

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1941

Ur Trafikverkets
museers samlingar

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015



TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1942
248135

FOR THE YEAR 1904

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONEN



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

BEDÖMNINGAR FÖR PERSON- OCH
GÖDSTRAFIKEN M. M.

A R

1941

Statens Järnvägar 1941:11
1941



A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1941

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1942
248135

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	5
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation	6
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1941 och 1940, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.:	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer	7
» av rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser å vissa materialier.....	8
Antalet anställd personal i olika tjänsteställningar ävensom använd personal i medeltal under året:	
vid styrelsen, distriktskanslier, förrådsavdelningar, huvudverkstäder och bilavdelning	9
» distriktens bansektioner	10
» » maskinsektioner	13
» » trafiksektioner	14
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner.....	16
» » » » » » maskinsektioner	18
» » » » » » trafiksektioner.....	19
» » » » » » förrådsavdelningar	20
» » » » » » huvudverkstäder.....	22
» » » » » » bilavdelning.....	1)
Hysesverksamheten	24
Förnyelsefondsmedel:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp samt in- och utgående behållning...	28
specifikation av förnyelsefondsmedlens användning	32
Undervisningskurser. Redogörelse för kurser, som pågått under året	34
Rullande materiel: arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader:	
Lokens och motorvagnarnas m. fl. arbetsprestation per lok- och vagn typ och i olika slags tjänst	36
Lokens tjänste- och reparationsdagar m. m.....	44
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle å lok och motorvagnar m. fl. samt kostnaderna härför (översikter)	46
Ångloken m. fl. bränsleförbrukning samt kostnader härför ävensom för smörjmedel och underhåll för såväl ång- som elektrolok m. fl. av olika typer	48
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	53
Drift- och underhållskostnader för lok- och vagn tjänst, fördelade på olika tågslagsgrupper:	
loktjänstkostnader	54
vagn tjänstkostnader	56
kostnader per arbetsenhet	58

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

	Sid.
Reparationer och revisioner å den rullande materielen:	
Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok, motorvagnar, tändrar och lokpannor	60
Antal vid olika huvudverkstäder reviderade vagnar	63
Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöver- föringsanläggningarna	64
Olje- och acetylengastillverkning	68
Tvättning av personvagnslinne m. m.	70
Redogörelse för persontrafiken:	
Tågtidtabellerna nr 140 och 141	71
Utlandsförbindelserna	74
Tågkilometer per dag under vissa tidtabellsperioder åren 1913—1914 samt 1933—1942	76
Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning	78
Helgtrafiken	80
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ	82
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.	85
Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ	86
Billiga rundturer	89
Billiga vinter- och sensommarresor	91
Reklam- och upplysningsverksamhet	93
Redogörelse för godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar	97
förändringar inom godsvagnparken	99
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar	99
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågsplan nr 141	100
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna	102
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods	103
Godsregleringsärenden:	
saknat och övertaligt gods	104
förlorade och tillvaratagna effekter	105
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter	105
Godstågtidtabell nr 141 (grafisk).	

FÖRORD

Föreliggande 10:de årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik företer beträffande omfattning och uppställning inga väsentliga avvikelser från närmast föregående årgång.

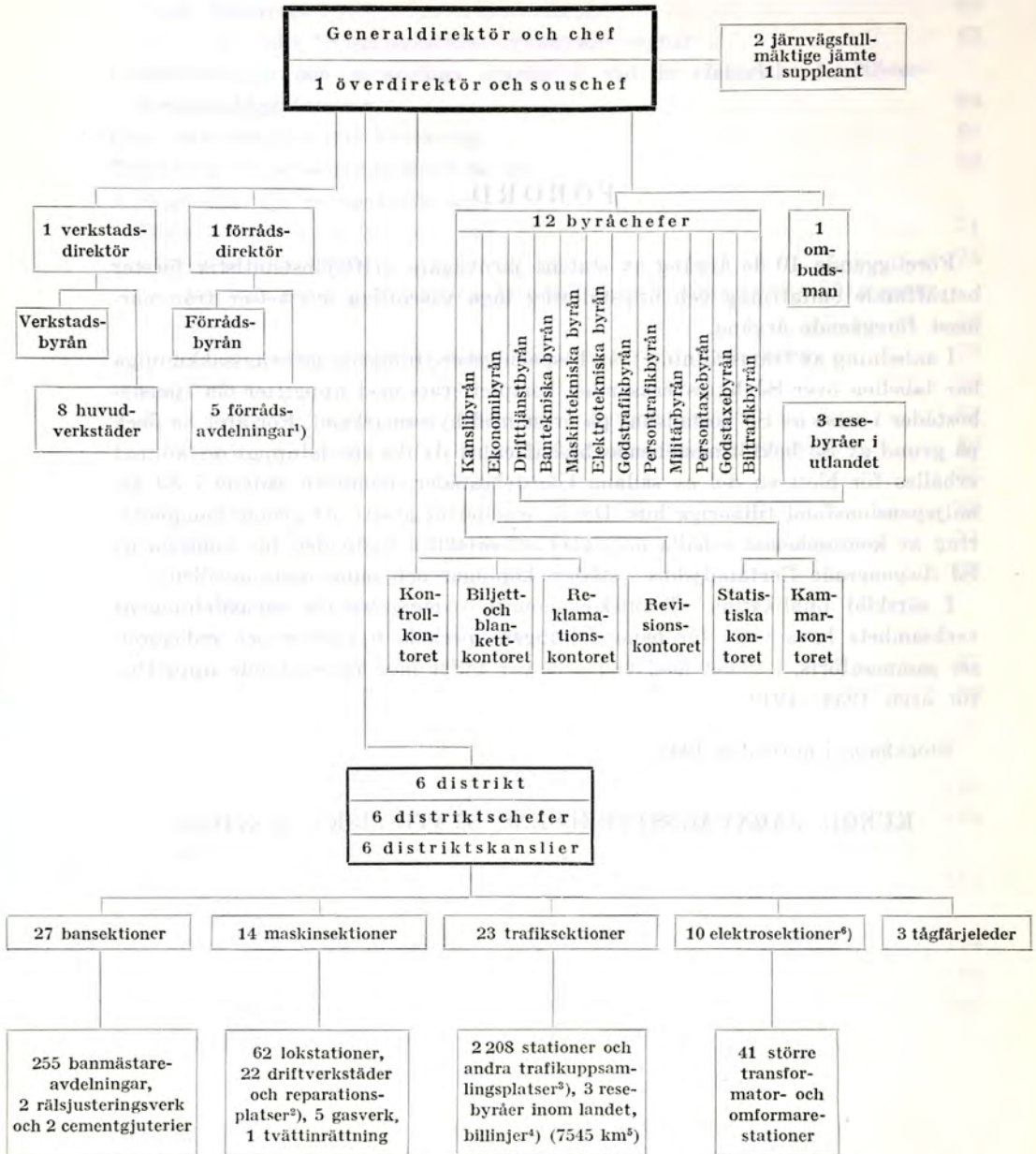
I anledning av framställning från besparingsberedningens järnvägssakkunniga har tabellen över SJ hyresverksamhet kompletterats med uppgifter om tjänstebostäder i vissa av SJ bostadshus på orter med hyresmarknad. För året ha dock på grund av SJ bokföringschemas beskaffenhet dylika specialuppgifter kunnat erhållas för blott en del av sådana tjänstebostäder, nämligen sådana i SJ familjepensionsfond tillhöriga hus. Det är emellertid avsett att genom komplettering av kontoschemat erhålla möjlighet att särskilja kostnaden för samtliga av SJ disponerade flerfamiljshus i städer, köpingar och municipalsamhällen.

