46**	**9·05**

[1]) Uppgifter rörande elektrolokens och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tillsvidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifters uteslutande ur 1932 års drifttjänststatistik; se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 46. — [2]) Se not 2 å sid. 48. — [3]) Se not 4 å sid. 36. — [4]) Med lok litt. Oc, Ua, Uc och Ö utfördes huvudsakligen växlingstjänst, varför medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för dessa. — [5]) Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 50. — [6]) Inklusive till kilometer evalverade växlings-, stations- och reservtjänsttimmar; jfr not 1 å sid. 36. — [7]) Beräknade efter den *förbrukade* mängden av bränsle- och smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. Den *bokförda*, sammanlagda bränslekostnaden utgör 108·2 och smörjningskostnaden 9·8 tusen kr. Skillnaden beror i ena fallet på större lagerbehållning vid årets början än vid årets slut och i det andra fallet på större lagerbehållning vid årets slut än vid årets början.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar.

Vagnslag och littera	Antal vagnaxlar i medeltal under året[1])	Vagnaxelkm av S J vagnar i tusental [2])				Vagnaxelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad[3])	
		Å S J	Å främmande järnvägar	I färjetrafik å svensk sträcka	Summa		kronor	per 1 000 vagnaxelkm kr.
Personvagnar:								
2-axliga: C, EC	1 506	•	•	•	•	•	•	•
CD, ECD	18	•	•	•	•	•	•	•
CDF	6	•	•	•	•	•	•	•
CF, ECF	284	•	•	•	•	•	•	•
ER	2	•	•	•	•	•	•	•
4-axliga: CC2	212	•	•	•	•	•	•	•
Summa	2 028	•	•	•	•	•	2 357 065	•
4-axliga: Ao	256	•	•	•	•	•	•	•
ABCo	48	•	•	•	•	•	•	•
ACo	232	•	•	•	•	•	•	•
Bo	228	•	•	•	•	•	•	•
BCo, EBCo	1 300	•	•	•	•	•	•	•
EBDo, EBDFo	4	•	•	•	•	•	•	•
Co, ECo ECNo	1 989	•	•	•	•	•	•	•
CDo, ECDo, ECDFo	44	•	•	•	•	•	•	•
CFo	140	•	•	•	•	•	•	•
BFo, EBFo	64	•	•	•	•	•	•	•
Ro, ERo, ERBo	144	•	•	•	•	•	•	•
RCo	20	•	•	•	•	•	•	•
Summa	4 469	•	•	•	•	•	8 649 037	•
Post-, fång- och resgodsvagnar:		•	•	•	•	•	•	•
2-axliga: D, ED	26	•	•	•	•	•	•	•
DF, EDF	72	•	•	•	•	•	•	•
E	26	•	•	•	•	•	•	•
F, EF	1 014	•	•	•	•	•	•	•
YF, YFro	62	•	•	•	•	•	•	•
Summa	1 200	•	•	•	•	•	526 001	•
4-axliga: Do, EDo	68	•	•	•	•	•	•	•
DFo, EDFo	388	•	•	•	•	•	•	•
Fo, EFo	176	•	•	•	•	•	•	•
Summa	632	•	•	•	•	•	690 644	•
Summa person-, post- fång- och resgodsvagnar	8 329	696 066	17 155	113	713 334	85 645	12 222 747	17·13
Slutna godsvagnar:								
2-axliga: G, H.	14 070	459 600	[4])69 128	147	528 875	37 585	2 212 796	4·18
Öppna gods- och specialvagnar: 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	27 885	472 041	[4])84 489	222	556 752	19 966	2 669 058	[5])6·84
Malmvagnar (å malmb.): 3-axl.: M	10 407	239 523	6 191	—	245 714	23 610	1 622 347	6·60
Trafikpresenningar	—	—	—	—	—	—	972 138	—
Summa summarum	**60 691**	**1 867 230**	**176 963**	**482**	**2 044 675**	**33 690**	**19 699 086**	[5])**9·75**

[1]) Inklusive 1 220 axlar tillhörande i S J vagnpark inregistrerade, men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilka agnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhöriga Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., vilkas vagnaxelkm *icke* ingå i antalet agnaxelkm av SJ vagnar. — [2]) Inklusive det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omförmälda 1 220 axlar men exklusive ntalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å S J nämligen: av person-, post-, fång- och resgodsvagnar 17 839 000 km, v slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagndygn, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 56 029 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 37 965 000 km. cke heller ingå här av S J och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda axelkm. Underhållskostnad för de delar v motorvagn och rälsbuss, som motsvara person- och resgodsavdelningar, kunna svårligen särskiljas från övriga underhållskostnader ör motorvagn resp. rälsbuss. *Hela* underhållskostnaden ingår därför i föregående tabell över loktjänsten m. m. och kostnader för enna. — [3]) För SJ och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnad för övriga i SJ vagnpark inregistrerade agnar. — [4]) Approximativt beräknade efter antalet vagndygn. — [5]) Inberäknat kostnaden för trafikpresenningar. Vid beräkningen v detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omförmälda, inregistrerade öppna vagnar svarande, eräknat antal vagnaxelkm (19 966 × 1 220 = 24 358 520), vilket antal troligen är i överkant.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Kostnaderna för lok- och vagntjänst

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

Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotortjänstkostnader.	Med lok framförda tåg					
	Snälltåg	Förorts-persontåg	Övriga persontåg	Militär-tåg	Blandade tåg	Fjärr-godståg
Sektionsledning,[1]) ånglokdrift, expl.-motorvagns-, rälsbuss- och lokomotordrift	12 388	—	90 779	14 826	10 276	49 028
Sektionsledning,[1]) elektrolok- och elektromotorvagnsdrift	48 332	17 880	141 936	11 072	4 187	82 784
Avlöning till lokpers., ånglokdrift, expl.-motorvagns-, rälsbuss- och lokomotordrift	213 920	—	1 999 726	479 328	304 168	1 150 859
Avl. t. lokpers., elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	865 201	526 102	2 356 384	271 516	77 568	2 147 882
Avlöning till personal i lokstallar, ånglokdrift och expl.-motorvagnsdrift[2])	35 683	—	286 824	115 631	46 643	241 848
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ånglokdrift	42 214	—	348 527	41 974	36 351	177 432
Avlöning till pers. i lokstallar, elektrolok- och elektromotorvagnsdrift	112 770	68 846	414 374	56 028	18 923	306 517
Bränslekostn., inkl. transportkostn. för stenkol men exkl. dylika för oljebränsle[3]), ånglokdrift etc.	1 056 423	—	5 590 242	946 403	630 235	3 965 646
Elektrisk energi för tåg- o. vagnväxlingstjänst	2 100 798	786 394	3 973 241	268 909	108 838	3 636 682
Smörjningsmaterialier för ånglok, explosionsmotorvagnar, rälsbussar och lokomotorer	10 692	—	77 514	13 238	9 057	39 527
Smörjningsmat. f. elektrolok o. elektromotorvagnar	47 015	22 239	124 749	9 098	3 644	75 124
Materialier för putsn., belysn. m.m. av ånglok etc.	1 651	—	17 045	4 474	2 530	10 987
» » » » » » elektrolok etc.	4 141	3 287	14 459	2 149	754	11 911
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok och expl.-motorvagnsdrift[4])	10 601	—	138 396	31 006	20 096	78 632
Sakliga kostn. för lokstallar, elektrolokdrift etc.	17 437	5 225	59 181	4 800	2 439	39 003
Underhåll av byggn. o. invent. ånglokdrift etc. [5])	6 364	—	51 863	9 197	7 115	33 584
» » » » » elektrolokdrift etc.	20 791	7 549	47 995	4 260	1 765	70 054
» » ånglok vid huvudverkstäder	168 802	—	904 385	166 037	105 290	623 606
» » » » driftverkstäder	75 250	—	632 102	97 851	68 614	297 206
» » elektrolok vid huvudverkstäder	410 429	165 802	1 032 309	73 424	33 791	719 246
» » » » driftverkstäder	295 097	199 066	743 517	47 234	29 145	477 830
» » elektromotorvagnar	—	—	—	—	—	—
» » övriga motorvagnar	—	—	—	—	—	—
» » rälsbussar	—	—	—	—	—	—
» » lokomotorer	—	—	—	—	—	—
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden	5 555 999	1 802 390	19 045 548	2 668 455	1 521 429	14 235 388
Härav: ånglokdrift etc.	1 633 988	—	10 137 403	1 919 965	1 240 375	6 668 355
elektrolokdrift etc.	3 922 011	1 802 390	8 908 145	748 490	281 054	7 567 033
Avsättning till förnyelsefonden	1 276 121	541 395	3 259 261	272 347	168 600	2 376 672
Summa inkl. avsättn. » »	6 832 120	2 343 785	22 304 809	2 940 802	1 690 029	16 612 060

[1]) Vid maskinsektioner, utom vad beträffar rälsbusståg och lokomotortjänst, vilkas sektionsledningskostnade utgöras av andel av sådana kostnader vid trafiksektioner, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonal tillhör trafiksektioner. — [2]) Kostnader av ifrågavarande slag för rälsbusståg och lokomotortjänst kunna anses i stor 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. — [3]) I bränslekostnaderna ingå ick kostnader för transporter å SJ av oljebränsle, emedan detta bränsle ofta transporteras i sändningar om högs 2·5 ton, vilka sändningar, då de ske för SJ egen räkning, icke påföras fraktkostnad. — [4]) För rälsbusstå och lokomotortjänst hava inga sakliga kostnader utsatts, enär desamma icke utan omfattande utredningar kunn bokföringsmässigt särskiljas från motsvarande kostnader för andra tågslagsgrupper och delvis kunna antaga icke ingå i lok- och vagntjänstkostnader (konto 44, 46 och 47) utan i stationstjänstkostnader (konto 52 Approximativt kunna de beräknas på sätt framgår av not 4 å sid. 94 i drifttjänststatistiken för år 1939. — [5]) Kostnader för underhåll av byggnader och inventarier för rälsbusståg och lokomotortjänst hava icke kunna särskiljas från motsvarande kostnader för övriga tågslag. De torde emellertid kunna anses hava varit jäm förelsevis obetydliga på grund av att rälsbussar och lokomotorer i flesta fall inhysts i lediga lokstallar, so eljest skulle stått obegagnade.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

›rdelade på olika tågslagsgrupper, kronor.

ıdernas och övriga tjänsteställens kostnader för underhåll av rullande materiel, specificerade på olika gslagsgrupper.)

:om malmtåg			Motor-vagns-tåg[1])	Rälsbuss-tåg[1])	Loko-motor-tjänst[2])	Gemensam växlings-lok-tjänst[3])	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa exklusive malmtåg	Malmtåg
Lokal-godståg	Arbets-tåg	Prov-, person-altåg m. m.								
39 994	2 372	—	5 272	18 931	6 602	39 127	4 267	3 306	297 168	—
25 536	2 384	1 244	7 727	—	—	50 478	5 006	3 677	402 243	30 460
402 329	89 327	495	105 524	473 679	165 187	1 598 679	659 338	276 245	8 918 804	—
993 007	136 469	36 010	92 008	—	—	2 216 791	1 329 253	468 739	11 516 930	539 481
277 774	74 460	70	—	—	—	201 224	—	—	1 280 157	—
171 867	23 973	98	10 620	—	—	175 066	11 399	9 612	1 049 133	—
188 711	22 999	5 811	26 310	—	—	209 604	—	—	1 430 893	153 829
802 727	187 552	1 676	[4])108 223	[4]) 383 918	[4]) 123 274	2 695 795	205 029	147 290	18 844 433	—
975 710	58 943	32 618	61 075	—	—	592 246	—	—	12 595 454	720 139
34 453	1 957	195	[4])9 796	[4]) 12 293	[4]) 9 443	21 193	3 469	2 585	245 412	—
22 089	2 155	1 428	[4]) 772	—	—	22 275	5 882	4 076	340 546	30 860
16 263	900	7	4 767	9 390	482	11 516	—	—	80 012	—
7 242	739	273	685	—	—	7 971	—	—	53 611	6 824
124 701	10 942	21	9 611	—	—	138 421	12 702	13 311	588 440	—
27 498	5 039	962	6 066	—	—	43 463	13 408	9 814	234 335	8 604
36 516	2 967	—	971	—	—	45 015	3 700	3 481	200 773	—
25 644	3 429	524	1 096	—	—	27 117	3 860	2 577	216 661	9 356
465 765	28 336	—	—	—	—	488 974	—	—	2 951 195	—
306 639	17 976	166	—	—	—	300 426	—	—	1 796 230	—
184 316	24 291	7 780	—	—	—	363 669	—	—	3 015 057	739 130
149 999	18 640	11 860	—	—	—	345 050	—	—	2 317 438	342 418
—	—	—	78 962	—	—	—	—	—	78 962	—
—	—	—	181 166	—	—	—	—	—	181 166	—
—	—	—	—	420 121	—	—	—	—	420 121	—
—	—	—	—	—	176 293	—	—	—	176 293	—
278 780	715 850	101 238	710 651	1 318 332	481 281	9 594 100	2 257 313	944 713	69 231 467	2 581 101
679 028	440 762	2 728	435 950	1 318 332	481 281	5 715 436	899 904	455 830	37 029 337	—
599 752	275 088	98 510	274 701	—	—	3 878 664	1 357 409	488 883	32 202 130	2 581 101
932 343	79 870	29 172	182 082	382 900	245 500	1 127 918	23 539	20 848	10 918 568	1 347 932
211 123	795 720	130 410	892 733	1 701 232	726 781	10 722 018	2 280 852	965 561	80 150 035	3 929 033

[1]) I kostnaderna för motorvagns- och rälsbusståg ingå även kostnaderna för med motorvagnar, resp. rälsıssar utförd växlings-, stations- och reservtjänst. — [2]) I kostnaderna för lokomotortjänst ingå förutom kostnaderna ›r med lokomotorer utförd växlingstjänst även kostnaderna för med dylika utförd tåg- och stationstjänst. — [3]) Förutom denna, huvudsakligen med särskilda växlingslok men även med tåglok utförda vagnväxling (06 040 timmar) för tåg, merendels tillhörande två eller flera tågslagsgrupper, har vagnväxling utförts under 36 366 timmar huvudsakligen med tåglok och merendels för egna tåg, nämligen med ånglok under 204 235 och ıed elektrolok under 232 131 timmar. Kostnaderna för sistnämnda vagnväxling, huvudsakligen utförd för egna ıg, ingå i tågtjänstkostnaden för resp. tågslag. — [4]) För året *bokförda* kostnader för av SJ motorvagnar esp. rälsbussar och lokomotorer å SJ förbrukade mängder; jfr not 7 å sid. 52 resp. not 2 och 3 å sid. 51.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

	Med lok framförda					
	Snälltåg	Förorts-persontåg	Övriga persontåg	Militär-tåg	Blandade tåg	Fjärrgods-tåg
Vagntjänstkostnader.						
Sektionsledning	11 087	4 352	44 102	4 801	2 689	24 236
Avlöning till vagnpersonal	1 114 383	389 511	1 874 548	363 929	44 177	1 155 146
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar	14 510	3 066	24 364	7 257	1 563	51 194
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar	65 643	13 872	110 224	32 830	2 334	—
Underh. av byggnader och inventarier	47 499	10 037	79 756	23 755	4 671	145 828
» » vagnar o. presenningar vid huvudverkst.	3 193 603	674 859	5 323 244	1 597 217	190 515	3 802 800
» » » » » » driftverkst.	381 703	80 660	640 923	190 902	29 013	755 019
Hjälpanläggningar	327 541	69 215	549 976	163 814	12 858	59 390
Summa utom avsättning till förnyelsefonden	5 155 969	1 245 572	8 647 137	2 384 505	287 820	5 993 613
Avsättning till förnyelsefonden	925 160	195 501	1 553 452	462 701	82 091	2 405 052
Summa S:arum	6 081 129	1 441 073	10 200 589	2 847 206	369 911	8 398 665
Summa lok- och vagntjänst	**12 913 249**	**3 784 858**	**32 505 398**	**5 788 008**	**2 059 940**	**25 010 725**
Mot förestående kostnader svarande lok- och vagnaxelkm samt växlings-, stations- och reservtjänsttimmar.						
Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotorkm (inkl. av ensamt fordon).						Kilo
Av S J ånglok å S J och främmande järnvägar	1 080 173	—	8 372 655	1 164 021	892 628	3 992 563
» » elektrolok å S J o. främmande järnvägar	6 156 794	2 485 721	16 742 903	1 110 897	418 650	9 932 804
» » elektromotorvagnar å S J	—	706 280	246 039	—	6 611	—
» » övriga motorvagnar å S J o. främ. järnv.	—	—	565 961	28	—	—
» » rälsbussar å S J o. främ. järnv.	—	—	3 672 096	5 479	—	—
» » lokomotorer å S J	—	—	1 750	—	—	—
Summa	**7 236 967**	**3 192 001**	**29 601 404**	**2 280 425**	**1 317 889**	**13 925 367**
Härav av S J elektrolok å band. Riksgr.—Narvik	—	—	7 383	—	—	—
Av N.S.B. elektrolok å bandelen Abisko—Riksgr.	—	—	—	—	—	4 302
Vagnaxelkilometer i tusental.						
Ångdrift med S J lok å S J o. främmande järnv.	21 837	—	103 094	42 180	[1]) 15 706	146 042
Elektrisk drift med S J lok å S J o. främ. järnv.	204 942	47 922	275 103	71 221	[1]) 8 664	654 065
» » » » motorvagnar å S J	—	—	1 650	—	[1]) 9	—
Övrig motorvagnsdrift med S J motorvagnar å S J och främmande järnvägar	—	—	1 033	—	—	—
Lokomotordrift med S J lokomotorer å S J	—	—	6	—	—	—
Summa	**226 779**	**47 922**	**380 886**	**113 401**	**24 379**	**800 107**
Härav i elektrisk drift med S J lok å bandelen Riksgränsen—Narvik	—	—	153	—	—	—
Elektrisk drift med N. S. B. lok å bandelen Abisko—Riksgränsen	—	—	—	—	—	192

[1]) Härav kan omkring $^1/_3$ antagas hava utgjorts av personvagnskm.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

rdelade på olika tågslag, kronor (forts.)

g utom malmtåg										
Lokal-godståg	Arbetståg	Prov-, personaltåg m. m.	Motorvagnståg	Rälsbusståg	Lokomotortjänst	Gemensam växlingslok-tjänst[1])	Stationstjänst	Reservtjänst	Summa	Malmtåg
12 167	879	225	—	—	—	—	—	—	104 538	5 515
291 262	22 580	13 369	—	—	—	—	—	—	5 268 905	198 951
12 154	986	137	—	—	—	—	—	—	115 231	17 777
—	—	620	—	—	—	—	—	—	225 523	—
34 622	2 809	449	—	—	—	—	—	—	349 426	50 639
922 751	45 472	30 165	—	—	—	—	—	—	15 780 626	1 296 553
197 144	8 698	3 606	—	—	—	—	—	—	2 287 668	328 259
14 101	1 144	3 093	—	—	—	—	—	—	1 201 132	20 624
1 484 201	82 568	51 664	—	—	—	—	—	—	25 333 049	1 918 318
601 309	26 799	8 735	—	—	—	—	—	—	6 260 800	674 900
2 085 510	109 367	60 399	—	—	—	—	—	—	31 593 849	2 593 218
1 296 633	**905 087**	**190 809**	**892 733**	**1 701 232**	**726 781**	**10 722 018**	**2 280 852**	**965 561**	**111 743 884**	**6 522 251**

e t e r[2])			Summa	Timmar			Summa	Km
3 371 102	179 163	3 282	19 055 587	294 460	126 440	112 272	533 172	—
2 818 409	266 730	142 473	40 075 381	411 580	244 413	174 188	830 181	1 943 511
610	—	390	959 930	8 506	17 810	—	26 316	—
—	—	573	566 562	615	3 863	—	4 478	—
52 722	—	6 915	3 737 212	—	7 205	2 489	9 694	—
23 741	—	210	25 701	78 342	332	—	78 674	—
6 266 584	**445 893**	**153 843**	**64 420 373**	**793 503**	**400 063**	**288 949**	**1 482 515**	**1 943 511**
—	828	—	8 211	—	—	—	—	28 920
—	—	—	4 302	—	—	—	—	30 384
94 447	5 134	27	428 467	—	—	—	—	—
95 387	10 272	2 100	1 369 676	—	—	—	—	277 830
8	—	1	1 668	—	—	—	—	—
—	—	—	1 033	—	—	—	—	—
183	—	—	189	—	—	—	—	—
190 025	**15 406**	**2 128**	**1 801 033**	—	—	—	—	**277 830**
—	41	—	194	—	—	—	—	3 736
—	—	—	192	—	—	—	—	3 926