I särskild publikation »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet» hava vissa för banavdelningen speciella uppgifter och redogörelser sammanförts, i likhet med vad som var fallet med motsvarande uppgifter för åren 1934—1940.

Stockholm i november 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Förvaltningsindelning: Statens järnvägars organisation vid årets slut.



¹⁾ Förrådsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ²⁾ Med minst omkring 10 arbetare. — ³⁾ Rälsbusshållplatser medräknade. — ⁴⁾ Överföringen av billinjerna till trafiksektioner skedde egentligen först den 1/1 1942. Förut voro de flesta linjerna sammanförda i 39 billinje-grupper och i regel direkt underställda vederbörande distriktschefer. I vissa fall voro de billinjer även efter den 1/1 1942 direkt underställda distriktschef. — ⁵⁾ Trafikerad väglängd. — ⁶⁾ För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggas å vederböriga baningenjörsexpeditioner.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1941 och 1940, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

Organisationsförändringar m. m.

Datum	Bandelar	Km	Sektion nr			Datum	Bandelar	Km	Sektion nr		
			Ba	Ma	Ta				Ba	Ma	Ta
Förändringar i sektionernas omfattning:						Förändringar etc. (forts.):					
¹ / ₃ 40	(Jönköping C)—Borås C införlivades ¹⁾	105 ¹	—	—	—	¹ / ₇ 41	(Göteborg C)—Gubbero—(Olskroken) fränskildes tillfördes	2 ⁴	9	—	—
¹ / ₇ 40	Teckomatorp—(Kävlinge) fränskildes tillfördes	9 ²	12	—	12	»	(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Nässjö) med Skövde—Karlsborg och Vartofta—Tidaholm fränskildes tillfördes	317 ⁸	—	—	8
»	(Borås C)—Almedal införlivades.....	67 ⁴	9	5	9	»	(Landskrona)—(Trelleborg C) och Barsebäckshamn—Sjöbo fränskildes tillfördes	129 ⁸	10	10	10
»	Bengtstors V—Uddevalla hamn införlivades.....	89 ⁰	9	5	9	»	Malmö V—Södervärn införlivades	3 ³	10	28	10
»	(Raus)—Eslöv med Billeberga—Landskrona införlivades.....	52 ⁷	10	10	10	»	(Eslöv)—Ystad—(Södervärn), Brösarp—Köpingebro, St Olof—Tomelilla och Börringe—Östratorp införlivades	226 ²	28	28	28
»	Landskrona—Lund C—Trelleborg C införlivades ...	74 ⁸	10	10	10	»	(Storuman)—Hoting fränskildes tillfördes	147 ⁰	—	—	17
»	Hälsingborg C—(Hässelholm) med Ramlösa—Raus och Klippan—(Eslöv) införlivades.....	119 ⁹	12	10	12	»	(Hoting)—(Forsmo)—(Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C) fränskildes tillfördes	314 ⁸	—	—	17
»	(Värnamo)—Kärreberga införlivades.....	147 ⁵	12	10	12	»	(Ånge)—(Ljusdal) fränskildes tillfördes	104 ⁷	—	—	14
»	Borås C—(Alvesta) med Hillared—Axelfors och Hestra—Gislaved införlivades...	188 ⁸	25	25	25	»	(Vännäs)—(Långsele) och Mellansel—Örnsköldsvik C fränskildes tillfördes	238 ⁶	22	—	—
»	Limmared—(Falkenberg) införlivades.....	102 ⁰	25	25	25	»	(Nässjö)—Kalmar C, Nybro—Emmaboda fränskildes tillfördes	194 ⁰	—	25	—
»	(Jönköping C)—Gånghester tillfördes.....	98 ¹	25	25	25	»	Berga—(Kalmar C) ⁴⁾ Mönsterås—Fagerhult och Oskarshamn—Älghultsby fränskildes tillfördes	223 ²	26	25	26
»	(Uddevalla hamn)—(Herrljunga)—(Varberg) införlivades.....	218 ⁹	25	25	25	¹ / ₇ 41	(Bjuv)—Billesholm fränskildes ²⁾	5 ³	12	10	12
»	(Nässjö)—Kalmar C med Nybro—Emmaboda införlivades.....	194 ⁰	26	25	26	¹ / ₇ 41	Ulriksdal—(Tomteboda)—Stockholm C, fränskildes tillfördes	7 ⁵	—	—	1
»	Berga—Kalmar C, Mönsterås—Fagerhult och Oskarshamn—Älghultsby införlivades.....	223 ²	26	25	26	»	Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm Ö, (Karlsberg)—Stockholm N, Stockholm C—Älvsjö, Stockholm S—Stockholm S godsbangård, Västberga—Liljeholmen fränskildes tillfördes	18 ²	—	—	4
¹ / ₇ 41	(Bjuv)—Billesholm fränskildes ²⁾	5 ³	12	10	12	»	(Alvesta)—Växjö—Karlskrona införlivades	130 ⁹	26	27	26
¹ / ₇ 41	Ulriksdal—(Tomteboda)—Stockholm C, fränskildes tillfördes	7 ⁵	—	—	1	»	Hultsfred—(Åseda)—(Växjö)—Tingsryd, Älghultsby—Sevedstorp och (Kalmar V)—Torsås införlivades	238 ⁰	27	27	27
»	Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm Ö, (Karlsberg)—Stockholm N, Stockholm C—Älvsjö, Stockholm S—Stockholm S godsbangård, Västberga—Liljeholmen fränskildes tillfördes	18 ²	—	—	4	¹ / ₉ 41	(Tierp)—Strömsberg fränskildes (trafiken nedlades)	9 ⁶	1	1	1

Anm. Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen *icke* tillhörde bandelen ifråga. Kilometer-talen avse av SJ trafikerad ägande och främmande banlängd.