[1]) Se not 3 å sid. 55. — [2]) Vad beträffar lok och motorvagnar, ingå häri — vilket icke var förhållandet med motsvarande kilometeruppgifter i drifttjänststatistiken för åren före år 1938 — de i not 3 å sid. 55 angivna antalen timmar i växling med huvudsakligen tåglok för lokens egna tåg, evalverade till lokkilometer genom multiplikation med 10.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

	Per 10 (1				
	Med lok				
	Snälltåg	Förorts-persontåg	Övriga persontåg	Militär-tåg	Blandade tåg
Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotortjänstkostnader per arbetsenhet.					
Sektionsledning,[1]) ånglokdrift, expl.-motorvagns- samt rälsbuss- och lokomotordrift	1·15	—	1·08	1·27	1·15
Sektionsledning,[1]) elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	0·79	0·72	0·85	1·00	1·00
Avlöning till lokpersonal, ånglokdrift, explosionsmotorvagns- samt rälsbuss- o. lokomotordrift	19·80	—	23·88	41·18	34·08
Avlöning till lokpersonal, elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	14·05	21·16	14·07	24·44	18·53
» » till personal i lokstallar, ånglokdrift och expl.-motorvagnsdrift[2])	3·30	—	3·43	9·93	5·23
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ånglokdrift	3·91	—	4·16	3·61	4·07
Avl. t. pers. i lokstallar, elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	1·83	2·77	2·47	5·04	4·52
Bränslekostnad, inkl. transportkostnad för stenkol men exkl. dylik för oljebränsle[3]), ånglokdrift etc.	97·80	—	66·77	81·30	70·60
Elektrisk energi för tåg- och vagnväxlingstjänst	34·12	31·64	23·73	24·21	26·00
Smörjningsmaterialier för ånglok, explosionsmotorvagnar, rälsbussar o. lokomotorer	0·99	—	0·93	1·14	1·01
Smörjningsmaterialier för elektrolok o. elektromotorvagnar	0·76	0·89	0·75	0·82	0·87
Materialier för putsning, belysning m. m. av ånglok etc.	0·15	—	0·20	0·38	0·28
» » » » » » elektrolok etc.	0·07	0·13	0·09	0·19	0·18
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok- o. expl.-motorvagnsdrift[4])	0·98	—	1·65	2·66	2·25
Sakliga kostnader för lokstallar, elektrolokdrift etc.	0·28	0·21	0·35	0·43	0·58
Underhåll av byggnader o. inventarier, ånglokdrift etc.[5])	0·59	—	0·62	0·79	0·80
» » » » » elektrolokdrift etc.	0·34	0·30	0·29	0·38	0·42
» » ånglok vid huvud- och driftverkstäder	22·59	—	18·35	22·67	19·48
» » elektrolok vid huvud- och driftverkstäder	11·46	14·68	10·61	10·86	15·03
» » elektromotorvagnar	—	—	—	—	—
» » övriga motorvagnar	—	—	—	—	—
» » rälsbussar	—	—	—	—	—
» » lokomotorer	—	—	—	—	—
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden i medeltal för: ånglokdrift etc.	151·26	—	121·07	164·93	138·95
elektrolokdrift etc.	63·70	72·50	53·21	67·37	67·13
Avsättning till förnyelsefonden	17·63	21·78	12·98	11·97	12·86
Summa inkl. avsättning till förnyelsefonden i medeltal för ång- och elektrisk drift	**94·41**	**94·29**	**88·81**	**129·27**	**128·88**
Vagntjänstkostnader per 1000 vagnaxelkilometer.					
Sektionsledning	0·05	0·09	0·12	0·04	0·11
Avlöning till vagnpersonal	4·91	8·13	4·56	3·21	1·81
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar	0·06	0·06	0·06	0·06	0·06
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar	0·29	0·29	0·29	0·29	0·10
Underhåll av byggnader och inventarier	0·21	0·21	0·21	0·21	0·19
» » vagnar och presenningar vid huvud- o. driftverkstäder	15·77	15·77	15·77	15·77	9·01
Hjälpanläggningar	1·44	1·44	1·44	1·44	0·53
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden	22·73	25·99	22·85	21·02	11·81
Avsättning till förnyelsefonden	4·08	4·08	4·08	4·08	3·37
Summa inkl. avsättning till förnyelsefonden	**26·81**	**30·07**	**26·93**	**25·10**	**15·18**

[1])—[5]) Se not 1—5 å sid. 54.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

rdelade på olika tågslag, kronor (forts.)

okkilometer								Per timme			
ramförda tåg											
Järn-gods-tåg	Lokal-gods-tåg	Arbets-tåg	Prov-, perso-naltåg m. m.	Samtliga före-stående tågslag	Malmtåg	Motor-vagns-tåg[1])	Rälsbuss-tåg[1])	Loko-motor-tjänst[2])	Gemensam växlings-lok-tjänst[3])	Stations-loktjänst	Reserv-loktjänst
1·23	1·19	1·32	—	1·15	—	0·86	0·50	0·08	0·13	0·03	0·03
0·83	0·91	0·89	0·87	0·84	1·57	0·63	—	—	0·12	0·02	0·02
28·83	41·60	49·86	15·08	29·60	—	17·26	12·42	2·03	5·43	5·21	2·46
21·62	35·23	51·16	25·28	18·49	27·76	7·52	—	—	5·39	5·44	2·69
6·06	8·24	41·56	2·13	5·66	—	—	—	—	0·68	—	—
4·44	5·10	13·38	2·99	4·42	—	1·74	—	—	0·59	0·09	0·09
3·09	6·70	8·62	4·08	2·98	7·92	2·15	—	—	0·51	—	—
99·33	83·14	104·68	51·07	79·67	—	[4])17·70	[4])10·07	[4])1·52	9·16	1·62	1·31
36·61	34·62	22·10	22·89	29·80	37·05	4·99	—	—	1·44	—	—
0·99	1·02	1·09	5·94	0·98	—	[4])1·60	[4])0·32	[4])0·12	0·07	0·03	0·02
0·76	0·78	0·81	1·00	0·77	1·59	[4])0·06	—	—	0·05	0·02	0·02
0·28	0·48	0·50	0·21	0·28	—	0·78	0·25	0·06	0·04	—	—
0·12	0·26	0·28	0·19	0·11	0·35	0·06	—	—	0·02	—	—
1·97	3·70	6·11	0·64	2·17	—	1·57	—	—	0·47	0·10	0·12
0·39	0·98	1·89	0·68	0·40	0·44	0·50	—	—	0·11	0·05	0·06
0·84	1·08	1·66	—	0·77	—	0·16	—	—	0·15	0·03	0·03
0·71	0·91	1·29	0·37	0·45	0·48	0·09	—	—	0·07	0·02	0·01
23·06	22·91	25·85	5·06	20·77	—	—	—	—	2·68	—	—
12·05	11·89	16·10	13·79	11·54	55·65	—	—	—	1·72	—	—
—	—	—	—	—	—	6·46	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	29·63	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	11·01	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2·17	—	—	—
67·03	168·46	246·01	83·12	145·47	—	71·30	34·57	5·98	19·40	7·11	4·06
76·18	92·25	103·14	69·15	65·38	132·81	22·46	—	—	9·43	5·55	2·80
17·07	15·06	17·91	20·01	15·11	69·36	9·93	10·04	3·02	1·60	0·06	0·07
119·29	148·82	178·46	89·47	106·31	202·16	48·67	44·60	8·95	15·19	6·15	3·37
0·03	0·06	0·06	0·11	0·06	0·02						
1·44	1·53	1·46	6·28	2·93	0·72						
0·06	0·06	0·06	0·06	0·06	0·06						
—	—	—	0·29	0·13	—						
0·18	0·18	0·18	0·21	0·19	0·18						
5·70	5·90	3·52	15·88	10·05	5·85						
0·07	0·07	0·07	1·45	0·67	0·07						
7·48	7·80	5·35	24·28	14·09	6·90						
3·01	3·17	1·74	4·11	3·48	2·43						
10·49	10·97	7·09	28·39	17·57	9·33						

[1]) 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 stationstjänst evalverade till tågkilometer genom multiplikation med 10 samt antalen timmar i reservtjänst genom multiplikation med 2; jfr not 1 å sid. 36 resp. 42. — [2]) För beräkning av medelkostnaderna för lokomotortjänsten är antalet kilometer i med lokomotorer utförd tågtjänst evalverat till timmar genom division med 10; jfr not 4 å sid. 51. — [3]) och [4]) Se not 3 och 4 å sid. 55.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok och motorvagnar.

Littera	Huvudverkstäder															Driftverkstäder[1] och privata verkstäder[2])		
	Örebro			Malmö			Östersund			Notviken			Samtliga huvudverkstäder					
	Rep.klass			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	A	B	C
Elektrolok																		
Dg	7	5	27	46	—	49	—	—	—	—	—	—	53	5	76	—	—	—
Dk	—	—	9	31	—	27	—	—	—	—	—	—	31	—	36	—	—	—
Ds	5	1	19	63	—	31	—	—	—	—	2	18	68	3	68	—	—	—
Ha	10	13	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	13	12	—	—	—
Hb	—	—	5	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
Oa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	3	6	3	3	—	—	—
Ob	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	2	—	—	—
Oc	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—
Od	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	5	4	—	5	—	—	—
Oe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	3	1	3	3	—	—	—
Of	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	1	3	3	1	—	—	—
Pa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—
Pb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	1	—	3	—	—	—
Ua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Ub	8	—	7	—	—	11	—	—	1	—	—	—	8	—	19	—	—	—
Uc	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Öb	—	—	5	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
Öc	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—
GBJ (BS)	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Summa	**32**	**22**	**85**	**140**	—	**122**	—	—	**1**	**17**	**12**	**37**	**189**	**34**	**245**	—	—	—
Ånglok				Malm[3], Notviken och Varberg[3])							Borås[3])							
A2 och A3	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—
B	20	11	3	—	—	[6])5	—	—	—	—	—	—	20	11	8	—	2	1
Cd	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	1	—	3	—	—	—
E	12	2	1	—	—	[6])2	7	6	—	—	—	—	19	8	3	—	4	—
E2	5	1	—	—	—	[6])6	7	7	2	—	—	—	12	8	8	—	1	—
Ga och Gb	11	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	4	—	1	—	—
H3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
J	6	—	2	—	—	[7])1	4	9	—	—	1	1	10	10	4	—	2	2
Ka	5	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	6	—	1	4	5	—
Ke och Kh	6	1	—	—	—	—	5	1	1	—	—	3	11	2	4	—	—	3
L	—	1	—	—	—	—	12	17	2	—	—	—	12	18	2	—	—	1
Na	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	2
Oka och Oke	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1
R	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Sa	4	4	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	7	4	—	3	1	2
Sb	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
W	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Y3	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1
BAJ (C)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	—
» (E)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	—	—	—
» (L)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	10	—	—	—
» (S)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1	—	—	—
BUJ m. fl.[4])	—	—	—	[5])1	—	[7])1	—	—	—	2	1	4	3	1	5	9	—	6
Summa	**77**	**26**	**7**	**1**	—	**15**	**46**	**40**	**6**	**5**	**3**	**26**	**129**	**69**	**54**	**18**	**15**	**19**
Motorvagnar																		
Xoa2	2	—	1	—	—	[8])4	—	—	—	—	—	—	2	—	5	—	—	—
Xoa4	—	—	2	—	—	[8])2	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
XDd1	—	—	—	—	—	[8])4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
Summa	**2**	—	**3**	—	—	**10**	—	—	—	—	—	—	**2**	—	**13**	—	—	—

Anm. Ang. innebörden av beteckningarna för reparationer av olika omfattning; se SJ särtryck nr 164, 1:2 samt 51:2.
[1]) Boden, Vännäs, Gävle, Hagalund och Hälsingborg; sistn. endast under senare halvåret. — [2]) Kalmar Verkstads AB. — [3]) Varberg och Borås endast under senare halvåret. — [4]) 2 BUJ, 1 KBJ, 1 KJ, 1 KTJ, 1 LLTJ (L1), 2 LYJ, 1 MHJ, 4 SSJ (K2), 4 SäNJ (L), 1 UVHJ (S), 3 VBHJ (E) och 1 d:o (W), 1 ÖCB och 1 ÖSmJ. — [5]) Varberg (VBHJ(E). — [6]) Notviken. — [7] Malmö (MHJ). — [8] Malmö

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antal vid verkstäderna reparerade tändrar.

Littera	Huvudverkstäder																
	Örebro				Östersund				Notviken		Borås*)			Samtl. huvudverkst.			
	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a	Rep. klass	S:a	Rep.-klass			Rep.-klass			S:a
	a	b	c		a	b	c		c		a	b	S:a	a	b	c	
A	23	14	2	39	2	—	3	5	—	—	—	—	—	25	14	5	44
C	5	—	—	5	1	—	—	1	—	—	1	—	1	7	—	—	7
Ga	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Gb	6	4	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	—	10
L	17	4	1	22	26	30	—	56	1	1	—	—	—	43	34	2	79
R	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
BAJ (E)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	1	—	2
Sä NJ (L)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	1	—	2
Summa	56	23	3	82	29	30	3	62	1	1	3	2	5	88	55	7	150

Littera	Driftverkstäder och privata verkstäder							
	Hälsingborg*)	Gävle	Boden	Kalmar verkstads a.-b.		Samtl. drift- och privata verkst.		
	Reparationsklass							
	a	b	b	a	b	a	b	S:a
A	—	1	—	—	—	—	1	1
Gb	—	—	—	1	—	1	—	1
H3	1	—	—	—	—	1	—	1
Kd	—	—	—	4	5	4	5	9
L	—	—	1	—	—	—	1	1
KJ	—	—	—	1	—	1	—	1
Sä NJ (L)	—	—	—	2	—	2	—	2
Summa	1	1	1	8	5	9	7	16

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	Huvudverkstäder																	
	Örebro					Östersund				Borås*), Malmö och Notviken				Samtliga huvudverkst.				
	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass				S:a
	II	III	IV	V		III	IV	V		III[1])	IV[2])	V[3])		II	III	IV	V	
A	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
B	5	14	4	10	33	—	—	2	2	—	—	—	—	5	14	4	12	35
BGab	—	3	1	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	2	6
Cd	—	—	—	2	2	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	2	3
E	7	10	1	3	21	6	—	2	8	—	—	—	—	7	16	1	5	29
E2	—	—	—	—	—	6	1	1	8	—	—	—	—	—	6	1	1	8
ESb	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Ga	—	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Gb	1	6	—	4	11	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	4	11
J	2	3	1	—	6	3	—	1	4	—	—	—	—	2	6	1	1	10
Transp.	16	41	7	21	85	15	1	6	22	1	—	—	1	16	57	8	27	108

*) Under tiden $^{1}/_{7}$—$^{31}/_{12}$ 1940.
[1]) Borås. — [2]) Malmö. — [3]) Notviken.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Lokpannor. (Forts.)

Littera	Huvudverkstäder																
	Örebro					Östersund				Borås*), Malmö och Notviken				Samtliga huvudverkst.			
	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.,klass			S:a
	II	III	IV	V		III	IV	V		III[1])	IV[2])	V[3])		II	III	IV	V	
Transp.	16	41	7	21	85	15	1	6	22	1	—	—	1	16	57	8	27	108
Ka	1	4	—	—	5	1	—	—	1	—	—	—	—	1	5	—	—	6
Kf2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	1
Kh	2	7	—	1	10	4	—	1	5	—	—	—	—	2	11	—	2	15
L	—	2	—	1	3	10	—	3	13	—	—	—	—	—	12	—	4	16
L2	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Na	3	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	4
N3	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
OKa	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
R	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Sa	2	4	1	—	7	3	—	—	3	—	—	—	—	2	7	1	—	10
Sb	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Ta	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Tb	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
W	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	—	—	—	1	—	1	2
Y3	1	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	2
BAJ (E)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1
» (S)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1
BUJ	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
MHJ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	1
Summa	27	62	8	25	122	36	1	11	48	3	1	1	5	27	101	19	37	175

Littera	Drifts- och privata verkstäder									
	Hälsingborg*)				Kalmar verkst. a.-b.			Samtl. drifts- och priv. verkst.			
	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass		S:a	Rep.-klass			S:a
	II	III	V		II	III		II	III	V	
Gb	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1
H3	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1
Ka	—	—	—	—	—	9	9	—	9	—	9
Ke	—	—	2	2	—	—	—	—	—	2	2
Kh	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
K2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	4	4
L	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
L1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
Na	—	—	2	2	—	—	—	—	—	2	2
OKe	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
Sa	1	—	2	3	2	—	2	3	—	2	5
Y3	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
BUJ	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	1
KBJ	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	1
KJ	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	1
KTJ	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1
LYJ	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	2
SäNJ (L1)	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	2
ÖCB	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1
ÖSm J	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1
Summa	1	1	16	18	5	16	21	6	17	16	39

*) Under tiden $^{1}/_{1}$—$^{31}/_{12}$ 1940.
[1]) Borås. — [2]) Malmö. — [3]) Notviken.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar.

	Person-, post-, fång- och resgodsvagnar				Godsvagnar				
	Boggi-vagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malm-vagnar
Antal vid årets början befintliga[1]...	1 171		1 444		6 531		10 703		3 794
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R
Huvudverkstäder:									
Örebro	3	178	5	—	—	—	—	—	—
Tomteboda	1 122	—	250	6	6	—	—	—	—
Göteborg	254	22	204	119	755	601	738	852	4
Borås[2])	4	—	9	—	22	—	21	—	—
Varberg[2])	17	—	15	3	3	—	6	—	—
Malmö	297	157	47	172	13	5	—	—	18
Östersund	87	—	60	48	—	—	—	—	—
Bollnäs	3	1	104	58	306	234	705	554	5
Notviken	69	1	71	5	4	4	2	3	977
Summa	**1 856**	**359**	**765**	**411**	**1 109**	**844**	**1 472**	**1 409**	**1 004**
Drifts- och privata verkstäder:									
Hälsingborg[2])	13	1	25	—	34	—	371	—	—
Kalmar verkstadsaktiebolag	13	4	16	—	33	1	109	—	—
Summa	**26**	**5**	**41**	—	**67**	**1**	**480**	—	—

Anm. R betecknar »revision», d. v. s. revidering utan reparation eller med tillfälligt erforderlig mindre sådan, och SR »storrevision», d. v. s. revision jämte större, mera regelbundet erforderligt underhålls- och i förekommande fall även ändringsarbete.

[1]) Antalen av de 4-axliga s. k. Jakobsvagnarna (litt. CC2, 53 befintliga) hava evalverats till motsvarande antal 2-axliga vagnar vid beräkning av såväl antalen befintliga som antalen reviderade vagnar och hänförts till 2-axliga vagnar. — [2]) Under tiden $^{1}/_{7}$—$^{31}/_{12}$ 1940.