¹⁾ 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. — ²⁾ Spåret å bandelen ej längre räknat som huvudspår. — ³⁾ Uddevalla hamn—Uddevalla C, 1⁸ km, införlivades dock med 9 bansektionen. — ⁴⁾ Kalmar V fränskildes dock ej 26 trafiksektionen och linjen (Kalmar V)—(Kalmar C), 0⁹ km, ej 26 bansektionen.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m. (forts.).
Organisationsförändringar m. m. (forts.).

Datum	B a n d e l a r	Km	Sektion nr			Datum	B a n d e l a r	Km	Sektion nr		
			Ba	Ma	Ta				Ba	Ma	Ta
Nyelektrifierade linjer:											
⁹ / ₅ 40	(Albano)—Stockholm Ö...	1·2	24	1 ³⁾	4	¹ / ₂ 41	Vännäs—(Mellansel)	120·1	21	21	21
¹ / ₇ 40	Borås C—(Almedal) ¹⁾ ...	67·4	9	5	9	¹ / ₈ 41	Bastuträsk—(Vännäs)	111·3	21	21	21
²⁶ / ₉ 40	Mellansel—Forsmo	76·6	²⁾ 22	21	21	¹ / ₈ 41	Jörns station	0·8	20	20	20
»	(Forsmo)—(Långsele).....	14·4	²⁾ 22	21	⁴⁾ 17	»	(Jörn)—(Bastuträsk)	32·5	21	21	21
						¹⁵ / ₁₂ 41	(Boden C)—Boden S.....	3·2	20	20	20

¹⁾ Övertagen elektrifierad bandel. — ²⁾ 21 fr. o. m. ¹/₇ 1941. — ³⁾ 24 fr. o. m. ¹/₇ 1941. — ⁴⁾ 14 fr. o. m. ¹/₇ 1941.

Rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser å vissa materialier.

	Antagna i kostnadsstaten för år 1941 ¹⁾	I m e d e l t a l			Anmärkningar
		Januari—december			
		1941	1940	+ — mot 1940	
Rörligt tillägg och kristillägg ²⁾ %	19	21·0	12·7	+ 8·3	
Stenkol, utländska	65·00	59·17	53·08	+ 6·09	Medelprisen för oljebränslen äro beräknade på grundval av de pris, som under olika perioder gällde vid leverans från Göteborg, Malmö eller Hälsingborg. Under år 1940 samt januari—april 1941 gällde vid leverans från Stockholm och Gävle pris, som genomgående vore 2·00 kr högre än vid leverans från någon av nyssnämmda orter gällande pris.
» svenska	39·00	33·08	28·87	+ 4·21	
Lokved ³⁾	13·00	15·91	13·00	+ 2·91	
Gengasved	2·75	2·75	2·75	—	
Gengaskol	4·00	4·23	4·00	+ 0·23	
Bensin o. lättbentyl ⁴⁾ vid lev. i fat	60·00	82·00	46·33	+ 35·67	
» » » » i cist.-vagn	56·00	78·00	42·33	+ 35·67	
Putsfotogen ⁵⁾	—	39·83	16·88	+ 22·95	
» » » » i cist.-vagn	—	38·33	15·88	+ 22·95	
Solarolja	—	39·50	15·88	+ 23·62	
» » » » i cist.-vagn	—	38·00	14·88	+ 23·12	
Eldningsolja nr 1	—	12·80	12·80	—	
» » 1	—	11·05	11·05	—	
Lokolja	100·00	67·59	26·42	+ 41·17	
Vagnsolja	70·00	58·92	20·67	+ 38·25	
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv. ⁶⁾ , kr. pr ton	350·00	302·91	254·17	+ 48·74	
» brukbara	—	153·34	124·17	+ 29·17	
Sliprar, vanliga, 2·7 m, I—III distr.,	4·75	5·20	4·50	+ 0·70	
» » 2·7 » IV o. V	4·50	5·04	4·00	+ 1·04	
» » 2·4-2·5 » I—III	4·25	4·93	4·00	+ 0·93	
» » 2·4-2·5 » IV o. V	4·25	4·77	3·50	+ 1·27	
» impregn., 2·7 » I—III	6·25	6·67	6·00	+ 0·67	
» » 2·4-2·5	6·00	6·43	5·50	+ 0·93	

¹⁾ Bortsett från för senare halvåret upprättad tilläggsstat i anledning av införlivning ¹/₇ 1941 av vissa enskilda järnvägar med SJ; tilläggsstatens slutsumma uppgick endast till cirka 1·5 % av den ursprungliga kostnadsstatens. — ²⁾ Härav 4 % kristillägg, vad beträffar kostnadsstaten, och 6 %, vad beträffar år 1941. Under år 1940 utgick icke något kristillägg. Dessutom utgick såväl under år 1940 som år 1941 bartillägg med 9 kr pr månad och barn, som ej fyllt 16 år och var fött före den ¹/₄ 1939. — ³⁾ Inklusive beräknade särskilda omkostnader såsom fraktmerkostnader i jämförelse med frakt för stenkol, kostnader för ändringar å lok och spår, för vedkappningsmaskinerier m. m. — ⁴⁾ Inklusive skatt för bensin, som erlagts av SJ och som till större delen återburits för mängder, som förbrukats i järnvägsdrift; återbäringen 16 öre per liter bensin, oblandad eller i bentyl ingående. — ⁵⁾ Användes även som motorbränsle. — ⁶⁾ Av andra modeller än 1940 års; för svenska råler av 1940 års modell, varav förbrukning började i december 1941, var förbrukningspriset 350·00 kr. För utländska råler, levererade år 1940, gällde för råler av 1924 års modell 220·00 kr. fr. o. m. juni 1940 och för råler av 1896 års modell 220·00 kr. fr. o. m. ¹⁸/₆ 1940. För utländska råler av 1924 års modell, levererade år 1941, var förbrukningspriset 270·00 kr. fr. o. m. augusti 1941.