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

	Antal rep. resp. rev.	Per 100 fordon av hela antalet vid årets början befintliga sådana
Elektrolok, reparationer	468	101·7
Ånglok, »	304	55·4
Tändrar, »	166	43·6
Lokpannor, »	214	[1])39·0
Motorvagnar, »	15	60·0
Person-, post-, fång- och resgodsvagnar:		
Fyraxliga vagnar (boggivagnar), revisioner (exkl. »storrevisioner»)	1 882	160·7
» » » » (»storrevisioner»)	364	31·1
Tvåaxliga vagnar, revisioner (exkl. »storrevisioner»)	806	55·8
» » » (»storrevisioner»)	411	28·5
Godsvagnar:		
Slutna, revisioner (exkl. »storrevisioner»)	1 176	18·0
» » (»storrevisioner»)	845	12·9
Öppna, » (exkl. »storrevisoner»)	1 952	18·2
» » (»storrevisioner»)	1 409	13·2
Malmvagnar, revisioner	1 004	26·5

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

Under treårsperioden 1938—1940 undergingo 1 009 boggivagnar och 1 075 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

[1]) I % av antalet ånglok, alltså frånsett antalet befintliga reservlokpannor.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.

Driftstörningar.

Antalet driftstörningar vid kraftöverföringsanläggningarna för den elektriska bandriften var under år 1940 avsevärt större såväl vad beträffar malmbanan som övriga elektrifierade bandelar, såsom närmare framgår av efterföljande sammanställning.

Antal driftstörningar vid de elektriska överföringsanläggningarna, störningarnas fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas inom varje grupp medelvaraktighet.

(I sammanställningen ingå utan särskiljande störningar i omformar- och transformatorstationer. Vid beräkningen av de i denna tabell angivna störningarnas antal, resp. varaktighet, hava störningarna på känt sätt identifierats med summan av de gånger, resp. minuter, som de till kontaktledningens matningszoner ledande matarledningarna oavsiktligt varit satta ur funktion.)

Störningsorsaksgrupp	Driftavbrott							
	S J utom malmbanan				Malmbanan			
	Antal			Medelvaraktighet per fall, minuter	Antal			Medelvaraktighet per fall, minuter
	S:ma	Per 100 km spårlängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd)[1]	% av hela antalet störningsfall		S:ma	Per 100 km spårlängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd)[1]	% av hela antalet störningsfall	
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	1 115	20·2	6·4	16·3	406	68·1	24·3	5·1
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar	997	18·0	5·7	0·43	53	8·9	3·2	3·4
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	1 473	26·7	8·5	0·14	12	2·0	0·7	6·7
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	619	11·2	3·6	0·57	94	15·8	5·6	2·6
5. Överbelastning eller fel i omformarestation	545	9·9	3·1	2·6	74	12·4	4·4	1·6
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	608	11·0	3·5	6·1	116	19·5	6·9	21·1
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	208	3·8	1·1	1·7	23	3·9	1·4	6·6
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	120	2·2	0·7	4·1	16	2·7	1·0	34·6
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	112	2·0	0·6	9·6	28	4·7	1·7	28·1
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i omformarestation	49	0·9	0·3	6·7	—	—	—	—
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	33	0·6	0·2	6·2	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olyckshändelser såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m.m.	55	1·0	0·3	2·6	3	0·5	0·2	26·0
13. Ouppgiven orsak	11 483	207·5	66·0	0·17	845	141·8	50·6	1·0
Summa år 1940	17 417	315·0	100·0	1·7	1 670	280·3	100·0	4·9
» » 1939	13 140	249		1·1	1 217	204		4·2
» » 1938	10 395	214		1·0	1 124	189		7·0
» » 1937	9 423	195		1·5	1 134	191		5·0
» » 1936	9 162	222		1·0	697	117		6·0

[1]) Ledningslängden är icke *identisk* men dock tämligen *nära sammanfallande* med spårlängden för elektrisk drift.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Den relativt stora ökningen av såväl sammanlagda antalet störningsfall som antalet fall per 100 km ledningslängd medförde dock icke några mera kännbara återverkningar på trafiken, emedan de allra flesta störningarna liksom under de närmast föregående åren voro hastigt övergående, såsom närmare åskådliggöres genom följande treårsöversikt, vari angives den procentuella relationen mellan de antal störningar av olika varaktighet, vilka påverkat kontaktledningen under de tre senast tilländalupna åren.

Bandel	Antal störningar i procent med en varaktighet i minuter av:			
	intill 3·5	3·5—15	15—60	över 60
Malmbanan år 1940	86	11	2	1
» » 1939	80	17	2	1
» » 1938	71	21	5	3
Övriga elektrif. linjer år 1940	96	3	1	—
» » » » 1939	96	3	1	—
» » » » 1938	96	3	1	—

Vid jämförelse av siffrorna för malmbanan med motsvarande för SJ elektrifierade bandelar i övrigt bör beaktas, att olikartade, störningsfrekvens och störningsvaraktighet påverkande förhållanden alltjämt råda vid de båda ifrågavarande bandelskomplexen, för vilka förhållanden närmare redogjorts i drifttjänststatistiken för år 1939.

Av efterföljande sammanställning framgår, huru störningarna år 1940 fördelade sig på olika månader inom de olika störningsorsaksgrupperna samt huru störningarna under åren 1936—1940 fördelade sig på olika störningsorsaksgrupper.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille under olika månader år 1940												Summa störningsfall pro mille år				
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1940	1939	1938	1937	1936
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	2	4	3	3	24	26	70	11	51	15	9	7	225	180	121	190	129
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar	18	27	21	19	10	11	6	8	6	10	7	12	155	180	197	140	116
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	78	9	45	11	26	1	—	—	6	11	27	6	220	179	26	9	226
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	14	12	8	11	8	5	7	6	11	8	6	9	105	153	98	123	137
5. Överbelastning eller fel i omformarestation	8	10	9	5	6	6	7	7	7	11	5	10	91	114	107	155	97
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	9	5	9	5	15	7	6	11	14	10	5	11	107	60	303	211	127
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	1	2	2	5	3	3	6	5	2	2	2	2	35	54	54	71	84
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	—	—	—	—	2	2	15	1	—	—	—	—	20	31	19	33	19
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	1	1	2	1	2	2	4	3	1	2	1	1	21	27	41	34	35
0. Felmanöver på ledningsnätet eller i omformarestation	1	—	—	1	2	—	—	1	1	—	1	—	7	14	13	14	12
1. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	1	5	5	17	17	12
2. Jordslutning genom olyckshändelser såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m. m	1	—	—	1	2	1	—	1	—	1	—	2	9	3	4	3	6
Summa år 1940	**133**	**70**	**99**	**63**	**100**	**64**	**121**	**54**	**99**	**71**	**65**	**61**	**1000**	—	—	—	—
» » 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

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Av förestående tabeller framgår bland annat, 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 elektromotorvagnar samt av jordslutning till följd av storm m. m. Särskilt hava de av vintermånadernas stormar orsakade störningarna varit besvärliga inom Laholms matningsområde, där icke mindre än cirka 1 150 fall (700 år 1939) rapporterats hava berott på utlösningar vid av storm orsakade vertikalsvängningar huvudsakligen under januari, mars och november. Dessa störningar hava förekommit på sträckor, där åtgärder i svängningsdämpande syfte icke hunnit bliva genomförda. De i jämförelse med föregående år ytterligare i hög grad ökade avbrotten i energileveransen vid malmbanan hava i övervägande grad berott på störningar vid kraftalstringsanläggningarna, orsakade av åsknedslag under de särskilt åskrika sommarmånaderna. Det i jämförelse med föregående året ökade antalet störningsfall inom störningsorsaksgruppen 6 torde kunna anses bero på att revisionsarbeten till följd av krisförhållanden endast kunnat utföras i begränsad omfattning. I fråga om övriga störningsorsaksgrupper var däremot störningsfrekvensen ungefär lika med motsvarande under de närmast föregående åren.

Överföringsledningarna för belysningsenergi och liknande kraftbehov fungerade även år 1940 i stort sett utan större driftavbrott. Mindre störningar orsakades liksom under närmast föregående år av bland annat åska, varvid några transformatorer och kabelboxar sönderbrändes.

Å *överföringsledningarna mellan kraftverk* och *transformatorstationer* vid malmbanan inträffade under år 1940 sammanlagt 14 driftavbrott mot 25 år 1939. Samtliga inträffade på norra linjen. De orsakades liksom under år 1939 av linbrott till följd av storm, åskslag, maskin- och apparatfel eller isolatorbrott och voro i regel av mycket kort varaktighet. I medeltal varade de 9·8 minuter mot 6·5 minuter år 1939. Det i föregående års drifttjänststatistik omnämnda utbytet av äldre, mindre driftsäkra isolatorer fortsattes under år 1940 och pågick i ungefär samma omfattning som under föregående år.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Personliga olycksfall år 1940.

Under året inträffade vid kraftöverföringsanläggningarna för bandriften sammanlagt 11 personliga olycksfall (mot 12 under närmast föregående år), varav 5 (samma antal år 1939) med dödlig utgång. Närmare uppgifter återfinnas i nedanstående sammanställning.

Datum	Plats	Skadad persons befattning	Olycksfallens förlopp	Utgången av olycksfallen
29 jan.	Hässleholm	Lokförare	Den skadade hade i lokstallet gått upp på lokets tak och råkade beröra kontaktledningen, som var spänningsförande, enär strömavtagarevagnen icke var löskopplad.	Den skadade: avled
26 febr.	Pålsboda	Trafikant	Den skadade, som var sysselsatt med att täcka en halmlastad vagn med en pressenning, grep tag om kontaktledningen. I samma ögonblick inkopplade växlingsledaren strömmen.	avled
20 april	Norrköping	Stationskarl	Den skadade hade under arbetet begivit sig upp på taket till i stall stående lok, som stod under spänning genom strömavtagarevagn. Härvid kom han i beröring med strömavtagaren, blev bränd av strömmen och föll ned på golvet.	avled
7 juni	Karlstad	Tillfällig ban- och byggnadsarbetare	Den skadade kom vid revisionsarbete på bangården i beröring med säkringen till en värmetransformator, placerad i en bryggstolpe, och blev lindrigt bränd. Arbetsledaren hade glömt att bryta frånskiljaren för värmetransformatorn.	blev fullt återställd
11 juni	Kävlinge	Banvakt	Den skadade gick vid revisionsarbete till följd av eget förbiseende upp i fel stolpe, vilken uppbar spänningsförande ledning.	återställd utan framtida men
17 juli	Kaisepakte	Ledningsvakt	Den skadade klättrade ut på armen till en kranvagn, varmed en transformator lossades, kom i beröring med spänningsförande ledning och störtade ned, varvid han erhöll dels krossår, dels brännskador.	förlorade högra ögat till följd av erhållet krossår
30 aug.	Enskede	Slakteriarbetare	De skadade, som tillhörde slakthuspersonalen, kommo i beröring med högspänningsledningen, då de voro sysselsatta med isning av vagnar. Tågsättet hade ställts delvis utanför den strömlösa sektionen. Erhöllo endast lindriga skador.	blev fullt återställd
30 aug.	Enskede	Slakteriarbetare		blev fullt återställd
9 sept.	Linjen Mariedam—Godegård	Ban- och byggnadsarbetare	Vid kurvrätning kom en bortglömd förankringslina att överföra spänning till nedklippt del av kontaktledningen. Den skadade råkade, just då ledningen återinkopplades, stödja handen mot den på marken liggande bärlinan och blev lindrigt bränd.	blev fullt återställd
15 okt.	Rensjön	Ban- och byggnadsarbetare	Under revisionsarbete på bangården kom den skadade i beröring med spänningsförande ledning. Han hade kännedom om vilka ledningar, som voro spänningsförande. Varför eller huru den skadade kom att beröra den farliga ledningen har ej kunnat förklaras.	avled
1 nov.	Lörstrand	Trafikant	Den skadade kom vid lastning i beröring med icke urkopplad kontaktledning. Växlingsledaren hade glömt att efter slutförd växling urkoppla.	avled

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

År	Distrikt	Gasverk	Tillverkad kvantitet	Bokförda kostnader: Avlöningskostnad	Bokförda kostnader: Reparationskostnad	Bokförda kostnader: Materialkostnad[1])	Bokförda kostnader: Summa	Beräknade kostnader: Allmänna omkostnader[2]) (10 %)	Beräknade kostnader: Ränta o. amortering å anläggningskostnaden (9 %)	Summa bokförda o. beräknade kostnader
				Kronor						
			M³			*Oljegas.*				
1940	I	Hagalund...	181 430	12 159	15 730	30 215	58 104	1 216	19 337	78 65
	III	Malmö ...	41 870	12 813	1 315	14 960	29 088	1 281	21 252	51 62
		Summa	**223 300**	**24 972**	**17 045**	**45 175**	**87 192**	**2 497**	**40 589**	**130 27**
		D:o f. å.	*211 800*	*22 753*	*21 781*	*54 554*	*99 088*	*2 275*	*40 589*	*141 95*
			Kg			*Acetylen-(dissous-)gas.*				
1940	II	Laxå	127 042	29 893	2 177	120 180	152 250	2 989	10 825	166 06
	V	Boden.....	40 608	11 535	304	[3]) 43 408	55 247	1 154	13 331	69 73
		Summa	**167 650**	**41 428**	**2 481**	**163 588**	**207 497**	**4 143**	**24 156**	**235 79**
		D:o f. å.	*151 912*	*36 339*	*3 058*	*124 367*	*163 764*	*3 634*	*24 124*	*191 52*

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

År	Gasverk	Tillverkad kvantitet	Avlöningskostnader	Reparationskostnader	Materialkostnader[1])	Summa direkta kostnader	Allmänna omkostnader	Summa driftkostnader	Ränta o. amortering å anläggningskostnaden	Summ tillverl ningskostnad
		M³			*Oljegas*, kostnad per m³, öre.					
1940	Hagalund	181 430	6·7	8·7	16·6	32·0	0·7	32·7	10·7	43·4
	Malmö	41 870	30·6	3·1	35·7	69·4	3·1	72·5	50·8	123·
	Båda gasverken	**223 300**	**11·2**	**7·6**	**20·2**	**39·0**	**1·1**	**40·1**	**18·2**	**58·**
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
	Båda gasverken	**211 800**	**10·7**	**10·3**	**27·1**	**48·1**	**1·1**	**49·2**	**19·1**	**68·**
		Kg	*Acetylen-(dissous-)gas*, kostnad per kg, öre.							
1940	Laxå	127 042	23·5	1·7	94·6	119·8	2·4	122·2	8·5	130·7
	Boden	40 608	28·4	0·7	108·8	137·9	2·9	140·8	32·8	173·
	Båda gasverken	**167 650**	**24·7**	**1·5**	**98·0**	**124·2**	**2·5**	**126·7**	**14·4**	**141·1**
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·
	Båda gasverken	**151 912**	**23·9**	**2·0**	**87·4**	**113·3**	**2·4**	**115·7**	**15·9**	**131·**

[1]) Kostnaderna för under året *använda* materialier sammanfalla icke alltid med *bokförda* materialkostnad beroende på olika värden å in- och utgående behållningar. — [2]) Endast å avlöningskostnaden, enär allmän omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — [3]) Efter avd av 769 kr. inkomster.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Gasutbytet per enhet använd råvara.

Oljegasverken. *Dissousgasverken.*

Gasverk	M³ gas per kg använd gasberedningsolja		Gasverk	Kg gas per kg använd karbid	
	År 1940	År 1939		År 1940	År 1939
Hagalund	0·668	0·639	Laxå ...	0·313	0·328
Malmö ...	0·503	0·394	Boden ...	0·312	0·314

Antal personal.

Oljegasverken. *Dissousgasverken.*

Gasverk	År		Gasverk	År	
	1940	1939		1940	1939
Hagalund	2·5	2·5	Laxå ...	8·0	8·0
Malmö ...	3·0	3·0	Boden ...	2·9	2·1

Uppgifter ang. använda mängder av viktigare materialier och kostnaderna för desamma.

Oljegasverken. *Dissousgasverken.*

Gasverk	Material	Mängder, kg		Kostnad, kr.		Gasverk	Material	Mängder, kg		[1]) Kostnad, kr.	
		År 1940	År 1939	År 1940	År 1939			År 1940	År 1939	År 1940	År 1939
Hagalund	Gasber. olja	271 526	259 688	30 119	26 704	Laxå ...	Karbid	405 400	367 600	111 312	88 235
Malmö ...	»	83 300	116 170	9 660	9 763	Boden ...	»	127 695	99 600	38 444	25 899

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
	Fintvätt	Grovtvätt		Avlöningskostnader	Reparationskostnader	Materialkostnader	Summa	Allmänna omkostnader[2]) (10 %)	Ränta o. amorter. å anläggn.-kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar							
				Kronor						
1940	1 023 255	117 633	108 045	177 076	18 938	101 848	297 862	17 708	44 702	360 272
1939	*1 038 612*	*114 861*	*138 068*	*172 558*	*13 221*	*76 576*	*262 355*	*17 256*	*43 403*	*323 014*

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt.

År	Tvättkvantitet kg	Avlöningskostnad	Reparationskostnad	Materialkostnad	Summa direkta kostnader	Allmänna omkostnader	Summa driftkostnader	Ränta och amorteringskostnad	Summa tvättkostnader
1940	1 248 933	14·2	1·5	8·1	23·8	1·4	25·2	3·6	28·8
1939	*1 291 541*	*13·4*	*1·0*	*5·9*	*20·3*	*1·3*	*21·6*	*5·4*	*25·0*

Antal personal år 1940, 51·9 (år 1939, 54·3).

Uppgifter ang. använda mängder av viktigare materialier och kostnaderna för desamma.

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1940	År 1939	År 1940	År 1939
Benfett	13 606 kg	15 779 kg	10 885	9 758
Ranga	7 600 ton	9 269 ton	69 406	48 083
Vatten	46 884 m³	41 225 m³	11 722	10 306

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Persontrafiken.

Tidtabellen.

Tidtabell nr 139.

Vid 1940 års ingång gällande tidtabell 139 fastställdes ursprungligen att gälla t. o. m. den 18 maj 1940. På grund av krig och därmed sammanhängande förhållanden prolongerades tidtabellen att gälla t. o. m. den 30 juni 1940 med vissa ändringar, för vilka redogörelse lämnas i det följande.

Med hänsyn till svårigheterna för landets försörjning med stenkol samt med driv- och smörjoljor måste tid efter annan inskränkningar göras i antalet personförande tåg.

Fr. o. m. den 1 mars 1940 indrogos tåg, motsvarande 11 784 tågkilometer pr dag och fr. o. m. den 15 maj ytterligare ett antal tåg, motsvarande 10 590 tågkm pr dag. Bland tåg, som indrogos den 1 mars, må nämnas dagsnälltågen nr 47 och 48 Stockholm—Göteborg, nr 43 och 44 Göteborg—Malmö samt nr 75 och 76 Krylbo—Mjölby. Nattsnälltågen nr 11 och 12 Stockholm—Malmö omlades samtidigt att gå över Nyköping—Mjölby i stället för över Falköping—Nässjö.

Bland tåg, som indrogos den 15 maj 1940, voro nattsnälltågen nr 1 och 2 Stockholm—Trelleborg, nr 13 och 14 Stockholm—Laxå, nr 31 och 32 Charlottenberg—Laxå samt nr 37 och 38 Göteborg—Malmö.

Av nedanstående tabell framgår närmare, huru tågindragningarna gjorde sig gällande inom olika tågslaggrupper.

Inbesparade tåg-km pr dag	Snälltåg	Persontåg (utom rälsbuss- och motorvagnståg)	Rälsbusståg	Motorvagnståg	Summa
Fr. den 1 mars	2 230	8 166	1 081	307	11 784
» 15 maj	2 744	4 016	3 596	234	10 590

Tidtabell nr 140.

Tidtabell 140 trädde i kraft den 1 juli 1940. På grund av de osäkra förhållandena fastställdes den att gälla tills vidare. Bland däri vidtagna ändringar i jämförelse med tidtabell 139, sådan sistnämnda tidtabell fastställts att gälla efter 15 maj 1940, må nämnas,

att gångtiderna i en del fall förlängdes, emedan vissa tåg erhållit ökad belastning och vidgade trafikuppgifter i anledning av tågindragningar,

att vissa sommartåg inlades i begränsad omfattning under tiden 1 juli—1 september,

att tågen 2423 och 2424 å linjen Långsele—Boden indrogos och att tågen 21 och 22 i samband därmed gåvos persontågs karaktär med uppehåll å mellanstationerna,

att tågen 5 och 6 å linjen Stockholm—Malmö gåvos persontågs karaktär och omnumrerades till 109 och 110.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Mjölby—Hästholmens järnväg införlivades med SJ fr. o. m. den 1 januari 1940. Den då gällande tidtabellen tillämpades oförändrad till den 15 maj 1940.

Den 1 mars 1940 öppnades bandelen Borås—Jönköping för allmän trafik och i samband därmed införlivades linjen Borås—Ulricehamn med SJ. Vid utarbetandet av tidtabell för förstnämnda bandel omarbetades tidtabellen för sistnämnda bandel.

Såsom ett första resultat av det vid 1939 års riksdag beslutade, allmänna förstatligandet av landets enskilda järnvägar införlivades med SJ fr. o. m. tidtabellsskiftet den 1 juli 1940 följande enskilda järnvägar, nämligen Borås—Alvesta, Falkenbergs, Göteborg—Borås, Hälsingborg—Hässleholms, Kalmar, Kalmar—Berga, Landskrona—Lund—Trelleborgs, Landskrona & Hälsingborgs, Mönsterås, Uddevalla—Lelångens, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, Varberg—Borås—Herrljunga och Östra Smålands, varjämte Skåne—Smålands järnväg inlemmades i SJ organisation.

Fr. o. m. den 19 augusti anordnades tågen 2324 och 2323 mellan Östersund och Storuman samt tågen 2624 och 2623 mellan Långsele och Hoting dagligen.

För att förbättra förbindelserna å en del linjer, där tågindragningarna varit särskilt kännbara, inlades vid olika tidpunkter under tiden 15 september—1 november en del nya tåg. En detaljerad redogörelse härför meddelades i cirkulär nr 685/1940 och nr 749/1940.

Fr. o. m. natten 5—6 oktober återinlades nattsnälltågen nr 37 och 38 Oslo—Trelleborg och i samband därmed insattes 1—2—3 kl. sovvagn Oslo—Trelleborg och Oslo—Hälsingborg.

För att ernå en bättre tågföring för snälltågen nr 93 och 94 mellan Stockholm och övre Norrland omlades tidtabellen för dessa tåg fr. o. m. den 1 november. Tåg 93 avgick sålunda från Boden kl. 17.45 och tåg 94 ankom dit kl. 10.20. Tiderna i Stockholm blevo oförändrade.

Tidtabellsändringar i anledning av införandet av vedeldning och gengasdrift.

I syfte att minska förbrukningen av stenkol vidtogos under året även åtgärder för införandet av vedeldning å härför lämpliga bandelar. Fr. o. m. den 1 oktober fastställdes sålunda en för vedeldning avpassad tidtabell å linjerna Bollnäs—Orsa, Kristinehamn—Orsa, Orsa—Östersund, Östersund—Hoting med sidolinjer, Långsele—Hoting—Storuman, Hällnäs—Storuman—Sorsele, Arvidsjaur—Jörn, Boden—Haparanda, Karungi—Övertorneå, Kalmar—Emmaboda och Borås—Jönköping samt (fr. o. m. 1 december 1940) Vännäs—Holmsund. I samband härmed genomfördes vissa utvidgningar av tidtabellen. Igångsättandet av vedeldningen skedde därefter å de olika linjerna allt eftersom anordningarna härför hunno bliva färdiga och ved erhållits.

För att spara på flytande motorbränsle har en successiv övergång till gengasdrift av rälsbussar och motorvagnar skett. Vid årets slut antingen framfördes samtliga rälsbusståg av gengasdrivna rälsbussar eller voro rälbusstågen ersatta med loktåg.

Utlandsförbindelserna.

Med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Förbindelserna voro i det närmaste oförändrade i förhållande till dem, som gällde under senare delen av år 1939. Frånsett några enstaka turer, som måste

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

inställas på grund av minfara, utfördes under hela året en daglig personfärjetur i vardera riktningen med avgång från Trelleborg på morgonen och från Sassnitz på eftermiddagen. Genomgående postvagn och resgodsvagn framfördes Stockholm—Berlin med dessa färjeturer.

Förbindelsetågens och färjornas avgångs- och ankomsttider framgå av följande sammanställning.

1/1—14/5	15/5—30/6	1/7—19/11	20/11—31/12			1/1—14/5	15/5—19/11	20/11—31/12
22.35	21.01	21.15	13.00	fr. Stockholm C.... t.	↑	6.30	8.45	8.15
20.10	—	—	7.40	» Oslo Ö. ..... »		9.00	—	12.45
2.49	22.40	22.40	16.20	» Göteborg C. ... »		2.24	5.00	3.12
6.29	21.06	21.06	21.06	» Hälsingborg C. » (över Teckomatorp)		⚕ 23.20 ✕ 23.00	23.13	20.39
8.00	8.00	8.00	[1])22.15	» Malmö C. ..... »		21.25	21.25	17.53
8.50	8.50	8.50	[2])7.00	» Trelleborg F.... »		20.36 [3])20.36	[3])20.36	16.00 [3])
13.00 [3])14.00	14.00	14.00	12.10	t. Sassnitz Hafen fr.		16.26 [3])17.00	[3])17.00	12.55 [3])
18.52 [3])19.47	19.47	19.44	19.47	» Berlin Stett. Bf. »		10.35 [3])10.35	[3])10.35	[4])10.35 [3])
19.50 [3])20.55	20.55	20.55	20.55	» Hamburg Hbf... »	↓	8.50 [3])8.50	[3])8.50	[4])8.50 [3])

Med Danmark och Norge.

Förbindelserna med Danmark och Norge liksom ock de dansk-norska förbindelserna över Sverige upprätthöllos intill den 9 april i stort sett i samma utsträckning som vid 1939 års slut. I samband med Tysklands ockupation av Danmark och Norge avbröts all trafik med dessa länder.

Färjetrafiken mellan Malmö och Köpenhamn, som avbröts den 9 april, återupptogs den 23 april och fortgick med en tur i vardera riktningen till den 26 maj, då den på grund av ringa trafik inställdes. Driften återupptogs fr. o. m. den 1 november och upprätthölls under den återstående delen av året med två turer i vardera riktningen.

Å Hälsingborgsrutten återupptogs driften den 24 april och upprätthölls därefter med två personturer i vardera riktningen.

Inga genomgående personvagnar överfördes till Danmark efter den 9 april.

I anledning av att Norge ockuperades av främmande makt avbröts all trafik med detta land den 9 april, varför nattsnälltågen nr 37 och 38 mellan Trelleborg och Oslo endast framfördes å svenska sidan till och från Ed.

Dagsnälltågen nr 41 och 42 Malmö—Oslo framfördes under tiden 9—30 april endast till och från Mon och fr. o. m. den 1 maj endast å sträckan Malmö—Ed. Från sistnämnda tidpunkt inställdes även nattsnälltågen nr 13/32 och 31/14 Stockholm—Laxå—Charlottenberg.

Den 24 maj återupptogs trafiken med Norge över Kornsjö, Charlottenberg och Storlien och den 1 augusti även över Vassijaure. Tågen nr 41—42 via Kornsjö framfördes åter till och från Oslo från den 1 oktober och tågen nr 37—38 från den 6 oktober.

Mellan Charlottenberg och Laxå återinlades snälltågen nr 51 och 52 fr. o. m. den 21 juli. Tågen hade i Charlottenberg och Laxå direkt anslutning till och från Oslo och Stockholm. Direkt sittvagn insattes Oslo—Laxå i dessa tåg från

[1]) Natt före och efter SoH 23.50. — [2]) Övernattning i Trelleborg.
[3]) Tysk sommartid fr. o. m. 1/4. — [4]) » i Stralsund.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

den 1 november och fr. o. m. den 15 december framfördes åter direkt vagn Stockholm—Oslo i tågen nr 27—52 och 51—10.

Den 1 november insattes direkt 2—3 kl. sittvagn Stockholm—Narvik i tågen nr 93 och 94.

Med Finland.

a) via Haparanda.

Under den tid finsk-ryska kriget pågick, upprätthölls trafiken enligt tidtabell, som vederbörande trafikinspektör ägde rätt att bestämma.

Från den 15 maj upprätthölls trafiken enligt nedanstående tabell:

15/5—31/12	15/5—30/9	1/10—31/10	1/11—31/12			15/5—31/12	15/5—30/9	1/10—31/10	1/11—31/12
10.45	15.40	17.25	17.50	↓ fr. Haparanda..... t.	↑	10.05	16.10	17.55	18.20
10.55	15.50	17.35	18.00	↓ t. Torneå ..... fr.	↑	9.55	16.00	17.45	18.10

b) via Stockholm.

Förbindelserna mellan Sverige och Finland uppehöllos mellan Stockholm och Åbo under tiden 11 maj—31 dec. i likhet med under föregående år gemensamt av Stockholms Rederi A.-B. Svea, Finska Ångfartygs A.-B. och Ångfartygs A.-B. Bore med tre turer i vardera riktningen. Båtarna avgingo från Stockholm och Åbo tisdagar, torsdagar och lördagar kl. 19.00 och hade i Åbo anslutning till tåg till och från Helsingfors.

Några direkta personturer mellan Stockholm och Helsingfors utfördes icke under året.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antalen kilometer av snäll-, person- och viss del av blandade tåg pr dag under vissa tidtabellsperioder åren 1913 samt 1932—1940.

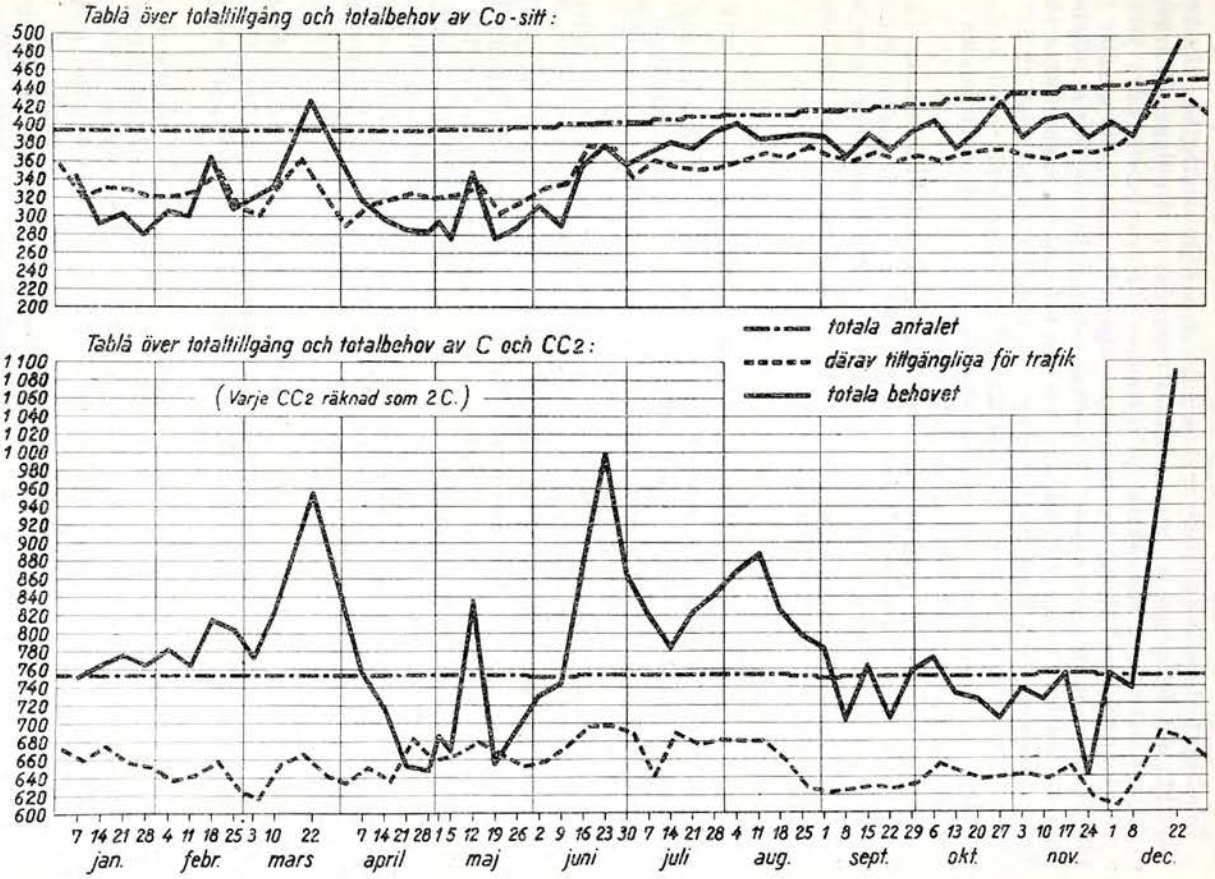
Tid-tabell nr	Trafi-kerad ban-längd, km	Gällande under tiden	Snäll-tåg	Pr ban-km	Person-tåg	Pr ban-km	1/3 av blan-dade tåg	Pr ban-km	Summa	Pr ban-km
									för samtl. bandelar, som under angiven tidsperiod varit öppna för trafik	
106	*6 435*	*1/5 1913—30/9 1913*	*10 321*	*2·23*	*27 262*	*5·88*	*2 739*	*0·59*	*40 322*	*8·70*
107	4 692	1/10 1913—30/4 1914	9 082	1·94	27 839	5·93	2 727	0·58	39 648	8·45
132	*6 782*	*22/5 1932— 4/9 1932*	*12 255*	*1·81*	*51 347*	*7·57*	*2 018*	*0·30*	*65 620*	*9·68*
132	6 884	5/9 1932—14/5 1933	10 256	1·49	50 548	7·34	2 071	0·30	62 875	9·13
133	*6 872*	*15/5 1933— 4/9 1933*	*12 256*	*1·78*	*54 598*	*7·94*	*1 967*	*0·29*	*68 821*	*10·01*
133	7 453	5/9 1933—14/5 1934	10 259	1·38	58 433	7·84	2 090	0·28	70 782	9·50
134	*7 453*	*15/5 1934— 4/9 1934*	*13 650*	*1·83*	*62 878*	*8·41*	*2 234*	*0·30*	*78 762*	*10·54*
134	7 490	5/9 1934—14/5 1935	11 860	1·59	61 573	8·22	2 181	0·29	75 614	10·10
135	*7 493*	*15/5 1935— 4/9 1935*	*14 295*	*1·90*	*66 521*	*8·88*	*2 150*	*0·29*	*82 966*	*11·07*
135	7 493	5/9 1935—14/5 1936	11 844	1·58	64 173	8·56	2 123	0.28	78 140	10·42
136	*7 493*	*15/5 1936— 6/9 1936*	*20 923*	*2·79*	*72 420*	*9·67*	*1 375*	*0·18*	*94 718*	*12·64*
136	7 493	7/9 1936—21/5 1937	18 214	2·43	71 639	9·56	1 346	0·18	91 199	12·17
137	*7 492*	*22/5 1937— 5/9 1937*	*21 978*	*2·93*	*1)78 195*	*10·44*	*1 326*	*0·18*	*101 499*	*13·55*
137	7 666	6/9 1937—14/5 1938	20 322	2·65	2)74 779	9·75	1 251	0·16	96 364	12·57
138	*8 001*	*15/5 1938— 4/9 1938*	*22 207*	*2·77*	*1)84 245*	*10·53*	*1 208*	*0·15*	*107 660*	*13·46*
138	8 001	5/9 1938—14/5 1939	20 551	2·57	2)83 551	10·44	1 130	0·14	105 232	13·15
139	*8 001*	*15/5 1939— 3/9 1939*	*23 003*	*2·88*	*1)89 218*	*11·15*	*1 138*	*0·14*	*113 359*	*14·17*
139	8 064	4/9 1939—30/6 1940	20 551	2·55	2)87 630	10·87	1 142	0·14	109 323	13·56
140	*9 678*	*1/7 1940— 1/9 1940*	*13 048*	*1·35*	*1)81 324*	*8·40*	*897*	*0·09*	*95 269*	*9·84*
140	9 678	2/9 1940—25/5 1941	13 454	1·39	2)81 988	8·47	896	0·09	96 338	9·95

1) Härav för:	*rälsbusståg*	*motorv.-tåg*
under tidtab. nr 137:	8 978	1 656
» » » 138:	13 366	1 715
» » » 139:	17 380	1 683
» » » 140:	9 667	4 154

2) Härav för:	*rälsbusståg*	*motorv.-tåg*
under tidtab. nr 137:	10 592	1 753
» » » 138:	14 128	1 810
» » » 139:	16 965	1 966
» » » 140:	10 101	4 129

Upr Järnvägsmuseets Samlingar, Järnvägsmuseum - Järnvägen

Personvagnparken år 1940 (inkl. MB).



Ur Trafikverket museers samlingar, Sveriges Järnvägsmuseum, Trafikverket

Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning.

För trafik tillgängliga vagnar.

Tabeller, motsvarande tabell nr 1 och 2 i driftstjänststatistiken för år 1939 (sid. 141 och 142) hava av utrymmesskäl uteslutits ur föreliggande årgång av drifttjänststatistiken. Manuskript till desamma förvaras emellertid å järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå. I dem lämnas, liksom i motsvarande tabeller för år 1939, dels uppgifter om antalet *befintliga* och antalet för trafik *tillgängliga* vagnar, fördelade på vagnlittera, dels om den *tillgängliga* vagnparkens planenliga användning — i tågsätt och i reserv — under olika perioder av år 1940. Under sistnämnda år voro, enligt veckouppgifter från verkstäder och verkstadsstationer, för reparation eller revision avställda 13·4 % av 4-axliga, 9·1 % av 2-axliga, 15·6 % av CC2- och 2 % av YF-vagnar.

I tabeller å sid. 75 visas 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 ifrågavarande litteror, sedan vagnar under revision och reparation avdragits, och dels det av trafikinspektörerna anmälda behovet av sådana vagnar.

Förändringar i vagnparken.

Vagnparken förändrades under året dels genom leverans av nya vagnar, dels genom övertagande av vagnar med införlivade f. d. enskilda järnvägar, dels genom utrangering av äldre eller skadade vagnar samt dels genom ombyggnad och modernisering av äldre vagnar.

69 nya vagnar *levererades* under året, nämligen: 4 ACo2c, 3 Bo5b, 3 BCo7b, 12 Co4c, 36 Co6, 5 DFo7, 3 Fo2b och 3 YF2.

Co4c-vagnarna äro 23·5 m långa stålvagnar i svetsat utförande. De innehålla 2 öppna avdelningar om tillsammans 88 sittplatser. Fläktventilation är anordnad.

Co6-vagnarna, som innehålla 2 öppna avdelningar om sammanlagt 100 sittplatser, äro avsedda uteslutande för lokaltrafik. De äro utförda i stål enligt en vid SJ ny konstruktionsmetod — »lättviktsvagnar» — samt svetsade. Plattformarna äro inbyggda samt försedda med 2 inåtgående dörrar på varje sida, varigenom av- och påstigning kan ske betydligt snabbare än i de fall endast en dörr eller plattformsgrind är anordnad. Trots längden, 21·9 m, utgör vagnvikten endast 31 ton.