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

	Anställd							Använd		Tjänstefri %		
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont.-vakt.	Verkstads- o. för- rådsarbetare		Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.		Summa	+ — mot f. å.
					stadigv.	på prov anst.						
Styrelsen.												
Summa	871	73	22	60	339	—	31	1 096	+ 42	954	+ 33	13 ⁰
Distriktskanslier.												
Distrikt												
I	31	4	2	3	—	—	2	42	+ 4	38	+ 3	9 ⁵
II	30	—	1	1	—	—	1	33	—	29	—	12 ¹
III	30	2	1	1	—	—	1	35	+ 4	31	+ 2	11 ⁴
IV	26	2	3	—	—	—	2	33	+ 2	28	+ 1	15 ²
V	22	2	1	1	—	—	2	28	+ 2	25	+ 2	10 ⁷
VI	13	—	2	—	—	—	3	18	+ 10	16	+ 9	11 ¹
Summa	152	10	10	6	—	—	11	189	+ 22	167	+ 17	11 ⁶
Förrådsavdelningar (huvudförråd med förrådsintendentkontor).												
Örebro	63	6	1	2	12	—	8	92	+ 2	81	+ 3	12 ⁰
Göteborg ...	36	2	1	1	5	—	6	51	+ 1	42	+ 1	17 ⁶
Malmö	33	2	1	1	2	—	6	45	+ 3	39	+ 5	13 ³
Östersund ...	36	1	—	1	1	—	9	48	+ 4	43	+ 3	10 ⁴
Luleå	28	3	2	—	2	—	8	43	— 1	39	— 1	9 ³
Summa	196	14	5	5	22	—	37	279	+ 9	244	+ 11	12 ⁵
Huvudverkstäder.												
För drift och underhåll.												
Örebro	70	10	—	9	841	8	18	956	+ 5	833	— 19	12 ⁹
Tomtebodab	26	2	1	1	233	5	12	280	— 7	247	— 9	11 ⁸
Göteborg ¹⁾	36	9	1	2	436	6	12	502	+ 79	441	+ 67	12 ²
Malmö ²⁾	40	5	4	4	586	6	11	656	+ 6	585	+ 3	10 ⁸
Östersund...	18	3	—	1	162	—	7	191	+ 7	168	+ 4	12 ⁰
Bollnäs ...	18	3	—	—	148	4	7	180	+ 17	157	+ 13	12 ⁸
Notvikens ...	26	2	—	1	227	1	49	306	+ 18	262	+ 10	14 ⁴
Hälsingborg	9	2	1	1	60	—	1	74	+ 74	67	+ 67	9 ⁵
Summa	243	36	7	19	2 693	30	117	3 145	+ 199	2 760	+ 136	12 ²
För förändrings- och nybyggnadsarbeten.												
Örebro	19	2	—	—	293	—	—	314	— 55	276	— 54	12 ¹
Tomtebodab	1	—	—	—	15	—	—	16	— 1	14	— 1	12 ⁵
Göteborg ...	5	1	—	—	74	—	—	80	— 5	70	— 6	12 ⁵
Malmö	5	1	—	—	90	—	—	96	+ 20	86	+ 18	10 ⁴
Östersund...	3	—	—	—	24	—	—	27	— 7	24	— 6	11 ¹
Bollnäs ...	3	—	—	—	34	—	—	37	— 23	33	— 21	10 ⁸
Notvikens ...	4	—	—	—	61	—	—	65	+ 13	56	+ 10	13 ⁸
Hälsingborg	1	—	—	—	14	—	—	15	+ 15	13	+ 13	13 ³
Summa	41	4	—	—	605	—	—	650	— 43	572	— 47	12 ⁰
Bilavdelningen.⁴⁾												
Distrikt				Entreprenör.	Chaufförer m. fl.							
I	2	6	—	74	—	—	37	119	+ 2	105	+ 9	11 ⁸
II	48	3	1	69	—	—	57	178	+ 13	157	+ 26	11 ⁸
III	14	19	—	151	—	—	91	275	+ 53	235	+ 50	14 ⁵
IV	4	4	2	49	—	—	45	104	+ 24	94	+ 20	9 ⁶
V	3	—	—	20	—	—	24	47	+ 10	43	+ 11	8 ⁵
VI	22	4	—	85	—	—	53	164	+ 102	140	+ 88	14 ⁶
Summa	93	36	3	448	—	—	307	887	+ 204	774	+ 204	12 ⁷

*) 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 54 man. — ²⁾ Inkl. personal vid filialverkstaden i Ystad med i medeltal 70 man under tiden ¹⁾/₁₂—³¹/₁₂ 1941. — ³⁾ Härav tryckeripersonal 35. — ⁴⁾ Inkl. 14 tjänstemän å distriktskanslierna men exkl. bilavdelningens personal i styrelsen.

Sektions nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹⁾			Antal ban- mäst- avd.	Bansektionens hela anställda personal ²⁾		Personal för drift								
	i huvud- spår	i sidospår					Anställd								
		perma- nenta	icke perma- nenta ²⁾				Antal	+ — mot f. å.	Ord.	E.o.	Åsp. o. kont- vakt.	Stad. ban- arb.	Ban- o. bygg.- arb.	Väg- vakter	Tillf. arbets- tagare	Summa
	Vid årets slut														
**) 1	487.5	113.5	23.1	9	471	+ 13	181	20	9	3	152	18	1	384	
2	494.0	133.3	9.8	11	517	+ 29	181	18	10	2	226	6	—	443	
3	332.9	200.1	4.6	8	524	+ 53	146	15	19	2	131	—	1	314	
4	361.8	102.0	5.3	9	939	+ 140	172	15	11	3	177	5	1	384	
24	40.1	207.5	—	4	380	+ 14	129	4	4	17	125	1	—	280	
I D	1 716.3	756.4	42.8	41	2 831	+ 249	809	72	53	27	811	30	3	1 805	
**) 5	164.3	151.0	4.3	6	369	— 51	129	3	—	13	111	—	1	257	
6	212.3	103.6	2.5	6	232	— 13	97	7	2	5	84	—	—	195	
7	399.8	68.0	7.6	8	231	+ 9	94	9	2	4	86	5	—	200	
8	339.7	112.8	3.3	8	642	+ 147	130	12	9	2	148	2	2	305	
**) 9	568.8	144.4	5.8	15	521	+ 69	194	21	6	1	181	18	—	421	
II D	1 684.9	579.8	23.5	43	1 995	+ 150	644	52	19	25	610	25	3	1 378	
**) 10	292.9	214.9	3.5	7	498	+ 27	169	21	3	3	196	25	1	418	
11	356.2	122.5	7.2	9	501	+ 63	153	17	4	10	194	—	—	378	
**) 12	543.4	202.4	5.1	15	632	+ 118	173	31	3	2	266	30	3	508	
**) 28 ⁴⁾	355.6	88.8	2.5	8	140	+ 140	32	23	—	—	40	33	—	128	
III D	1 548.1	628.6	18.3	39	1 771	+ 348	527	92	10	15	696	88	4	1 432	
13	416.5	76.3	4.4	9	392	+ 21	115	10	3	9	141	6	—	284	
14	470.4	120.7	6.2	11	490	+ 31	162	12	6	5	185	5	—	375	
15	496.6	170.4	8.4	12	570	+ 32	172	11	6	3	241	16	1	450	
16	498.6	51.9	3.6	9	244	+ 20	82	9	3	1	118	10	—	223	
17	446.6	47.7	7.6	9	387	+ 27	90	10	2	2	212	18	—	334	
IV D	2 328.7	467.0	30.2	50	2 083	+ 131	621	52	20	20	897	55	1	1 666	
18	200.6	82.2	2.0	7	357	— 2	118	7	7	7	180	3	1	323	
19	246.7	70.0	2.4	10	451	— 18	127	16	5	14	205	—	1	368	
20	413.9	94.7	6.4	9	538	+ 59	96	13	—	3	196	10	2	320	
**) 21	494.9	90.4	8.9	13	535	+ 253	128	6	3	1	268	5	—	411	
**) 22 ⁵⁾	—	—	—	—	141	— 237	40	3	—	1	55	—	—	99	
23	675.1	49.5	9.4	14	309	— 10	112	4	—	—	131	10	2	259	
V D	2 031.2	356.8	29.1	53	2 331	+ 45	621	49	15	26	1 035	28	6	1 780	
**) 25	599.7	106.8	4.0	13	457	+ 252	100	26	2	—	191	53	4	376	
**) 26	325.1	87.4	2.5	8	192	+ 98	65	6	—	—	85	16	5	177	
**) 27 ⁴⁾	460.3	64.3	4.1	8	89	+ 89	28	1	—	—	44	11	1	85	
VI D	1 385.1	258.5	10.6	29	738	+ 439	193	33	2	—	320	80	10	638	
Hela S J	10 694.3	3 077.1	151.5	255	11 749	+ 1 362	3 415	350	119	113	4 369	306	27	8 699	