Fo2b-vagnarna äro 19·7 m långa stålvagnar, avsedda för kurs Stockholm—Berlin. De båda F-utrymmena hava en sammanlagd golvyta om 39·8 m².

Övriga vagnar äro i stort sett lika med förut befintliga vagnar av resp. littera.

Av sedan år 1939 avställda, med f. d. Lysekils järnväg och Tidaholms järnväg övertagna personvagnar (se sid. 145 i 1939 års drifttjänststatistik) *inregistrerades* efter ombyggnad samtliga 3 4-axliga och 8 2-axliga vagnar i SJ vagnpark, nämligen: 2 Co5, 2 C3c, 1 CDF2 och 3 F1 från f. d. LyJ samt 1 BCo3, 1 C3c och 1 CD2 från f. d. TJ.

Av under år 1940 i samband med statsinlösen av MHJ och KJ övertagna personvagnar (se sid. 77) ombyggdes och försågos med SJ littera följande 6 vagnar, nämligen: 1 Co5 och 2 F1 från f. d. MHJ samt 2 BCo5b och 1 Co5 från f. d. KJ.

14 vagnar *utrangerades* under året, nämligen: 1 BFo5, 1 Co5, 2 C3a, 1 C3c, 1 C3d, 7 E1b och 1 F4.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

1 BFo5, 1 Co5, 1 C3c och 1 C3d utrangerades på grund av skador, erhållna vid järnvägsolyckor, BFo5 i Åmotfors den 11 juni, Co5 och C3c i Göteborg (Gubbero) den 17 september och C3d i Riksgränsen den 29 juli 1940. F4-vagnen utrangerades på grund av skador, erhållna i Narvik den 9 april 1940.

Under året *överfördes* 4 SVB Do till SJ, där de erhöllo litterabeteckningen Do1. Från SJ överfördes 4 DFo5 till SVB och 1 DF5 till NOJ.

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

Under år 1940					
fortsatt ombyggnad		påbörjad ombyggnad		beslutad ombyggnad	
av	till	av	till	av	till
Ao1c[1])	Ao1b	—	—	—	—
ACo2b[1])	ACo3b	—	—	—	—
ACo3[1])	Co16	—	—	—	—
BCo5b	Co2	—	—	—	—
C3e	C3d	—	—	—	—

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 monteringen till att ske endast i samband med kassering av vederbörande vagns sofftyg och linoleummattor. Vid slutet av år 1940 voro omkring 635 4-axliga, 40 CC2 och 75 2-axliga (C3d/e/g) vagnar försedda med dyl. soffor i 3 klass.

Av praktiska skäl *omlittererades* under året Co8c-vagnarna så, att vagnar med en kaféavd. om 16 sittplatser erhöllo litterabeteckningen Co8cm och vagnar med en kaféavd. om 24 sittplatser erhöllo litterabeteckningen Co8cs. Av samma skäl omlittererades 4 Co5 till Co5b samt 1 Co6 och 3 Xm4 till Co6b.

I samband med statsinlösen av ett flertal enskilda järnvägar *överfördes* dessa järnvägar tillhöriga personvagnar till SJ. Av tablåerna under 1 och 2 framgår

1. Normalspåriga vagnar.

Järnväg	Bo	BCo	BFo	Co	Fo	Ro	B	BC	BF	C	CF	F	Fä	R	Postvagnar 4-axl.	Postvagnar 2-axl.	Summa
BAJ ...	—	7	—	1	1	—	—	1	—	10	3	6	2	1	1	1	34
BUJ ...	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	—	—	1	1	10
GBJ ...	1	5	—	16	—	2	—	—	—	18	—	6	2	—	3	2	55
HHJ ...	—	3	—	9	—	—	—	—	—	[4])23	—	12	1	—	3	4	55
KJ	—	6	—	5	—	—	2	—	—	5	3	13	—	—	2	3	39
L & HJ ..	—	4	—	3	—	—	—	2	—	17	1	8	—	—	2	2	39
LLTJ ..	—	4	—	2	—	—	—	—	—	16	—	4	1	—	—	1	28
MHJ ...	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	4
SSJ	—	4	—	1	—	—	—	—	—	[5])12	[6])2	5	—	—	—	2	26
UVHJ...	—	[2])6	1	[3])2	—	—	—	—	—	9	—	5	—	—	1	1	25
VBHJ...	—	4	1	8	—	—	—	—	1	35	—	15	—	—	3	—	67
Summa	**1**	**46**	**2**	**47**	**1**	**2**	**2**	**4**	**1**	**149**	**9**	**76**	**6**	**1**	**16**	**19**	**382**

[1]) Ombyggnad enligt uppgjord plan avslutades under året. — [2]) Därav 1 SGGJ. — [3]) Därav 2 SGGJ. — [4]) Därav 2 LyJ, 2 SGGJ, 3 VbÄJ. — [5]) Därav 3 SGGJ. — [6]) Därav 2 ÖCJ.

Anm. De i not 2—6 angivna vagnarna hade tidigare övertagits av SJ i samband med statsinlösen av LyJ, SGGJ, VbÄJ och ÖCJ men därefter avförts och överlämnats eller försålts till vederbörande enskilda järnväg.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

antalet sålunda överförda vagnar av olika littera. MHJ vagnar överfördes den 1 januari 1940, övriga järnvägars vagnar den 1 juli 1940.

Av övertagna 382 normalspåriga vagnar *utrangerades* under året 33 st. nämligen 2 B, 1 Co, 10 C, 4 F, 6 Få samt 1 4-axlig och 9 2-axliga postvagnar. Av dessa hade 1 GBJ Co och 1 BAJ F på grund av förutnämnda tågmissöde i Göteborg (Gubbero) blivit så svårt skadade, att de icke ansetts kunna iståndsättas. De övriga utrangerades på grund av sin dåliga beskaffenhet.

I slutet av året påbörjades en omlitterering och omnumrering av de kvarvarande 349 vagnarna.

Vid denna *omlitterering* följdes i stort sett de vid SJ gällande principerna för litterering av personvagnar. Då det emellertid av flera skäl visade sig nödvändigt att begränsa vagnarnas användning till endast det övertagna spårnätet, anbringades framför litteran bokstaven »E» (t. ex. EBCo3, ECo5, EC3c etc.), varigenom vagnarna vid rapportering, beordring och försändning m. m. lätt kunna skiljas från SJ vagnar av motsvarande littera.

Undantag från »E-littereringen» gjordes endast beträffande 6 vagnar, vilka på grund av antingen ombyggnad eller sin med motsvarande SJ vagnar fullt likformiga tekniska utrustning erhöllo SJ littera utan bokstaven »E». Dessa vagnar voro 2 KJ BCo (BCo5b), 1 KJ Co (Co5), 1 MHJ BCo (Co5) och 2 MHJ DF (F1); jfr tabell 1 å sid. 77. Några dylika vagnar funnos även bland övriga övertagna järnvägars vagnar, men då desamma därjämte hade genomgångsledning för elektrisk centralbatteribelysning och därför icke kunde undvaras eller ersättas med SJ vagnar, tillämpades E-littereringen även för dem.

Vid *omnumreringen* reserverades för 4-axliga vagnar (inkl. Fo-) numren 1—599, för F-vagnar (exkl. Fo-) numren 600—999 och för de övriga 2-axliga samt de fåtaliga 3-axliga vagnarna (utom F) numren 9000—9999. Härigenom kan efter ett förstatligande av samtliga enskilda normalspåriga järnvägar 4-axliga vagnar och F-vagnar inrymmas enbart i serien 1—999 och övriga 2- och 3-axliga vagnar enbart i serien 9000—9999.

Närmare uppgifter beträffande omlittereringen och omnumreringen kunna erhållas av järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå.

2. Smalspåriga vagnar.

Järnväg	BCo	Co	CNo[1]	Fo	B	BC	C	CN[1]	CF	F	Få	Postvagnar 4-axl.	Postvagnar 2-axl.	S:a
FJ	—	4	1	—	—	—	2	1	—	8	—	—	3	19
KBJ	4	4	—	2	1	—	4	—	2	4	1	1	2	25
MÅJ	2	—	—	—	—	—	3	—	—	5	—	—	1	11
ULB	—	4	—	—	—	—	8	—	—	5	—	—	1	18
ÖSmJ	3	1	—	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—	8
Summa	9	13	1	2	1	1	18	1	2	24	1	1	7	81

Av övertagna 81 smalspåriga vagnar *utrangerades* under året 16 st. på grund av dålig beskaffenhet nämligen 1 B, 4 C, 1 CN, 7 F, 1 Få och 2 st. 2-axliga postvagnar.

I slutet av året påbörjades en omlitterering och omnumrering av de kvarvarande 65 vagnarna.

Då något behov av underlittera icke ansågs föreligga betr. de smalspåriga

[1]) Sommarvagn med korg byggd på underrede från godsvagn litt. N.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

vagnarna användes vid *omlittereringen* endast SJ huvudlittera. Framför dessa huvudlittera anbringades bokstaven »E». För att skilja de övertagna smalspåriga vagnarna, som alla hade 0·891 m spårvidd, från dels normalspåriga vagnar, dels framdeles övertagna smalspåriga vagnar med 1·093 resp. 1·067 m spårvidd, har efter huvudlitteran tillagts bokstaven »b» (t. ex. ECob, ECb etc.). Vid omlitterering av smalspåriga vagnar kommer nämligen bokstaven »a» att användas för beteckning av spårvidderna 1·093 resp. 1·067 m och bokstaven »b» för beteckning av spårvidderna 0·891 resp. 0·802 m.

För att övertagna normalspåriga och smalspåriga vagnar av ungefär likalydande littera icke även skola erhålla samma nummer, vilket om vagnarna finnas på samma station eller samma trafiksektion, kan tänkas vålla vissa olägenheter, har vid *omnumreringen* reserverats för F-vagnar (exkl. Fo-) numren 1—249, för övriga 2-axliga vagnar numren 250—649 och för 4-axliga vagnar (inkl. Fo-) numren 650—999. Vid ett förstatligande av alla smalspåriga järnvägar beräknas deras vagnar kunna inrymmas i angivna nummerserier.

Närmare uppgifter beträffande omlittereringen och omnumreringen kunna erhållas av järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå.

Tåguppvärmningen.

Monteringen av elektrisk värmeledning fortsattes under året.

Sjukvagnsrörelsen.

Under året utfördes 1 813 transporter med SJ sjukvagnar, därav 10 i Bo_{10}- och 1 803 i C_{10}-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.

I 193 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Arbetet med den nya, reviderade upplagan av »Sjuktransportföreskrifter (SJ särtryck nr 241)» pågick även under år 1940.

Den under år 1939 påbörjade moderniseringen av inredningen i sjukvagnarna fortsattes under året. Vid årsskiftet 1940/1941 voro 12 vagnar färdiga.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning.

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna 139 och 140 hörande normalplaner.

I 1939 års drifttjänststatistik har redogörelse lämnats över på grund av krigsutbrottet vidtagna förändringar i de *internationella* vagnomloppen. De vid årsskiftet 1939/1940 kvarvarande vagnomloppen fortgingo oförändrade till den 9 april 1940, då på grund av krigets utvidgning till Danmark och Norge alla internationella vagnomlopp indrogos. Post- och resgodsvagnarna Stockholm—Berlin i kurserna EWP 668 och 669 (673) — ang. ändrat omlopp, se 1939 års drifttjänststatistik — återinsattes dock efter endast en kortare tids uppehåll. Den EWP, som skulle tillämpats fr. o. m. den 19 maj 1940, trädde icke i kraft.

Under senare delen av året började emellertid direkta vagnar att återinsättas i vissa förbindelser enligt en av järnvägsstyrelsen särskilt upprättad EWP.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Således återinsattes:

Dag/mån.	Vagnar		EWP-kurs
1 nov.—	BCo7b, Co8a	Cst—Narvik	629
1 » —	F5	Cst—Narvik	630
1 » —	CF4	Kra—Narvik	631
1 » —14 dec.	BCo	Lå—Oslo	644
15 dec.—	BCo7b	Cst—Oslo	
6 okt.—	ACo2c, BCo7b, F3	Trf—Oslo	663
6 » —	DFo1	Trf—Oslo	664
6 » —	ACo2c, CFo5	Hbf—Oslo	665
1 » —	BCo, CFo5	M—Oslo	662
1 » —	BCo, CFo5	Hbf—Oslo	666

Postvagnsrörelsen.

Omfattningen av de postutrymmen, som postverket ägt disponera i postkupéer, framgår av uppgifter härom i de till tidtabellerna nr 139 och 140 hörande normalplanerna. Uppgifter om postutrymmen i form av postfack, brevlådor och tidningsväskor framgå av postverkets rekvisitioner, som förvaras å järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå.

Helgtrafiken.

Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär 195/1940. På grund av rådande förhållanden ansåg järnvägsstyrelsen sig nödsakad att genom TT och Radiotjänst utsända meddelande till allmänheten, att större extra anordningar för påsktrafiken icke kunde vidtagas, och att särskilt längre resor så vitt möjligt borde förläggas till andra dagar än 20—21 och 26—27 mars. Av denna anledning blevo skolungdomens fjällfärder inställda. Resandefrekvensen var dock avsevärt större än föregående år, för Stockholms vidkommande den största hitintills. Även sovvagnstrafiken på Jämtland var större än föregående år. För att underlätta resor till Härjedalen och i någon mån avlasta linjen Krylbo—Ånge anordnades extratåg nr 84 natten 16—17 mars Stockholm—Krylbo—Rättvik—Mora—Sveg—Hede och tåg nr 69—49 natten 26—27 mars Hede—Sveg—Mora—Rättvik—Krylbo—Stockholm. Tågen medförde 1, 2 och 3 klass sovvagnar Stockholm—Hede och åter samt Mjölby—Hede. (Påskdagen inföll år 1940 den 24 mars och år 1939 den 9 april.)

Nedanstående sammanställning belyser omfattningen av årets påsktrafik jämförd med föregående års vid de tre för denna trafik mest betydande stationerna.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Antalet försålda biljetter	117 035	102 257	44 788	40 038	28 402	27 453
Antalet utrustade sovvagnar ..	265	291	47	51	25	18
Antalet avsända resgodskollin	24 338	12 572	6 811	4 366	2 163	2 130

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1940	1939
för tiden 19—22 mars (1939, 4—7 april)	11 940	19 191
» » 23—24 » (1939, 8—9 »)	1 892	2 598
» » 25—27 » (1939, 10—12 »)	14 358	20 880

Pingst- och midsommartrafiken.

För pingsttrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirkulär 317/1940. Denna var något mindre än föregående år, även om lokaltrafiken på en del sträckor var avsevärd.

För midsommartrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirkulär 393/1940. Midsommartrafiken, som under de senare åren oavbrutet ökat, visade en *ytterligare stegring*. På grund härav måste ett flertal dubbleringståg insättas utöver dem, som i förväg voro planerade. Trots att hela den tillgängliga personvagnsparken utnyttjades till det yttersta, uppstodo svårigheter att tillhandahålla sittplatser åt alla resande. Även de under senare åren alltmera tilltagande cykeltransporterna beredde under årets midsommartrafik järnvägarna betydande svårigheter.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning åren 1940 och 1939 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 1940 den 12 maj, år 1939 den 28 maj.)

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Antalet försålda biljetter	58 886	62 633	31 762	39 583	24 023	22 786
» utrustade sovvagnar	121	185	24	33	13	17
» avsända resgodskollin	7 290	7 791	2 898	2 938	1 768	1 900

Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Antalet försålda biljetter	95 234	105 841	58 730	56 360	29 035	26 852
» utrustade sovvagnar	103	237	29	50	32	17
» avsända regodskollin	23 918	21 249	8 802	6 836	5 985	4 472

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1940	1939
för tiden 10—12 maj (år 1939 26—28 maj)	3 422	6 859
» » 13—14 » (» 1939 29—30 »)	2 694	6 224
» » 19—22 juni	13 324	10 991
» » 23—25 »	7 364	20 476

Jul- och nyårstrafiken.

För besörjandet av jul- och nyårstrafiken 1940—1941 utfärdades bestämmelser genom cirkulär 826/1940 och 865/1940. Genom cirkulär 866/1940 utfärdades order om vissa inskränkningar beträffande framförandet av sjukvagnar i snälltågen och de viktigare persontågen under tiden 21—24 december.

Den civila trafiken var på de flesta linjerna något mindre än föregående år. En del extratåg utöver de planerade måste anordnas på vissa sträckor i anled-

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

ning av dels oväntat stor resandetillströmning, dels större förseningar av ordinarie tåg eller anordnade extratåg. På grund av bristen på elektrolok och personvagnar kunde dubbleringståg icke anordnas i den utsträckning, som eljest skulle varit fallet.

Julafton inföll år 1940 på en tisdag, år 1939 på en söndag.

Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december. I uppgiften för vid Stockholm C år 1940 försålda färdbiljetter är icke, i motsats till vad tidigare skett, försäljningen vid SJ Resebyrå inräknad. I sovvagnsantalet vid Malmö C äro för år 1939 även vid Trelleborg utrustade sovvagnar inräknade. År 1940 utrustades inga sovvagnar vid Trelleborg.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1940	1939	1940	1939	1940	1939
Antalet försålda färdbiljetter	85 214	107 382	38 645	48 182	27 769	29 320
» utrustade sovvagnar	249	281	32	55	61	81
» avsända resgodskollin	27 190	25 988	11 202	10 037	3 728	3 337

Antalet extratågskilometer av personförande tåg under tiden 18 december—10 januari framgår av nedanstående sammanställning. Uppgifterna för år 1940 gälla I—VI distriktet och för år 1939 I—IV distriktet.

	1940	1939
för tiden 18—25 december	73 815	43 964
» » 26—29 »	17 150	14 307
» » 30 december—3 januari	16 168	13 167
» » 4—10 januari	10 014	8 639

Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

Resor till vår- och höstmässorna i Leipzig.

Extratåg för besökare av *vårmässan* i Leipzig voro planlagda att anordnas från Stockholm och Oslo till Trelleborg natten den 1—2 mars i förbindelse med extrafärja till Sassnitz. På grund av issituationen i Östersjön och det ringa antal mässbesökare, som anmält sig, inställdes emellertid extratågen och extrafärjan. Besökare av vårmässan från Stockholm, Oslo och Göteborg fingo dock åtnjuta 25 % nedsättning i avgiften för 2 eller 3 klass färdbiljett antingen till Trelleborg, Malmö eller till Hälsingborg vid färd med ordinarie tåg under tiden 28 februari—2 mars, under villkor att »Messe-Ausweis» uppvisades vid biljettköpet. Snälltågstilläggs- och sovplatsavgifter betalades till fullt pris.

För besökare av *höstmässan* i Leipzig anordnades extratåg från Stockholm och Oslo till Trelleborg natten den 23—24 augusti. Extratågen medförde 2 och 3 klass sov- och sittvagnar till Trelleborg, varifrån mässbesökarna färdades med anslutande ordinarie färja till Sassnitz Hafen. På tysk sida framfördes extratåg från Sassnitz till Leipzig den 24 augusti. Mässbesökare från Stockholm, Göteborg och Oslo åtnjöto vid framresan 25 % nedsättning — snälltågstilläggs- och sovplatsavgifter erlades till fullt pris — å svenska järnvägssträckor under villkor att resan till Trelleborg företogs med ovannämnda extratåg samt att »Messe-Ausweis» uppvisades vid biljettköpet.

Antalet resande från Stockholm, Oslo och Göteborg, som använde sig av ovannämnda nedsättning, framgår av följande sammanställning.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

	Vårmässan		*Höstmässan*	
	2 klass	3 klass	2 klass	3 klass
Från Stockholm	25	13	80	54
» Oslo	19	13	91	96
» Göteborg	2	1	9	7

Någon nedsättning för återresorna från de båda mässorna medgavs icke.

Skolungdoms utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Resor för skolungdomsutbyte mellan Sverige och utlandet ägde icke rum under år 1940.

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

Skolungdomens allmänna fjällfärd.

Ifrågavarande fjällfärd var avsedd att genomföras i fyra olika resor, av vilka den första förlades till februari månad och de tre övriga till tiden omkring påskhelgen.

De fastställda tiderna för de olika resorna voro följande:

	Framresa		Återresa		Antal deltagare	
	År 1939	1940	1939	1940	1939	1940
1:a resan	25/26 febr.	17/18 febr.	4/5 mars	24/25 febr.	3 101	134
2:a »	18/19 mars	14/15 mars	24/25 »	21/22 mars	143	—
3:e »	5/6 april	19/20 »	11/12 april	25/26 »	1 082	—
4:e »	7/8 »	24/25 »	13/14 »	30/31 »	751	—
Lapplandsresan					124	—

Den första resan avsåg elever vid skolor, vilka hade möjlighet att ordna lov vid denna tid.

Den andra och fjärde resan voro avsedda för elever vid allmänna läroverk och liknande läroanstalter, och den tredje resan reserverades för elever vid folkskolor och folkskolans påbyggnader.

Med hänsyn till det kritiska tidsläget inställde emellertid Organisationskommittén för Skolungdomens allmänna fjällfärd resorna 2—4. Första resan genomfördes med ordinarie tåglägenheter och — i tillämpliga delar — enligt de bestämmelser, som gällde för 1939 års fjällfärd, meddelade i bihangsorder 153/1939. Särskilda deltagarebevis trycktes icke.

Föreningens för skidlöpningens och friluftslivets främjande i Sverige påskresor Stockholm—Västerbotten och Stockholm/Göteborg—Härjedalen.

Resan från Stockholm till Västerbotten anordnades till Dorotea, Vilhelmina och Storuman och resan från Stockholm till Härjedalen till Åsarna. I vardera resan deltogo omkring 125 personer. Båda resorna anordnades med framresa den 21—22 mars och återresa den 31 mars—1 april. Samtliga deltagare färdades i sovvagnar, vilka för deltagarna till Västerbotten framfördes från Östersund till Storuman i extratåg. Ordinarie biljettavgifter erlades för framresan. Vid

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

återresan åtnjöto deltagarna vanlig sällskapsresenedsättning. I en liknande resa till Västerbotten 1939 deltogo omkring 140 personer.

Resan från Göteborg till Härjedalen anordnades till Sveg, Vemdalen, Hede och Åsarna. Omkring 225 personer deltogo. Extratåg anordnades från Göteborg till Hede och åter. Vid framresan anordnades dessutom extratåg från Sveg till Åsarna. Framresan ägde rum den 16—17 mars och återresan den 26—27 mars. De flesta deltagarna färdades i sovvagnar. Ordinarie biljettavgifter erlades.

Sveriges förenade studentkårers fjällfärd.

Studentkårernas fjällfärd anordnades år 1940 till Vilhelmina. Resan företogs över Östersund med ordinarie tåglägenheter, framresan den 19—20 mars och återresan den 28—29 mars. Järnvägsstyrelsen medgav färd från Stockholm och Uppsala till Vilhelmina och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte fulla snälltågstilläggsavgifter. Särskilda biljetter trycktes för dessa deltagare. Deltagarna från Lund och Göteborg åtnjöto vanlig sällskapsresenedsättning. I resan deltogo omkring 160 personer. År 1939 var antalet deltagare omkring 410, därav 260 till Härjedalen.

Tåghemsresor.

Resor med tåghemmet i Jämtland anordnades icke sommaren 1940.

Dansk skolungdoms julresa till Storlien.

Den i samarbete med Dansk Skiløberforening och Föreningen för skidlöpningens och friluftslivets främjande i Sverige under senare år vid jultiden anordnade skolungdomsresan från Danmark till Storlien, vilken inställdes jul- och nyårshelgen 1939/40, anordnades icke heller under jul- och nyårshelgen 1940—41.

Sällskapsresor och turistutbytesresor, anordnade i samarbete med tidningsföretag m. fl.

Sådana sällskaps- och turistutbytesresor, som t. o. m. år 1939 anordnats i samarbete med tidningsföretag, enskilda järnvägar och lokala turistföreningar, förekommo på grund av tidsläget icke under år 1940. Enligt järnvägsstyrelsens beslut skola dylika resor fr. o. m. 1 januari 1940 anordnas i statens järnvägars egen regi, om de på nytt kunna komma till stånd.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

Reseanordningar i anledning av årets Vasalopp söndagen den 25 februari.

Något utflyktståg anordnades icke. Däremot medgavs, att enkla biljetter, som den 25 februari försåldes från trafikplatser å linjerna Sveg—Hansjö, Bollnäs—Kallholsfors och Malung—Vika till Mora, fingo gälla jämväl för återresa samma dag. Antalet försålda enkla biljetter, gällande för fram- och återresa var 194 st. Dessutom försåldes biljetter till Mora för 700 resande, som betalade fulla biljettavgifter.

Utflyktståg.

Till följd av militära transporter, vilka förekommo under hela året och vilka togo personvagnparken hårt i anspråk var tillgången på personvagnar för anordnandet av utflyktståg praktiskt taget ingen. De vagnar, som vid veckoskif-

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

tena voro tillgängliga, togos helt i anspråk för transporter av resande på militära veckoslutsbiljetter. Med undantag för ett antal utflyktståg till Stockholm, anordnade å vardagar för besökare av utställningen »Folk och försvar», kunde några utflyktståg icke anordnas. Av efterföljande sammanställning framgår omfattningen av utflyktstågstrafiken under år 1940 samt, för jämförelses skull, år 1939 och 1938.

	Antal				SJ inkomst kr.
	utflykter	tåg[1])	tågkilometer	resande	
I distriktet.					
Från Stockholm C	—	—	—	—	—
Till »	6	6	1 912	3 428	17 717
Ej berörande Stockholm C ...	—	—	—	—	—
Summa	**6**	**6**	**1 912**	**3 428**	**17 717**
D:o år 1939	*42*	*47*	*14 164*	*37 090*	*171 457*
II distriktet.					
Från Göteborg C	—	—	—	—	—
Till »	—	—	—	—	—
Ej berörande Göteborg C.....	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	—	—
D:o år 1939	*14*	*14*	*5 315*	*9 720*	*42 165*
III distriktet.					
Från Malmö C	—	—	—	—	—
Till »	—	—	—	—	—
Ej berörande Malmö C.....	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	—	—
D:o år 1939	*11*	*11*	*3 554*	*8 299*	*23 425*
IV distriktet ..... Summa	—	—	—	—	—
D:o år 1939	*6*	*6*	*1 593*	*1 194*	*3 722*
V distriktet..... Summa	—	—	—	—	—
D:o år 1939	*6*	*6*	*846*	*1 624*	*4 457*
Flera distrikt..... Summa	**5**	**5**	**4 762**	**2 130**	**29 939**
D:o år 1939	*33*	*35*	*26 800*	*24 243*	*244 439*
Summa S:arum	**11**	**11**	**6 674**	**5 558**	**47 656**
D:o år 1939	*112*	*119*	*52 272*	*82 170*	*489 665*
» » *1938*	*135*	*148*	*63 904*	*110 852*	*628 994*

	1939	1940
Medeltantalet resande pr utflykt var	734	505
» » » tåg »	691	505
Medelinkomsten pr utflykt var	4 372	4 332
» » tåg »	4 115	4 332
» » tågkm. »	9:37	7:14

[1]) Tur- och returtåg här räknat som *ett* tåg.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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 ifrågavarande trafik framgår av följande sammanställning.

Sträcka	Tid	Antal tåg[1])	Antal resande	S J inkomst kr.
Badtåg.				
Stockholm C—Södertälje havsbad	SoH $^{16}/_{6}$—$^{18}/_{8}$	11	3 532	6 357
Göteborg C—Varberg	SoH $^{7}/_{7}$—$^{25}/_{8}$	8	1 013	1 536
Herrljunga—Uddevalla	SoH $^{7}/_{7}$—$^{25}/_{8}$	8	1 905	4 593
	Summa	**27**	**6 450**	**12 486**
	D:o år 1939	*24*	*7 757*	*15 245*
Sporttåg.				
Stockholm C—Gnesta	SoH hela året	63	58 591	75 573
Göteborg C—Alingsås	SoH hela året	63	43 906	57 379
Göteborg C—Hindås	SoH $^{7}/_{7}$—$^{29}/_{12}$	28	11 989	20 490
Malmö C—Tjörnarp	SoH $^{1}/_{1}$—$^{26}/_{5}$ SoH $^{1}/_{9}$—$^{29}/_{12}$	49	42 696	75 982
Järpen—Storlien	—	—	—	—
	Summa	**203**	**157 182**	**229 424**
	D:o år 1939	*179*	*150 151*	*198 398*
Turisttåg.				
Stockholm C—Mariefred/Strängnäs	SoH $^{19}/_{5}$—$^{1}/_{9}$	**17**	**5 512**	**14 890**
	D:o år 1939	*19*	*6 300*	*13 459*
	Summa S:arum	**247**	**169 144**	**256 800**
	D:o år 1939	*222*	*164 208*	*227 102*
	» » *1938*	*241*	*162 099*	*227 832*

	1940	1939	1938
Medelantalet resande pr tåg var	685	740	662
Medelinkomsten pr tåg var	kr. 1 040	1 023	934

Idrotts- och utflyktsresor för skolungdom.

Med hänsyn till de rådande förhållandena återtog styrelsen i augusti 1940 det tidigare lämnade bemyndigandet för trafikinspektörerna att medgiva särskild nedsättning i biljettpriset för skolungdom vid idrotts- och utflyktsresor. Dylika resor förekommo under år 1940 i mycket ringa omfattning. År 1939 anordnades 53 resor med tillsammans 22 294 deltagare.

[1]) Tur- och returtåg här räknat som *ett* tåg.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Bortflyttning sommaren 1940 av skolbarn från vissa orter till andra.

En frivillig bortflyttning av skolbarn från vissa städer och större orter till den egentliga landsbygden ordnades under sommaren 1940. Bortflyttningen leddes av Statens Utrymningskommission och skedde dels i grupper till internatförläggningar och dels enskilt till egna inkvarteringsställen. Bortresorna voro i regel förlagda till tiden 10—14 och 17—20 juni och återresorna till första delen av augusti. Bortovaron skulle som regel vara minst 8 veckor. De för utrymningsresor vid krig eller krigsfara utfärdade bestämmelserna gällde i huvudsak. För järnvägsresorna kunde därför de i cirk. 282 och 335/40 för utrymningsresor utfärdade bestämmelserna tillämpas — i vissa fall med mindre ändringar eller kompletteringar.

Järnvägsstyrelsen erhöll genom Statens Utrymningskommission uppgifter från olika orter om bortflyttningens omfattning. De första uppgifterna mottogos av järnvägsstyrelsen den 5 juni. Det framgick av dessa uppgifter, att bortflyttningen icke skulle få så stor omfattning som man hade väntat. Det visade sig dessutom, att skolgrupperna i många fall skulle inkvarteras å andra platser än dem, som angivits i transportplanerna för utrymningsresorna. Dessa transportplaner måste därför omarbetas. Transportplanerna för de individuella utrymningsresorna kunde däremot i huvudsak användas oförändrade. Transporterna skedde i huvudsak med ordinarie tåg och vid planläggningen räknades med att 40 % av normalplansenliga utrymmet i snälltåg och 50 % av detta utrymme i persontåg (ej kortväga tåg) skulle disponeras av bortflyttande. Tågen förstärktes dessutom i erforderlig grad, varvid direkta vagnar insattes för större grupper i den mån så var möjligt.

De för den planlagda utrymningen av vissa orter inrättade utrymningsbiljetterna användes för ifrågavarande bortflyttning. Biljettutlämningen sköttes av vederbörande orters luftskyddsmyndighet. Därvid användes den organisation, som skapats för utlämning av utrymningsbiljetter vid krig eller krigsfara. Man fick alltså ett tillfälle att pröva denna organisation. Även järnvägarna fingo genom bortflyttningsresorna tillfälle att pröva de för en eventuell utrymning planerade åtgärderna. Genom att bortflyttningen icke fick den omfattning statsmakterna avsett, genomfördes transporterna utan större svårigheter och så långt det varit möjligt bedöma hava de av järnvägsstyrelsen för utrymningstransporters genomförande planerade åtgärderna befunnits vara ändamålsenliga, vilket bl. a. framgår av de yttranden över transporterna, som distriktscheferna avgivit till styrelsen. Bortflyttning företogs från omkring ett 25-tal orter.

Sammanlagt bortflyttades omkring 40 000 personer med järnväg. Genom att antalet bortflyttande ej blev större, kunde den ordinarie trafiken fortgå relativt ostörd av bortflyttningsresorna. Bestämmelser för bortflyttningen meddelades av järnvägsstyrelsen genom cirk. 394, 511 och 578/1940.

Billiga rundturer.

Nya bestämmelser rörande *SJ billiga rundturer inom Sverige* att gälla fr. o. m. den 1 juni 1940 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 349/1940. Som ett första led i en omorganisation av rundturstrafiken vidtogos därvid förändringar i föreskrifterna om uppehåll under resan och sammanställningen av

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

biljetterna, varjämte biljettformulären ändrades. Några mindre efterfrågade tilläggsturer indrogos, medan å andra sidan ytterligare en huvudtur, litt. T. inrättades. Denna innebar en nyhet så tillvida, att en sträcka däri var avsedd att tillryggaläggas på cykel. I samband med den allmänna taxehöjningen höjdes även priserna för samtliga rundtursbiljetter. Broschyrer, vikblad och affischer utsändes liksom under tidigare år. Av det ovissa ekonomiska och politiska läget föranledda förhållanden förorsakade en kraftig nedgång av antalet försålda biljetter; bl. a. måste försäljningen av biljetter till vissa turer tidvis inställas, till följd av att reseförbud utfärdats för trakter, som berördes av dessa turer.

Endast till vissa av *rundturerna i nordisk samtrafik* såldes biljetter och endast under tiden 20 januari—15 mars. Ett särskilt vikblad utgavs med bestämmelser om denna försäljning.

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.

	Antal resor				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av				
		intill 500	501—1000	över 1000	Summa	Motsvarande f. å.
Rundturer, utom lokala och vissa andra dylika:						
inom Sverige	11 464	213	2 089	9 162	16 751	35 252
i nordisk samtrafik	227	—	10	217	298	21 948
Summa	**11 691**	**213**	**2 099**	**9 379**	**17 049**	**57 200**
Härav: i 2 klass	1 257	4	164	1 089	2 222	4 948
i 3 klass	10 434	209	1 935	8 290	14 827	52 252
Summa f. å.	*48 770*	*8 159*	*5 676*	*34 935*		
Härav: i 2 klass	*3 874*	*502*	*436*	*2 936*		
i 3 klass	*44 896*	*7 657*	*5 240*	*31 999*		
Lokala rundturer:						
i 2 klass	40	2	38	—	30	31
i 3 klass	1 581	269	1 312	—	1 076	1 425
Övriga rundturer:						
i 2 klass	155	155	—	—	31	24
i 3 klass	5 059	5 059	—	—	666	985
Tilläggsturer:						
i 2 klass	41	12	29	—	30	55
i 3 klass	683	383	300	—	359	971
Anslutningsturer:						
i 2 klass	162	162	—	—	20	78
i 3 klass	2 434	2 400	32	2	266	1 259

Statens järnvägars inkomster av rundturstrafiken utgjorde sammanlagt 594 336 (f. å. 1 524 473) kr. varav på turer i 2 klass kommo 88 748 (169 166) kr. och på turer i 3 klass 505 588 (1 355 307) kr. eller i medeltal per personkm 3·80 (3·29) i 2 och 2·94 (2.38) öre i 3 klass.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

Turer inom Sverige.

Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj. 2 kl.	3 kl.	Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj. 2 kl.	3 kl.
A	Väner—Vätterturen	70	699	N	Jämtland-Härjedalsturen.....	33	544
B	Västsvenska turen.....	24	400	O	Blekingeturen	22	291
C	Storstadsturen	548	2 205	P	Stockholm-Övre Norrlandsturen	56	142
D	Östsvenska Visbyturen.....	61	1 014	Q	Storsvenska turen.....	28	73
E	Mellansvenska Dalaturen...	32	299	R	Lappland—Tornedalsturen	1	5
F	Östsvenska Dalaturen	11	128	S	Skåne—Dalaturen.....	45	826
H	Nedre Norrlandsturen.....	75	874	T	Nedre Norrland på cykel	16	752
J	Mellansvenska Visbyturen	41	694		Summa	**1 197**	**10 267**
K	Öst- och Västkustturen.....	69	714		*D:o år 1939*	*1 356*	*25 258*
L	Sydsvenska Visbyturen.....	27	378		*» » 1938*	*1 170*	*21 660*
M	Skåne-Nedre Norrlandsturen	38	229				

Turer i nordisk samtrafik.

Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj. 2 kl.	3 kl.	Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj. 2 kl.	3 kl.
Nord:				Nord:			
A 1	Norra triangelturen	31	82	L 1	Danmark—Värmland—Dalarna—Stockholm	6	6
A 2	Göteborg—Norra triangelturen.....	7	23	T 1	Ishavsturen	—	3
D 1	Till midnattssolens land.....	4	17	U	Stockholm—Siljan—Fæmund—Oslo	—	4
D 3	Malmö till midnattssolens land	—	2				
H 2	Nordens fyra huvudstäder ...	—	1		Summa	**60**	**167**
H 3	Huvudstadsturen över Visby...	3	—		*D:o år 1939*	*2 409*	*19 476*
H 4	Huvudstadsturen över Trondheim	9	29		*» » 1938*	*2 714*	*20 267*

För- och eftersäsongresor, berörande SJ.

I samma syfte som under de närmast föregående åren anordnades även under år 1940 för- och eftersäsongresor, varom bestämmelser utfärdades genom bihangsorder nr 703/1939 och cirkulär nr 497/1940. För resorna under vinterperioden gällde samma villkor som tidigare, medan beträffande resor under eftersommaren den ändringen vidtogs, att lösen av s. k. pensionatskuponger till visst hotell eller pensionat ej längre var obligatorisk, för att det nedsatta biljettpriset skulle få tillämpas, Antalet resor, antalet personkilometer samt resandefrekvensen till olika landskap framgå av omstående sammanställningar. Antalet för- och eftersäsongresor till olika landskap har uttagits på grundval av redovisningar från olika hotell och pensionat (uppgifter om inlösta pensionatskuponger). De rådande förhållandena förorsakade en synnerligen kraftig nedgång av antalet försålda biljetter till vinterresorna. Däremot ökades antalet resor under sensommaren något jämfört med föregående år.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Antalet resor av olika längd samt antal personkilometer för kalenderåret.

	Antal resor				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av				
		intill 500	501—1 000	över 1 000	Summa	+ — mot f. å. %
2 klass	1 318	180	758	380	1 095	— 50·1
3 klass	9 510	1 224	5 704	2 582	7 804	— 50·6
Summa	**10 828**	**1 404**	**6 462**	**2 962**	**8 899**	**— 50·5**

Antal försålda för- och eftersäsongbiljetter för resor till olika landskap.