*) Exklusive tjänstemän & 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) Alltså inkl. inom SJ huvudverkstädernas områden belägna spår, sammanlagt 56.5 km, men exkl. av SJ underhållna spår i främmande ägo, nämligen: å bs nr 24: Nyboda (resp. Årsta blockpost)—Stockholms slakt-hus, 5.3 km; å bs nr 5: Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Götelorgs frihamn, 5.2 km samt 62.2 km Göteborgs stad tillhöriga hamnspår; å bs nr 12: Ängelholm—Klippan, 27.5 km; å bs nr 18: Gammelstad—Karlsvikshyttan (driften inställd tills vidare sedan år 1930), 5.7 km; å bs nr 21: Sliud—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25.6 km; å bs nr 27: Ljungbyholm—Päryd (smalsp. 0.891 m), 18.4

och underhåll				Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten							Sektions nr
Använd		Tjänste- fri %	Ord.	E. o. och asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.		
+ — mot f. å.	Summa									+ — mot f. å.	
+ 5	344	+ 7	10·4	9	1	—	77	—	87	+ 8	**) 1
+ 26	404	+ 21	8·8	11	3	1	59	—	74	+ 3	2
+ 5	279	+ 6	11·1	30	7	1	172	—	210	+ 48	3
— 13	339	— 5	11·7	30	10	—	514	1	555	+ 153	4
+ 3	243	+ 8	13·2	17	3	1	79	—	100	+ 11	24
+ 26	1 609	+ 37	10·9	97	24	3	901	1	1 026	+ 223	I D
— 38	219	— 32	14·8	19	1	3	89	—	112	— 13	**) 5
— 6	173	— 7	11·3	7	1	—	29	—	37	— 7	6
+ 5	181	+ 7	9·5	3	1	—	27	—	31	+ 4	7
+ 6	268	+ 8	12·1	11	2	—	322	2	337	+ 141	8
+ 41	370	+ 40	12·1	14	3	—	82	1	100	+ 28	**) 9
— 2	1 211	+ 6	12·1	54	8	3	549	3	617	+ 152	II D
+ 27	374	+ 24	10·5	12	1	—	66	1	80	—	**) 10
+ 26	331	+ 24	12·4	18	4	—	101	—	123	+ 37	11
+ 101	445	+ 82	12·4	15	—	—	109	—	124	+ 17	**) 12
+ 128	120	+ 120	6·3	2	—	—	10	—	12	+ 12	**) 28 ⁴⁾
+ 282	1 270	+ 250	11·3	47	5	—	286	1	339	+ 66	III D
— 6	248	— 5	12·7	7	—	—	101	—	108	+ 27	13
— 2	338	+ 6	9·9	6	1	—	108	—	115	+ 33	14
+ 10	397	+ 6	11·8	8	2	—	110	—	120	+ 22	15
+ 9	198	+ 5	11·2	—	—	—	21	—	21	+ 11	16
—	302	+ 1	9·6	—	—	—	53	—	53	+ 27	17
+ 11	1 483	+ 13	11·0	21	3	—	393	—	417	+ 120	IV D
— 2	288	+ 12	10·8	6	—	—	28	—	34	—	18
+ 4	322	+ 10	12·5	9	3	—	71	—	83	— 22	19
+ 50	273	+ 39	14·7	10	1	—	205	2	218	+ 9	20
+ 195	367	+ 176	10·7	9	—	—	110	5	124	+ 58	**) 21
— 95	87	— 85	12·1	3	—	—	38	1	42	— 142	**) 22 ⁵⁾
+ 5	237	+ 1	8·5	4	—	—	33	13	50	— 15	23
+ 157	1 574	+ 153	11·6	41	4	—	485	21	551	— 112	V D
+ 188	346	+ 165	8·0	9	3	—	69	—	81	+ 64	**) 25
+ 83	170	+ 80	4·0	2	—	—	12	1	15	+ 15	**) 26
+ 85	79	+ 79	7·1	—	—	—	4	—	4	+ 4	**) 27 ⁴⁾
+ 356	595	+ 324	6·7	11	3	—	85	1	100	+ 83	VI D
+ 830	7 742	+ 783	11·0	271	47	6	2 699	6,27	3 050	+ 532	Hela S J

km. I längden av permanenta sidospår ingå 290·9 km hamn- och industrispår, tillhöriga SJ. Dessutom funnos å samtliga sektioner en del sidospår (hamn- och industrispår m. m.) i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut, förutom ovan särskilt nämnda, Göteborgs stad tillhöriga spår, 599·1 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls genom SJ försorg. — ²⁾ Grusgröppspår o. d. — ³⁾ Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 12. — ⁴⁾ Sektionen tillkom den 1/7 1941. De i tabellen angivna personalantal utgöras givetvis av medeltal per helår. — ⁵⁾ Sektionen uppgick 1/7 1941 i 21 bs. Angivna personalantal medeltal per helår. — ⁶⁾ Inklusiv 15 vägvakter, varav 7 enbart å 23 bansektionen, och 6 entreprenadarbetare, samtliga sistnämnda å 23 bansektionen.