Landskap	Antalet försålda biljetter									
	under försäsongen (8/1—18/3, 2/4—10/6)			under eftersäsongen (15/8—30/9)			Summa			Summa år 1939
	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	
Lappland och Norrbotten	58	497	555	18	60	78	76	557	633	3 086
Jämtland	161	919	1 080	233	1 711	1 944	394	2 630	3 024	4 138
Ångermanland	—	2	2	2	55	57	2	57	59	9
Härjedalen	6	50	56	10	72	82	16	122	138	280
Medelpad	—	—	—	—	54	54	—	54	54	9
Hälsingland	6	17	23	9	94	103	15	111	126	148
Dalarna och Västmanland	7	24	31	9	35	44	16	59	75	251
Värmland och Dalsland	9	32	41	3	42	45	12	74	86	103
Västergötland	—	—	—	1	39	40	1	39	40	8
Östergötland	—	—	—	2	34	36	2	34	36	8
Småland, Öland och Blekinge	—	—	—	15	89	104	15	89	104	28
Bohuslän	—	—	—	28	295	323	28	295	323	241
Halland	—	—	—	16	115	131	16	115	131	77
Skåne	—	—	—	35	265	300	35	265	300	164
Norge	—	3	3	—	—	—	—	3	3	—
Summa	**247**	**1 544**	**1 791**	**381**	**2 960**	**3 341**	**628**	**4 504**	**5 132**	**8 550**

SJ inkomster av ifrågavarande resor voro:
av resor i 2 klass 31 956 kr. (50 722 år 1939)
av resor i 3 klass 152 938 kr. (242 880 år 1939).

Logivagnar.

Liksom under en del föregående år användes även under påsken 1940 sovvagnar såsom logivagnar vid Storlien. För detta ändamål beordrades emellertid icke några vagnar till Storlien utan härför användes endast överstående vagnar, d. v. s. sådana som ankommit till Storlien med sovresande omedelbart före påsk-

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

helgen för att återgå från Storlien omedelbart efter helgen. Vid Abisko voro icke några logivagnar uppställda under år 1940.

Sovvagnar för logiändamål tillhandahöllos dessutom vid olika tillfällen under året för bl. a. statsrevisorerna, hemvändande utländska medborgare och svenska sjömän.

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

Uppställnings- station	Uppställnings- tid	Antal använda logiplatser i klass 1	2	3	Summa	SJ inkomst kr.
Storlien	21/3—27/3 1940	51	441	107	599	1 843
	D:o år 1939	*27*	*325*	*121*	*473*	*1 129*
Trelleborg	23/5 1940	—	—	40	40	80
»	29/5 1940	—	—	81	81	162
»	11/7 1940	—	—	47	47	117
	Summa	—	—	**168**	**168**	**359**
	D:o år 1939	—	—	—	—	—
Eskilstuna	—	—	—	—	—	—
	D:o år 1939	—	*180*	—	*180*	[1]*1 878*
Haparanda	9/8—14/8 1940	—	—	582	582	1 455
»	22/8 1940	—	—	62	62	155
»	25/8 1940	—	—	129	129	322
»	16/9—18/9 1940	—	36	—	36	324
	Summa	—	**36**	**773**	**809**	**2 256**
	D:o år 1939	—	—	—	—	—
Diverse stationer[2])	17/9—10/10 1940	233	—	—	233	1 631
	D:o år 1939	*275*	—	—	*275*	*1 375*
	Summa s:arum	**284**	**477**	**1 048**	**1 809**	**6 089**
	D:o år 1939	*302*	*505*	*121*	*928*	*4 382*

[1]) Häri ingick tomdragningsavgift med 384 kr.
[2]) Statsrevisorernas resor.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Upplysnings- och reklamverksamhet.

Tillgängliga medel.

För år	Inländsk persontrafikreklam	varav distrikten	Reklam i utlandet	Bidrag till Svenska Trafikförbundet
1940	kr. 243 500	59 200	44 300	65 000
1939	» 272 500	60 000	59 500	65 000
Minskning för år 1940	» *29 000*	*800*	*15 200*	—

Reklamtryck.

Under året utgåvos nedanstående affischer, broschyrer och vikblad.

Affischer.

	Antal ex.
Snabbt, bekvämt och billigt	4 500
Mullsjö, Floda, Fjärås	500
Billighetståg till Mariefred och Strängnäs	1 000
Billiga rundturer	6 000
Billiga sensommarresor	7 000

Broschyrer och vikblad.

För reklam i Sverige för inhemska resor.

	Antal ex.
Tåg till fjälls (tidtabell och karta)	35 000
Fältsport med SJ från Göteborg	6 500
Fältsport med SJ från Stockholm	4 000
Fältsport med SJ från Malmö	6 200
SJ fasta skidspår söder om Stockholm	11 500
Billiga rundturer	300 000
SJ vandringsblad för Stockholm	3 000
» » » Göteborg	19 000
» » » Malmö	16 000
Tablå över rundturer	100
Tidtabellsblad för anvisningshallen	23 000
Till Kalmar och Öland	5 000
Billiga sensommarresor	25 000
Järnvägen i försvarets tjänst i Stockholm, Göteborg, Borås, Malmö, Norrköping, Kalmar, Örebro, Gävle, Sundsvall, Härnösand, Luleå och Kiruna	75 000
Några råd om resgods	220 000
Billiga vinterresor 1941	25 000
Ut till landet (Norrköping)	10 000
Rabatthäften för Stockholm, Göteborg och Malmö	10 000

För reklam i Sverige för resor i Norden.

Vinterrundresor (Sverige—Norge)	10 000

För reklam i de övriga nordiska länderna.

Tog til Fjelds, tidtabell och karta	10 000

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

För reklam i utomnordiska länder.

Inga

För reklam för Trelleborg—Sassnitzleden.

Inga

För reklam för Malmöleden.

Tidtabell för tågfärjeleden	15 000
Orienteringsplan för resande till Malmö, f. v. b. Köpenhamn	7 000

För intern upplysningsverksamhet.

Det förflugna ordet	55 000

Övrigt reklamtryck.

Arbetet med en *landskapsbok om Södermanland* fortsattes. Boken utkom under år 1941.

Med anledning av övertagande av vissa enskilda järnvägar den 1 juli 1940 nytrycktes 1939 års upplaga av den i huvudsak för personvagnar avsedda SJ-kartan över Sveriges järnvägsnät, den s. k. *vagnkartan,* i 2 600 exemplar.

Distribution av reklamtryck.

Ovannämnda reklamtryck distribuerades till trafikinspektörerna, SJ rese- och upplysningsbyråer, privata resebyråer och trafikföretag m. fl. Emedan reklamverksamheten under året huvudsakligen tjänade upplysningssyften, skedde distributionen till allmänheten, institutioner, läkare och pensionat m. fl. i begränsad omfattning.

Filmverksamheten.

De filmer, som under året upptogos eller iordningställdes, voro i stort sett av upplysande och undervisande slag, såsom landskaps- och revyfilmer. Några annonsfilmer framställdes däremot på grund av tidsläget icke.

SJ kortfilm »*Störtlopp*», som under året upptogs i Jämtland och Lappland, hade premiär i Stockholm den 16 februari 1940. Del av originalnegativet har genom UD utlånats till USA.

Filmen »*Sommarvägar i Östergyllen*», som inspelades under 1939, hade premiär på Palladium i Stockholm den 8 mars 1940.

Den film, som påbörjades under 1939 och var avsedd för SJ utställning i Köln 1940, färdigställdes i stället till en kortfilm »*Från Göta älv till Gutars ö*». Den hade premiär på biografen Saga i Stockholm den 9 febr. 1940.

Planerad landskapsfilm över Bohuslän upptogs under året. Den beräknas kunna utsläppas under 1941.

I serien SJ revyfilmer framställdes filmen »*Järnvägen i försvarets tjänst*». Filmen hade premiär den 17 maj 1940.

En av privat person under åren 1917—1928 upptagen film från byggandet av banan Borås—Ulricehamn sammanställdes genom kompletterande upptagningar från byggnadsarbetena och invigningen 1940 av linjen Ulricehamn—Jönköping till stumfilmen »*Den sista järnvägslänken*», i serien av SJ revyfilmer.

Visning av kortfilmerna ägde rum i Sverige dels i samband med föredrag, dels i anslutning till utställningarna »Järnvägen i försvarets tjänst» och dels i skolor, föreningar, sammanslutningar och militärförläggningar m. m. för sammanlagt 1 100 000 personer och i utlandet på olika platser i Danmark och Australien.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Propagandaföredrag.

Vid filmvisningar av olika slag gjordes reklam för SJ genom propagandaföredrag av trafikombud eller annan tjänsteman. Dylika föredrag åhördes av cirka 14 000 personer.

Fotografier.

Reklamavdelningens bildarkiv berikades genom inköp eller upptagningar i egen regi med omkring 2 000 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 8 000 bilder.

Annonsering i pressen.

I Sverige annonserades i några tidskrifter, turist- och tidtabellspublikationer samt i mycket begränsad omfattning i dagspressen.

I utlandet annonserades i huvudsak i tidtabellspublikationer i Finland och Norge.

Ljusreklam.

Ljusreklam gjordes i begränsad omfattning på teaterridåer och till största delen i form av upplysningar bl. a. angående förköp och förpollettering m. m.

Utställningar.

I samband med utställningen »Folk och försvar» i Stockholm anordnade SJ en utställning, benämnd »Järnvägen i försvarets tjänst». Utställningen bestod av ett tåg, sammansatt av bl. a. en godsvagn med luftvärnskanon, tre vagnar ur arméns tvättåg, en trupptransportvagn och fyra vagnar ur arméns sjukhuståg. Utställningen visades under året förutom i Stockholm på följande platser: Göteborg, Borås, Malmö, Kalmar, Norrköping, Örebro, Gävle, Sundsvall och Härnösand. Utställningen fortsatte under år 1941.

Fönsterskyltningar, reklampelare och andra ateljéarbeten.

105 *fönsterskyltningar* för reklam för SJ billiga reseformer utfördes och uppsattes såväl i SJ som privata rese- och upplysningsbyråer på 18 platser.

117 *pelaresidor* utarbetades för reklam å SJ 8 reklampelare i Stockholm, Göteborg, Karlstad, Jönköping, Hälsingborg och Malmö. De utfördes efter säsongens fordringar samt efter speciella lokala önskemål.

Ett 20-tal förslag till olika *affischer* utarbetades och ett 10-tal *anslagstavlor* iordningställdes för olika ändamål. 250 *affischplakat* utfördes för utställningståget »Järnvägen i försvarets tjänst».

Till mässor i Leipzig, Wien och Königsberg utfördes en *Sverigekarta*. Cirka 25 *mindre kartor* och ett stort antal *teckningar* och *illustrationer* till broschyrer, annonser samt skioptikonbilder utfördes.

Textningar och ritningsarbeten för vissa grafiska tidtabeller utfördes i stort antal åt styrelsens byråer och kontor.

Övriga reklamåtgärder.

Enligt kontrakt om affischutbyte uppsattes utländska järnvägars affischer på stationerna, dock i mindre antal än tidigare.

Till 20 lokala turistföreningar erlade SJ medlemsavgift.

Fribiljetter och nedsättningar av biljettpriserna beviljades i reklamsyfte styrelsemedlemmar och viss personal vid Svenska Trafikförbundet, Svenska Turistföreningen, Skidfrämjandet och lokala turistföreningar samt i vissa enstaka fall utländska journalister, föredragshållare m. fl. enligt de principer, som förut följts.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

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

På Råsunda fotbollstadion fortsatte kontrakterad reklam under läktaren.

I en del personvagnar insattes nya fotografiska förstoringar.

Artiklar och notiser om SJ och deras olika reseformer utarbetades på svenska och främmande språk för olika tidningar 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.

Samarbete med postverket.

Samarbetet med Postsparbanken fortsatte under året efter samma linjer som tidigare. Posten uppsatte SJ affischer och distribuerade broschyrer samt vikblad dels på egna större kontor dels på sådana postanstalter, som icke beröras av SJ. I ersättning erhöll Postsparbanken fri annonsering på baksidan av SJ broschyrer samt fottext på vissa affischer m. m.

Krisens inverkan.

SJ:s direkta propagandaverksamhet i de krigförande länderna låg med få undantag nere. I de nordiska länderna var reklamverksamheten ringa, beroende på förhållandena.

Den inländska reklamverksamheten var huvudsakligen inriktad på upplysningstjänst.

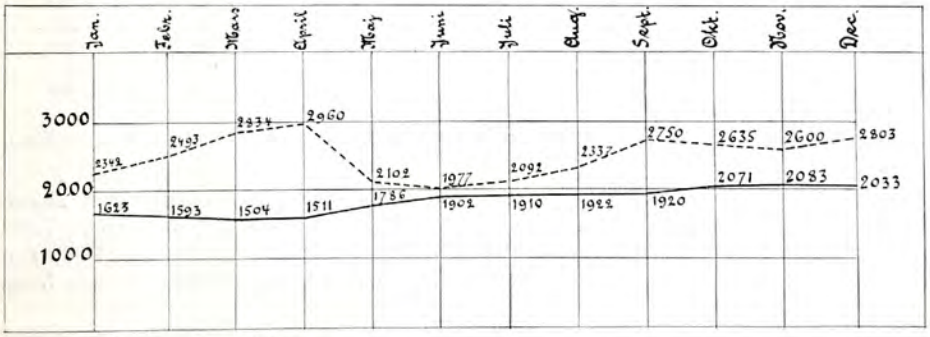
Godstrafiken.

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.

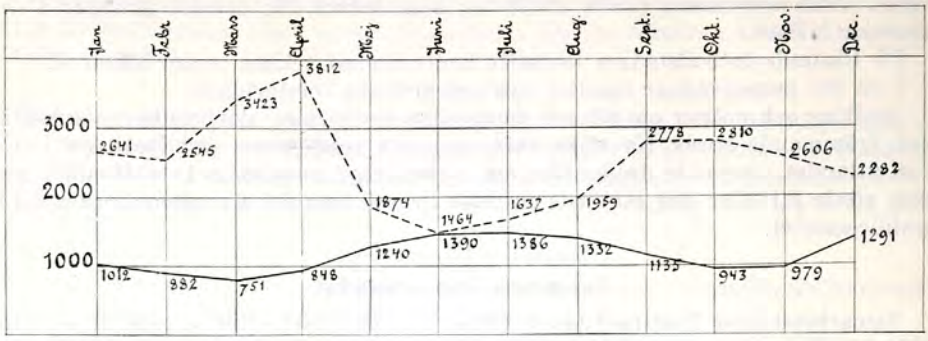
a) *Slutna vagnar* (utom H-vagnar).



——— Tillgång - - - - Behov

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

b) *Öppna vagnar* (utom L-vagnar).



I medeltal per söckendag uppgick behovet av *slutna* vagnar till 2 494 mot 2 206 föregående år och av *öppna* vagnar till 2 486 mot 1 641 föregående år.

Den rådande, synnerligen livliga trafiken medförde, att den dagliga tillgången på såväl slutna som öppna vagnar under hela år 1940 var lägre än behovet. Detta var särskilt förhållandet under första och fjärde kvartalen. Den sammanlagda godsvagnstillgången i medeltal per söckendag var icke mindre än 782 vagnar lägre än år 1939. Godsvagnparkens kapacitet sattes helt naturligt på hårda prov, men godstrafiken kunde dock avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt.

Den från och med 25 november 1939 gällande bestämmelsen om att avgifterna för vagns- och presenningspengar skola utgå med 60 och 80 öre per timme resp. 6 och 8 kronor per dygn mot normalt halva nämnda belopp, ägde tillämpning under hela år 1940.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utfört transportarbete under åren 1936—1940 belysas i nedannämnda sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal för varje dag			SJ vagnars sammanlagda bärighet i ton vid årets slut	Miljoner godstonkm, exkl. tonkm av lapplandsmalm och järnvägsfordon på egna hjul	
	för lastning tillgängligt antal trafikvagnar	antal lastade vagnar				
		inalles	av trafikant		inalles	härav av vagnslaster
1940	[1]) 3 100	4 872	2 664	391 927	3 812	3 451
1939	[1]) 3 900	4 201	2 106	310 897	2 638	2 306
1938	4 400	3 805	1 777	299 321	2 129	1 820
1937	[1]) 3 700	3 880	1 922	300 950	2 156	1 857
1936	4 500	3 669	1 730	287 956	1 879	1 588

Även under år 1940 var neutralitetsvaktens vagnbehov tidvis synnerligen stort.

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena någon av dagarna 1—3 eller 7 oktober och pågick längst till den 12 december. Viktmängden sockerbetor var högre år 1940 än föregående år, nämligen 614 000 ton mot 319 000 ton år 1939. Inom 10 trafiksektionen lastades 281 000 ton och inom

[1]) Därutöver måste även revisionsmässiga vagnar, tillfälligt förhyrda vagnar och tjänstevagnar i viss utsträckning tagas i anspråk för fraktbelagd trafik.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

12 trafiksektionen 120 000 ton mera sockerbetor år 1940 än föregående år. Ökningen berodde till större delen på att vissa enskilda järnvägar under året införlivats med SJ, men även på utvidgad odlingsareal och gynnsamt skörderesultat. Bristen på brännoljor tillförde därjämte SJ transporter, vilka tidigare utförts med lastbilar. Alla vid SJ belägna sockerfabriker med undantag av fabrikerna vid Genevad och Eslöv voro i drift under året. För transporterna av vitbetor och vitbetmassa inom 10 och 12 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 1 400 av SJ:s vagnar avdelade, varav omkring 450 småbäriga.

Träkolstrafiken under år 1940 var den största, som förekommit sedan år 1918. Utöver de årligen återkommande transporterna av träkol för industriens behov befordrades under året även stora mängder lösa gengaskol å SJ. Under året lastades därför sammanlagt 19 819 vagnar träkol vid SJ:s linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn mot 10 485 vagnar under föregående år. För att möta det ökade behovet av träkolsvagnar nybeställdes i slutet av året 125 lösa träkolsskrov, vilka skulle levereras under januari månad 1941. För att påskynda vagnomsättningen höjdes vagns- och presenningspengar för träkolsvagnar från och med den 12 december 1940 från 30 och 40 öre per timme och 3 och 4 kronor per dygn till högst 120 och 160 öre per timme och 12 och 16 kronor per dygn.

Förändringar inom godsvagnparken.

52 vagnar blevo under året *skrotade eller överförda till bangårds- och tjänstevagnar*. Under året *levererades* 1 446 nya godsvagnar, varav 244 litt G och 1 202 litt O, samtliga av standardtyp. Härutöver tillfördes trafikvagnparken ytterligare 421 vagnar av icke standardtyp, nämligen 155 litt Gs och Gsh, 59 litt Ibr, 5 litt Or, 193 litt Os, 1 litt Q 23, 6 litt Q 33 och 2 litt Q 34. Vagnarna litt Ibr och Q 23 nyanskaffades under året, under det att övriga ovannämnda vagnar av icke standardtyp utgjordes av ombyggda och ommärkta vagnar, som övertagits med enskilda järnvägar.

Vid slutet av året voro 564 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ:s vagnpark eller 19 mer än vid 1939 års slut.

Godsvagnsamtrafik.

För årets betkampanj träffades avtal med vissa enskilda järnvägar i Skåne om gemensam hyresfri användning av vagnar för befordring av vitbetor till och betmassa från sockerfabrikerna i Staffanstorp (avtal med MSJ och MGJ), Svedala (avtal med MYJ), Trelleborg (avtal med MTRJ) och Örtofta (avtal med CHJ och YEJ). SJ bidrogo med 94 vagnar för trafiken på Staffanstorp, med 58 vagnar för Svedala-, 98 för Trelleborgs- och 159 för Örtoftatrafiken.

För att avhjälpa den rådande vagnknappheten förhyrdes vid flera tillfällen öppna vagnar av enskilda järnvägar. Vagnar hyrdes dels på kort tid för särskilda transportuppgifter på SJ, dels på längre sikt för användning i allmän trafik. I sistnämnda fallet märktes vagnarna provisoriskt med SJ signatur.