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

Sektions nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						Summa	+ — mot f. å.
	Ord.	E. o.	Stad. ban. arb.	Ban. o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare			
— ¹⁾	16	4	—	83	1	104	+ 23	
** ²⁾ 1	—	—	—	—	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	—	—	—	—	—	—	
24	—	—	—	—	—	—	— 9	
I D	—	—	—	—	—	—	— 9	
** ²⁾ 5	—	—	—	—	—	—	—	
6	—	—	—	—	—	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	—	
8	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 9	—	—	—	—	—	—	— 5	
II D	—	—	—	—	—	—	— 5	
** ²⁾ 10	—	—	—	9	—	9	+ 9	
11	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 12	4	—	—	42	—	46	+ 46	
** ²⁾ 28 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	
III D	4	—	—	51	—	55	+ 55	
13	—	—	—	—	—	—	—	
14	1	1	—	41	—	43	+ 39	
15	3	—	—	29	—	32	+ 32	
16	—	—	—	—	—	—	—	
17	—	—	—	—	—	—	—	
IV D	4	1	—	70	—	75	+ 71	
18	—	—	—	—	—	—	—	
19	—	—	—	—	—	—	—	
20	5	1	—	113	—	119	+ 68	
** ²⁾ 21	7	—	—	116	—	123	— 55	
— ³⁾	1	—	—	121	—	122	— 21	
** ²⁾ 22 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	
23	—	—	—	—	—	—	—	
V D	13	1	—	350	—	364	— 8	
** ²⁾ 25	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 26	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 27 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	
VI D	—	—	—	—	—	—	—	
Hela S J	37	6	—	554	1	598	+ 127	

*¹⁾ Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

**²⁾ 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⁾ Sektionen tillkom den $\frac{1}{7}$ 1941. — ³⁾ Personal tillhörande »Elektrifieringen, Umeå». — ⁴⁾ Sektionen uppgick $\frac{1}{7}$ 1941 i 21 bs.

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

och färjor.

Sektions- nr	Antal lokstationer med antal lok i tjänst i medeltal			Antal lok i tjänst i medeltal		Anställd personal						Använd personal				Tjänstefri %	
	1-5	6-25	över 25	el. ¹⁾	ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont.-vakt.	Verk-stads- arb.	Tillf. ar-bets- tagare	Summa	+ - mot f. å.	Åk-an- de	+ - mot f. å.	Sta-tio-när		+ - mot f. å.
**1	2	—	1	165	25	860	208	87	48	158	1 361	+ 35	483	+ 18	653	— 21	16 ⁵
2	5	1	—	13	27	427	44	43	3	56	573	+ 54	374	+ 61	161	+ 15	6 ⁶
I D	7	1	1	178	52	1 287	252	130	51	214	1 934	+ 89	857	+ 79	814	—	613⁶
**5	5	1	1	77	49	661	32	85	25	127	930	+ 87	448	+ 26	344	+ 38	14 ⁸
6	2	—	1	22	31	213	23	37	2	55	330	+ 52	205	+ 52	95	+ 8	9 ¹
II D	7	1	2	99	80	874	55	122	27	182	1 260	+ 133	653	+ 75	439	+ 41	13³
**10	11	—	2	96	77	737	83	146	23	129	1 118	+ 145	560	+ 93	399	+ 20	14 ²
**28 ²⁾	—	—	1	—	22	55	5	11	—	25	96	+ 96	59	+ 59	30	+ 30	7 ³
Färjor	—	—	—	—	—	147	28	—	—	76	251	+ 11	227	+ 12	—	—	9 ⁶
III D	11	—	3	96	99	939	116	157	23	230	1 465	+ 252	816	+ 164	429	+ 50	13⁶
13	3	—	1	—	42	219	13	37	—	70	339	+ 63	155	+ 22	129	+ 22	16 ²
14	3	—	1	5	36	258	11	23	—	80	372	+ 43	181	+ 25	142	+ 9	13 ²
15	—	—	2	50	59	472	49	33	—	99	653	+ 68	341	+ 45	235	+ 30	11 ⁸
IV D	6	—	4	55	137	949	73	93	—	249	1 364	+ 174	677	+ 92	506	+ 61	13³
19	1	2	1	62	5	397	44	106	—	65	612	+ 37	235	+ 4	293	+ 12	13 ⁷
20	—	—	1	—	62	288	56	91	1	186	622	+ 191	272	+ 62	294	+ 101	9 ⁰
21	2	1	1	5	63	266	42	79	—	110	497	+ 14	262	+ 9	182	+ 3	10 ⁷
V D	3	3	3	67	130	951	142	276	1	361	1 731	+ 242	769	+ 75	769	+ 116	11¹
**25	1	1	1	—	84	217	47	15	32	70	381	+ 182	185	+ 88	163	+ 78	8 ⁷
**27 ²⁾	3	4	—	—	36	88	9	6	32	52	187	+ 187	88	+ 88	81	+ 81	9 ⁶
VI D	4	5	1	—	120	305	56	21	64	122	568	+ 369	273	+ 176	244	+ 159	9⁰
Hela SJ	38	10	14	495	618	5 305	694	799	166	1 358	8 322	+ 1 259	4 075	+ 661	3 201	+ 424	12⁶

Anm. I antalen lok i tjänst ingår 34 motorvagnar men icke 102 rälsbussar och 70 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal. Å de olika lokstationerna voro loken och motorvagnarna fördelade på sätt framgår av följande sammanställning.

Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l			
	El-lok	El-mo-torv.	Ång-lok	Förb.-motorv.		El-lok	El-mo-torv.	Ång-lok	Förb.-motorv.		El-lok	El-mo-torv.	Ång-lok	Förb.-motorv.
Uppsala	—	—	4	—	Näsåsjö	4	—	1	—	Bollnäs.....	50	—	21	—
Hagalunds Ö.....	163	1	21	—	Alvesta	1	—	—	—	Gävle.....	—	—	37	1
Katrineholm ...	1	—	—	—	Vislanda	—	—	1	—	15 mask.	50	—	58	1
1 mask.	164	1	25	—	Älmhult	—	—	1	—	Abisko	1	—	—	—
Krylbo	3	—	2	—	Hässleholm.....	1	—	—	—	Kiruna	20	2	—	—
Örebro	—	—	3	—	Estöv	1	—	—	—	Gällivare	7	—	—	—
Hallsberg.....	5	—	1	—	Malmö	73	12	11	—	Luleå	32	—	5	—
Norrköping.....	2	—	5	—	Laholm	1	—	—	—	19 mask.	60	2	5	—
Linköping.....	1	—	13	—	Ängelholm	1	—	1	—	20 mask.	—	—	62	—
Mjölby	2	—	3	—	Klippan	—	—	—	1	Skellefteh. Ö. ...	—	—	8	—
2 mask.	13	—	27	—	Hälsingborg ...	1	—	58	—	Vännäs	5	—	44	—
Falköping	3	—	5	—	Kävlinge	—	—	2	1	Mellansel.....	—	—	5	—
Jönköping	1	—	1	—	Trelleborg	1	—	—	—	Storuman	—	—	6	—
Göteborg	73	—	23	—	10 mask.	84	12	75	2	21 mask.	5	—	63	—
Varberg	—	—	3	—	Ystad 28 mask.	—	—	21	1	Vänersborg	—	—	14	1
Lysekil.....	—	—	4	—	Ulriksfors	—	—	1	—	Borås.....	—	—	40	7
Öddevalla.....	—	—	11	1	Östersund	—	—	36	—	Falkenberg	—	—	4	1
Tidaholm.....	—	—	1	—	Sveg	—	—	1	—	25 mask.	—	—	58	9
5 mask.	77	—	48	1	Orsa	—	—	4	—	Oskarshamn ...	—	—	4	1
Mora.....	—	—	1	—	13 mask.	—	—	42	—	Mönsterås	—	—	3	—
Kristinehamn...	21	—	30	—	Härnösand	—	—	1	1	Kalmar V	—	—	9	2
Kil	1	—	—	—	Ånge	5	—	30	—	Kalmar S	—	—	18	—
6 mask.	22	—	31	—	Sundsvall C ...	—	—	3	—	Karlskrona	—	—	6	—
					Harmånger	—	—	1	—	Växjö	—	—	8	1
					14 mask.	5	—	35	1	Lessebo	—	—	1	—
										27 mask.	—	—	49	4
										Summa	480	15	599	19

*) 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) Exklusive 2 lok litt. Öc. stationerade i Moholm resp. Alingsås, vilka hela året disponerades av banavdelningen för ledningsunderhållsarbeten. — 2) Sektionen inrättades den 1/1, 1911; antalen lokstationer i olika grupper beräknade på grundval av medelantalen lok under tiden 1/1-31/12 1941, övriga antal äro medelantal per år; jfr not 4 å sid. 11. — 3) Förutom vid lokstationerna Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar V och Kalmar S placerade lok och motorvagnar (sammanlagt 34 under första halvåret), vilka under andra halvåret tillhörde 27 maskinsekt.; se sistnämnda sektion.

Sektions nr	Antal vid årets slut			Anställd personal								Summa	+ — mot f. å.
	Egna stationer ¹⁾ och trafikplatser		Häll- och lastplatser ³⁾	Ord.	E. o.	Aspiranter	Kontorsvakter	Omlastare	Platsvakter ⁴⁾	Postbitr. ⁴⁾	Tillf. arb. betst.		
	Stationer över kl. samt kl. 1-4	övriga ²⁾											
**1	9	35	67	646	84	75	6	—	10	2	54	877	— 327
2	7	40	51	590	81	64	6	4	20	3	89	857	+ 36
3	10	26	36	776	103	112	6	9	7	2	127	1 142	+ 61
**4	12	26	22	728	123	111	11	3	5	2	114	1 097	— 425
**24 ^{e)}	7	5	1	541	107	100	12	—	—	—	109	869	+ 869
I D	45	132	177	3 281	498	462	41	16	42	9	493	4 842	+ 214
**5	15	40	62	910	162	81	10	10	12	1	153	1 339	+ 337
6	6	18	7	380	69	56	6	2	2	2	51	568	+ 29
7	4	25	64	176	31	28	—	4	8	4	41	292	+ 26
**8 ⁷⁾	—	—	—	222	32	32	1	10	3	2	38	340	— 323
**9	11	58	68	508	60	49	4	2	29	6	78	736	+ 189
II D	36	141	201	2 196	354	246	21	28	54	15	361	3 275	+ 249
**10	12	29	12	1 000	110	146	15	—	16	2	170	1 459	+ 145
11	9	22	6	448	72	99	5	13	5	1	114	757	+ 61
**12	14	68	30	625	58	82	7	—	20	14	79	885	+ 230
**28 ^{e)}	6	44	44	109	16	3	4	—	8	2	31	173	+ 173
III D	41	163	92	2 182	256	330	31	13	49	19	394	3 274	+ 609
**13	4	26	105	228	40	36	3	—	14	4	59	384	+ 43
**14	8	46	131	487	77	58	3	—	19	5	142	791	+ 158
**15	11	48	58	511	82	48	5	—	8	7	93	754	+ 73
16	2	23	63	108	20	7	—	—	13	6	24	178	+ 11
**17 ⁷⁾	—	—	—	81	6	5	—	—	10	2	24	128	— 111
IV D	25	143	357	1 415	225	154	11	—	64	24	342	2 235	+ 174
19	3	32	21	253	78	70	1	—	4	5	48	459	+ 18
20	7	16	109	235	71	103	6	—	24	4	105	548	+ 90
21	10	29	113	309	62	73	3	—	14	11	112	584	+ 94
V D	20	77	243	797	211	246	10	—	42	20	265	1 591	+ 202
**25	6	55	72	356	55	22	9	—	23	8	83	556	+ 303
**26	7	26	31	255	23	10	13	—	17	2	53	373	+ 235
**27 ^{e)}	—	44	74	63	3	5	2	—	15	2	10	100	+ 100
VI D	13	125	177	674	81	37	24	—	55	12	146	1 029	+ 638
Hela S J	180	781	1 247	10 545	1 625	1 475	138	57	306	99	2 001	16 246	+2 086

*^{e)} 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 4, 7, 24 och 26, två inom vardera av 1, 5, 9, 12 och 15, tre inom vardera av 2 och 28, fyra inom 25 samt fem inom 27 trafiksektionen. — ²⁾ Inklusive stationer, underställda föreståndaren vid annan station. — ³⁾ Inklusive hållplatser för endast rälsbussar. — ⁴⁾ Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade

i medeltal*) (forts.): Trafiksektioner.

Använd personal										Tjänstefri personal %	Sektions nr
Te-tjänst		Stationstjänst			Tågtjänst		Utbetalad övertidsersättning ⁵⁾ kr.	Summa personal	+ - mot f. å.		
sta-digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga egentlig- trafik- tjänst	snöskott- och viss renhålln.	sta-digv.	tillf.					
15	—	590	50	22	90	1	33 908	768	— 278	12·4	**) 1
11	—	537	112	10	76	2	7 415	748	+ 31	12·7	2
9	—	775	131	12	59	—	5 004	986	+ 41	13·7	3
17	—	689	108	21	98	3	11 901	936	— 378	14·7	**) 4
6	1	611	112	10	3	—	29 950	743	+ 743	14·5	**) 21 ⁶⁾
58	1	3 202	513	75	326	6	88 178	4 181	+ 159	13·7	I D
11	1	845	184	1	93	—	18 886	1 135	+ 286	15·2	**) 5
10	1	372	48	12	36	—	4 112	479	+ 12	15·7	6
6	—	156	47	10	36	—	710	255	+ 22	12·7	7
5	—	218	43	2	27	—	2 327	295	— 285	13·2	**) 8 ⁷⁾
13	—	377	130	3	121	1	14 406	645	+ 158	12·4	**) 9
45	2	1 968	452	28	313	1	40 441	2 809	+ 184	14·2	II D
14	—	957	201	5	73	—	26 646	1 250	+ 107	14·8	**) 10
9	—	465	117	14	38	1	11 827	644	+ 41	14·9	11
15	1	535	135	—	79	1	13 573	766	+ 192	13·4	**) 12
6	—	92	35	—	20	6	—	159	+ 159	8·1	**) 28 ⁶⁾
44	1	2 049	488	19	210	8	52 046	2 819	+ 499	13·9	III D
7	1	190	61	21	45	3	7 685	328	+ 31	14·6	**) 13
12	—	431	120	48	61	6	15 048	678	+ 117	14·3	**) 14
14	—	456	74	34	60	6	17 208	644	+ 50	14·6	**) 15
6	—	78	44	4	24	—	4 689	156	+ 8	12·4	16
2	1	60	27	9	13	3	2 027	115	— 99	10·2	**) 17 ⁷⁾
41	2	1 215	326	116	203	18	46 657	1 921	+ 107	14·0	IV D
6	1	305	53	7	27	1	1 911	400	+ 11	12·9	19
11	1	281	125	10	55	6	30 028	489	+ 64	10·8	20
10	1	312	111	26	51	9	13 806	520	+ 72	11·0	21
27	3	898	289	43	133	16	45 745	1 409	+ 147	11·4	V D
10	—	303	111	5	54	6	2 735	489	+ 257	12·1	**) 25
10	2	221	63	—	38	3	16 778	337	+ 212	9·7	**) 26
4	1	45	21	—	21	1	—	93	+ 93	7·0	**) 27 ⁶⁾
24	3	569	195	5	113	10	19 513	919	+ 562	10·7	VI D
239	12	9 901	2 263	286	1 298	59	292 580	14 058	+ 1 658	13·5	Hela S J

på grundval av antalet arbetsdagar, 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⁾ Övertidsersättningen motsvarar ett visst antal tillfälliga, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ⁶⁾ Sektionen inrättades den 1/7 1941; personalantalen utgöras emellertid givetvis av medelantal per *helår*. — ⁷⁾ Sektionen indrogs den 30/6 1941; personalantalen utgöras givetvis av medelantal per *helår*.

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o								
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	31	32	33	35 11	35 12	35 13	35 21	35 22	
				Sektions- ledning	Linje- tjänst	Anlägg- n. för elektr. tågdrift ¹⁾	Ban- vallen	Broar, vägportar och trummor	Vägar, vägbroar o. gång- banor	Råler med till- behör	Spårväxlar och kors- ningar med tillbehör	
*) 1	2 076·4	+ 98·9	+ 162·2	87·6	276·3	97·6	54·3	14·4	13·1	83·7	82·1	
2	2 370·0	+ 84·4	+ 360·6	65·7	350·2	61·4	227·6	15·6	18·2	85·7	68·2	
3	1 725·5	+ 85·9	+ 239·7	88·3	238·9	65·5	31·3	10·7	7·4	115·6	149·8	
4	1 768·0	— 220·1	— 172·3	114·0	248·7	61·3	49·2	7·4	9·0	70·1	95·0	
24	1 759·6	— 45·6	+ 39·4	96·3	366·0	7·8	28·7	46·7	20·2	136·9	153·0	
I D	9 699·5	+ 3·5	+ 629·6	451·9	1 480·1	293·6	391·1	94·8	67·9	492·0	548·1	
*) 5	1 488·6	+ 60·4	— 121·1	116·0	174·2	46·6	62·7	48·1	2·6	80·3	126·7	
6	1 037·6	— 1·3	+ 24·8	74·0	147·5	33·0	48·7	13·5	2·6	56·1	68·2	
7	1 017·8	+ 26·6	+ 155·2	51·6	204·6	—	42·9	6·3	5·5	45·3	15·8	
8	1 492·5	— 94·9	+ 104·6	89·3	194·5	59·7	86·7	12·3	5·8	63·1	62·5	
*) 9 ³⁾	2 077·5	+ 165·1	+ 347·9	115·3	297·5	103·3	125·6	33·8	26·1	76·3	143·1	
» ⁴⁾	165·2	+ 2·5	+ 165·2	—	25·5	—	7·2	4·3	1·0	10·8	2·6	
II D	7 279·2	+ 158·4	+ 676·6	446·2	1 043·8	242·6	373·8	118·3	43·6	331·9	418·9	
*) 10	2 714·4	+ 466·9	+ 281·5	102·0	320·7	77·4	42·4	8·7	35·4	219·5	179·2	
11	1 884·3	— 181·8	+ 237·6	83·7	223·3	66·4	111·8	10·7	3·5	113·3	121·0	
*) 12	2 639·8	+ 243·3	+ 673·5	104·4	391·0	34·5	131·1	19·7	22·5	107·3	132·7	
*) 28	460·1	+ 67·2	+ 460·1	19·4	95·9	—	16·1	0·9	15·7	25·4	10·7	
III D	7 698·6	+ 595·6	+ 1 652·7	309·5	1 030·9	178·3	301·4	40·0	77·1	465·5	443·6	
13	1 548·2	— 4·1	+ 5·1	55·5	240·6	25·9	93·3	22·9	15·6	62·0	21·4	
14	1 937·5	+ 199·5	+ 226·8	69·7	278·6	58·1	79·9	13·8	12·1	112·9	26·3	
15	2 141·3	— 3·6	+ 130·8	71·6	321·6	65·9	109·9	19·6	11·1	180·8	49·3	
16	1 142·5	+ 23·7	+ 143·0	46·4	211·1	—	45·1	15·4	6·4	39·1	16·0	
17	1 694·2	+ 130·2	+ 221·8	61·8	254·7	—	187·5	38·4	13·1	68·6	14·8	
IV D	8 463·7	+ 0·25·7	+ 727·5	305·0	1 306·6	149·9	515·7	110·1	58·3	463·4	127·8	
18	1 675·2	— 7·7	+ 83·3	80·8	240·8	131·3	78·9	13·2	4·4	74·2	51·8	
19	2 159·0	— 21·0	+ 208·2	94·6	264·9	142·5	94·6	5·8	7·0	93·6	62·3	
20	1 980·5	+ 534·4	+ 565·9	72·1	272·3	—	175·7	10·3	9·5	89·8	42·8	
*) 21	1 981·6	+ 324·8	+ 949·1	74·9	288·7	53·7	177·2	30·0	8·8	85·1	16·9	
*) 22	494·8	— 32·0	— 386·2	19·9	321·6	14·3	8·0	1·9	1·2	31·9	4·0	
23	1 438·7	+ 141·7	+ 257·6	56·7	67·9	—	63·2	11·4	9·1	53·1	8·8	
V D	9 729·8	+ 940