1924 års inländska godsvagnsamtrafiksavtal (SVS) förlängdes att gälla även under 1941. Ett från 1937 gällande avtal med NBJ om undantagsbestämmelser för godsvagnsamtrafik (s. k. separatavtal) uppsades.

Den internationella godsvagnsamtrafiken var under året utsatt för vissa av den politiska utvecklingen i Europa föranledda rubbningar.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Uppgifter om den inländska godstrafiken.

Godstågsplan nr 140.

Tågplan nr 140 tillämpades fr. o. m. den 1 juli 1940. En grafisk framställning av de viktigare godstågsförbindelserna i ifrågavarande tågplan finnes i slutet av denna publikation. De väsentligaste förändringarna i tågplan 140 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

Linjen Charlottenberg—Laxå.

Fjärrgodstågen 5019 (—4858) och 4713 försenades ofta under tågplan 139 varigenom bl. a. förbindelsen mellan tågen 4858 och 4046 i Hallsberg bröts, så att vagnar från Värmland till Stockholm försenades. Det blev därför nödvändigt att ändra dessa tågs inbördes lägen och försöka en mera ändamålsenlig uppdelning av trafiken mellan tågen 5019 och 4713. Härigenom borde också vissa lättnader för rangeringen av dessa tåg i Kristinehamn kunna vinnas. Tåg 5019, som under föregående tågplan utgått från Karlstad C, fick under tågplan 140 i stället utgå från Charlottenberg med avgång därifrån kl. 16.06 men med bibehållen ankomsttid till Laxå. Samtidigt indrogs fjärrgodståget 4713 å sträckan Charlottenberg—Kil men fick i Kil anslutning från tåg 5019. Tåg 4713 kunde bibehålla samma ankomsttid till Laxå som under föregående tågplan. Uppehållet för tåg 4713 i Kristinehamn kunde minskas med 14 minuter, vilket möjliggjorde ett motsvarande uppehåll i Strömtorp, varigenom denna station fick direkt trafikutbyte med såväl tåg 5019 som tåg 4713.

Linjen Stockholm—Malmö.

På grund av indragning av godsbillinjen mellan Stockholm och Södertälje vidtogos vissa åtgärder för att tillgodose trafiken till stationerna å sträckan Stuvsta—Östertälje. Ett nytt fjärrgodståg, nr 4103, anordnades från Tomteboda till Södertälje S på morgonen med avgång från Tomteboda kl. 3.21 och ankomst till Södertälje S kl. 4.20. Tåget medförde vagnar till Stuvsta—Södertälje S och dessutom till mellanstationerna å linjen Järna—Norrköping C. Vagnar till Stuvsta—Östertälje återsändes från Södertälje S med lokalgodståget 7014 och vagnar till Hölö—Åby vidaresändes med lokalgodståget 7001.

Erfarenheten visade, att vagnar från hamnstationerna i Stockholm och vagnar, som ankommo till Tomteboda med fjärrgodståget 4201, på grund av den livliga trafiken icke alltid kunde vidarebefordras från Tomteboda på kvällen. Med anledning härav inlades fjärrgodståget 4075 å sträckan Tomteboda—Katrineholm tisdagar—fredagar med avgång från Tomteboda kl. 10.26 för vagnar till Enstaberga och stationer därbortom och Flen och stationer därbortom. I Katrineholm fick tåget anslutning dels till fjärrgodståget 4641 Katrineholm—Nässjö, vilket tåg anordnades samma dagar, som tåg 4075 anordnades å sträckan Tomteboda—Katrineholm, dels till det i tågplanen redan förut befintliga fjärrgodståget 4075 Katrineholm—Sävenäs. Till detta tåg 4075—4641 Tomteboda—Katrineholm—Nässjö användes det lok, som framför fjärrgodståget 4008 Nässjö—Tomteboda, vilket sistnämnda tåg köres från Nässjö tisdagar—fredagar.

Linjen Boden—Ånge.

På grund av elektrifieringsarbeten å bansträckan Långsele—Vännäs blev det nödvändigt att leda viss genomgångstrafik från huvudlinjen Ånge—Boden över

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Inlandsbanan. Fjärrgodståget 4350 inställdes därför å sträckan Ånge—Boden C alla vardagar, räknat från Ånge. I stället anordnades fjärrgodstågen 5940 Ånge—Östersund C—Arvidsjaur, 6571 Arvidsjaur—Jörn och 6580 Jörn—Boden C med avgång för tåg 5940 från Ånge vardagar kl. 10.04 och ankomst för tåg 6580 till Boden C följande dag kl. 8.39. I motsatt riktning inställdes fjärrgodståget 4351 å sträckan Jörn—Ånge alla vardagar, räknat från Jörn. I stället anordnades fjärrgodstågen 6574 Jörn—Arvidsjaur och 5941 Arvidsjaur—Östersund C—Ånge med avgång för tåg 6574 från Jörn vardagar kl. 0.00 och ankomst för tåg 5941 till Ånge samma dag kl. 18.51.

Sedan linjen Långsele—Mellansel på hösten 1940 öppnats för elektrisk drift, framfördes tågen 4350 och 4351 fr. o. m. den 1 oktober åter alla dagar över huvudlinjen. Fr. o. m. nämnda dag fingo dessutom samtliga fjärrgodståg å linjen Långsele—Mellansel sina gångtider anpassade efter elektrisk drift.

För bandelar (f. d. enskilda järnvägar), som den 1 juli 1940 införlivades med SJ, företedde tågplan 140 inga större ändringar i jämförelse med de före den 1 juli 1940 tillämpade planerna.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Antal lastade och lossade vagnar samt antal använda magasinspersonalsdagsverken.

Station	Vagnar		+ — i procent mot år 1939	Dagsverken		+ — i procent mot år 1939
	År 1940	År 1939		År 1940	År 1939	
Ånge	46 617	49 722	— 6·24	12 771	12 957	— 1·44
Krylbo	37 441	38 541	— 2·85	6 357	6 725	— 5·47
Hallsberg	77 738	82 486	— 5·75	20 399	22 809	— 10·57
Nässjö	95 156	97 016	— 1·92	24 035	24 316	— 1·16

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Station / År	1940	1939	1938	1937	1936
Ånge	1·83	1·93	1·92	1·89	1·94
Krylbo	2·97	2·93	3·10	3·15	3·16
Hallsberg	1·96	1·92	2·01	2·01	2·03
Nässjö	1·97	2·01	2·03	2·01	2·06

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Reklamationsverksamheten.

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1940 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
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	Förkommet gods %	Skadat gods %	Ersättningsbelopp kronor[1])	Antal	% av hela antalet	Ersättningsbelopp kronor[1])	% av hela beloppet	kronor[2])
1940	8 128	35	65	[3])555 041: 30	2 346	22	288 936: 55	34	561 508: 09
1939	*4 425*	*21*	*79*	*[4]) 217 131: 85*	*1 512*	*25*	*92 967: 34*	*30*	*227 027: 41*
1938	*3 708*	*21*	*79*	*[5]) 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*	*[6]) 133 437: 71*	*940*	*23*	*50 060: 87*	*27*	*140 294: 85*

[1]) Beloppen avse i fråga om samtrafikssändningar även å främmande järnvägar fallande belopp. — [2]) 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. — [3]) Därav kronor 5 491: 37 för gods, som förstörts vid tågsammanstötning vid Gubbero den 17 september 1940. — [4]) Därav kronor 6 304: 23 för gods, som förstörts vid eldsvåda i vagn 37282, framförd å sträckan Linköping C—Göteborgs B:s den 12 maj 1939. — [5]) Därav kronor 6 614: 51 för gods, som förstörts vid eldsvåda i vagn 31268, framförd å sträckan Stockholm S—Nässjö den 2 mars 1938. — [6]) Därav kronor 8 671: 27 för gods, som skadats vid tågurspåring å linjen Mölnbo—Järna den 8 oktober 1936.

Av de under år 1940 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 279 (f. å. 35) förkommet och 758 (353) skadat resgods. Av de förstnämnda blevo 277 (f. å. *samtliga*) och av de 758 sistnämnda 662 (322) bifallna.

Under år 1940 prövades av skiljenämnder 16 (f. å. ett) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 13 av 1940 års ärenden (f. å. ett) fastställdes styrelsens beslut.

De under år 1940 och år 1939 inkomna ersättningsanspråkens fördelning å olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning (se sid. 101).

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad
		Antal	Ersättningsbelopp kronor	Antal	Ersättningsbelopp kronor	kronor
Förkommet gods	1940	2 874	204 433: 78	20	4 108: 73	220 767: 50
	1939	*908*	*53 589: 84*	*17*	*776: 85*	*53 101: 72*
Skada genom:						
bräckage	1940	3 554	166 314: 48	1 441	97 938: 99	172 259: 73
	1939	*2 478*	*85 651: 14*	*1 130*	*52 339: 55*	*106 465: 64*
rangering (även bräckage)	1940	124	29 109: 50	6	1 096: 98	20 260: 30
	1939	*81*	*13 729: 79*	*8*	*1 508: 91*	*12 237: 54*
väta	1940	188	15 663: 77	65	16 578: 94	12 938: 53
	1939	*128*	*10 933: 95*	*39*	*6 228: 40*	*9 607: 11*
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt	1940	266	18 866: 30	21	5 573: 92	15 384: 50
	1939	*161*	*7 152: 89*	*15*	*1 049: 41*	*7 235: 34*
eld och värme	1940	44	36 359: 98	27	24 976: 84	36 768: 75
	1939	*39*	*19 394: 41*	*4*	*655: 42*	*14 414: 34*
frost	1940	183	31 719: 96	274	72 450: 62	31 684: 55
	1939	*18*	*1 939: 19*	*29*	*2 154: 47*	*2 039: 92*
godsets naturliga beskaffenhet	1940	4	221: 95	56	21 367: 36	227: 33
	1939	*11*	*212: 40*	*42*	*5 820: 74*	*227: 98*
minskning	1940	248	11 969: 41	219	18 352: 45	14 402: 68
	1939	*102*	*3 443: 72*	*72*	*3 584: 90*	*3 611: 99*
stöld	1940	84	2 951: 74	27	3 312: 82	2 325: 13
	1939	*75*	*1 930: 81*	*18*	*560: 37*	*1 542: 95*
försening	1940	407	20 576: 81	143	20 090: 42	19 562: 27
	1939	*335*	*16 660: 33*	*104*	*15 676: 17*	*15 404: 89*
andra orsaker	1940	152	16 853: 62	47	3 088: 48	14 926: 82
	1939	*89*	*2 493: 38*	*34*	*2 612: 15*	*1 137: 99*
Summa	**1940**	**8 128**	**555 041: 30**	**2 346**	**288 936: 55**	**561 508: 09**
	1939	*4 425*	*217 131: 85*	*1 512*	*92 967: 34*	*227 027: 41*

Godsregleringsärenden.

Saknat och övertaligt gods.

Under år 1940 inkommo till reklamationskontoret 18 953 (f. å. 13 357) förlustrapporter, därav för resgods 1 772 (552) och 10 682 (7490) tillöversrapporter, därav för resgods 4 195 (2 674). Genom kontorets egna åtgärder kunde 4 685 (3 565) förlustrapporter, därav för resgods 515 (188) och 3 814 (2 742) tillöversrapporter, därav för resgods 477 (175) regleras. Genom stationernas åtgöranden — delvis som en följd av reklamationskontorets särskilda förfrågningar eller anvisningar — bragtes gods till rätta, så att ytterligare följande

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

antal rapporter under året kunde avföras, nämligen 7 095 (5 101) förlustrapporter, därav för resgods 669 (247) och 4 331 (3 102) tillöversrapporter, därav för resgods 2 964 (2 070). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 67,2 (69,6) %.

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

Genom *särskild undersökning* kunde 510 (251) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 278 (148) fall. Summan av värdena i dessa 278 (148) fall utgör 194 755 (52 785) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående till värdet icke kända 232 (103) fall, blir hela vinsten av undersökningsförfarandet under året 357 284 (89 520) kronor.

Genom *jämföring och identifiering* kunde 4 175 (3 314) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 1 883 (1 698) fall. Summan av värdena i dessa 1 883 (1 698) fall utgör 263 432 (162 045) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 2 292 (1 616) fall, blir vinsten av jämförings- och identifieringsförfarandet under året omkring 584 083 (316 264) kronor.

Hela utbytet av reklamationskontorets godsregleringsverksamhet under året kan sålunda enligt ovanstående beräknas till omkring 941 367 (405 784) 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 1940	200 092	kronor
» 1939	50 869	»
» 1938	33 723	»
» 1937	35 001	»
» 1936	36 559	»

Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1940 inkommo 8 080 (f. å. 5 414) anmälningar angående förlorade och 28 672 (25 450) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 2 105 (1 808) anmälningar angående förlorade och 2 095 (1 794) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 391 (329) anmälningar angående förlorade och 4 397 (3 889) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

Restitutioner av biljett- och fraktavgifter.

(In- och utländsk trafik).

År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden		Avgjorda fraktrestitutionsärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1940	14 793	250 863	2 903	1 745 580
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*

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

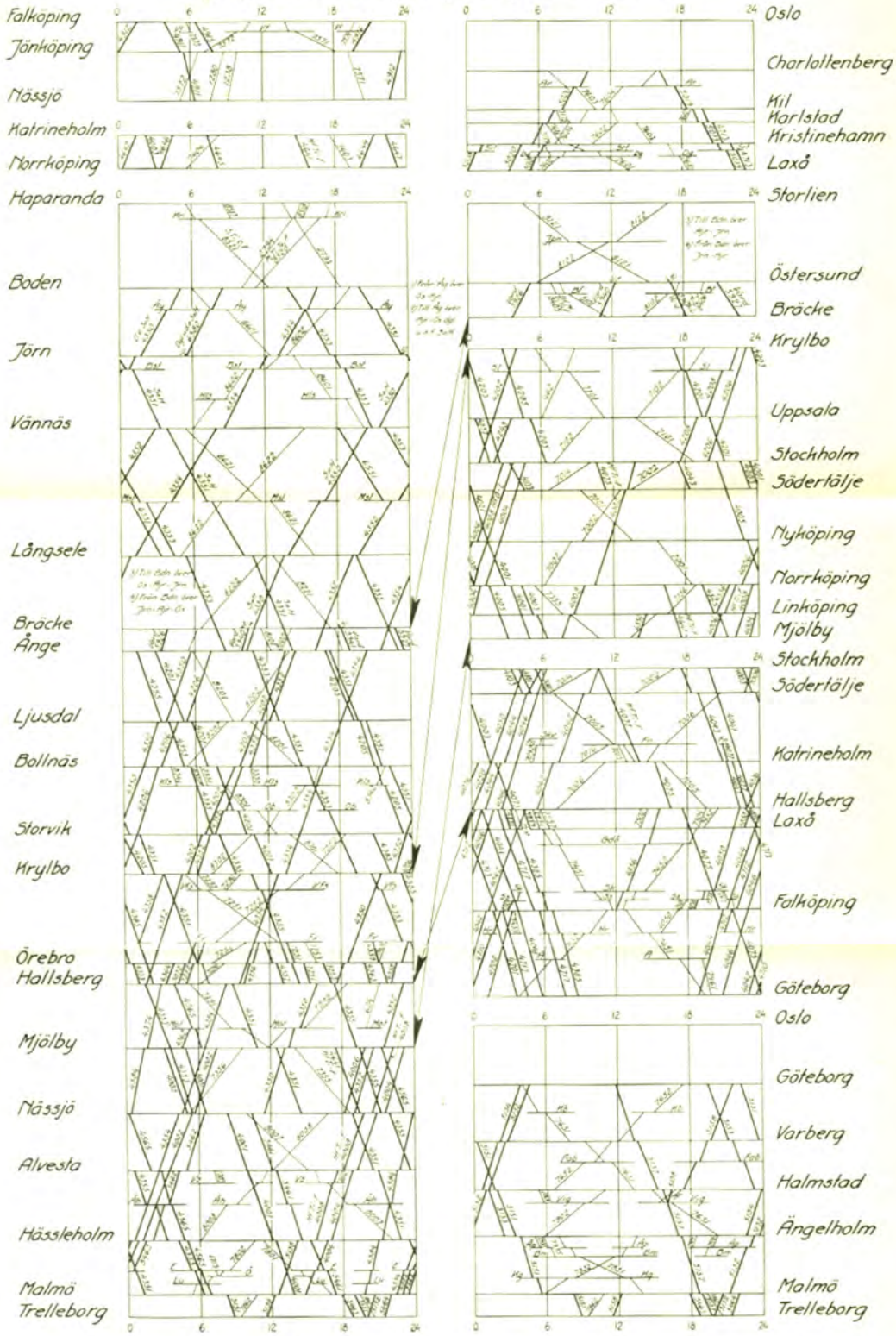
Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Gbr

GODSTÅGSTIDTABELL n:r 140,

upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.



Tåg med nummer from 7001 och uppåt gå i regel vardagar; övriga tåg gå i regel dagligen utom Sött eller dag efter Sött.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

Statens Järnvägars fr. o. m. år 1924 utgivna publikationer

Banavdelningens berättelser för åren 1925—1931. (Publikationen utkommer ej längre i föreliggande form, ersatt dels med »Driftjämförelse», dels med »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningen» nedan.)

Driftjämförelse. Årsta redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1940.

Förteckning över av Järnvägsstyrelsen handlagda fastighetsförsäljningsärenden (kvartalsuppgifter) för tiden 1939—4 kvart. 1959.

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1941 angående anslag för nya byggnader och reparationer m. m. för bostadsändamål 1925—1942.

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens revisorers berättelser för åren gestorben 1923—1930/31. (För tiden därefter ej utgivna i tryck.)

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över revisorernas berättelser för åren 1927—1936. (För tiden därefter ej utgivna i tryck.)

Maskinavdelningens, fordonsavdelningens och hovmästarekårens berättelser för åren 1925—1931. (Publikationen utkommer ej längre.) (Ersatt i föreliggande form, ersatt med »Driftjämförelse», se ovan.)

Psykotekniska undersökningar och rekryteringsanstalter till svenska statens järnvägar. 1—2.

Statens järnvägars månadsstatistik för yrkesteknik. 1924—4 q. — Samlag (sekelmanadsstatistik) för år 1931. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för tillsammans för åren 1936—1937. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägsregnander (finansstatistik m. m.). Månadsgra för åren 1924—1930. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägsbyggnaders berättelser för åren 1923—1924.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1941—1949. (Motsvarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingingo i driftjämförelse-publikationen för dessa båda år.)

Trafikavdelningens berättelser för åren 1925—1931. (Publikationen utkommer ej längre i föreliggande form, ersatt med »Driftjämförelse», se ovan.)

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägar åren för åren 1938—1949.

Vägledningar m. m.

1924—1930. se driftjämförelsen för av 1936.

1937. 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av stationen i Form—Avesta Junc.

1938. 1. Verkställande Styrelsens beslut för Järnvägarnas godstarifkommitté av den 26 april 1938 om vagnsomsättning mellan stationer med enskilda, normalspårige järnvägar. Järnvägsstyrelsens cirkulär av den 2 september 1938 i samma ärende.

2. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av stationen i Hallsta—Storuman (Storuman).

3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 16 december 1938 över (1938 års) Järnvägskommittés betänkande.

1939. 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av stationen i Malung—Vansbro.

2. Samling av drift-cirkulär i avsättningsärenden anlagt trafikverksamhet 2 (åren 1937—1939)

1941. 1. Kostnadsberäkningar och lastprofiler till statens järnvägars [illegible] programmen, utarbetad på uppdrag av Järnvägsstyrelsen av Fil. Dr Palander och Fil. Lic. Lindahl med hjälp av Arne Sjöberg.

Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket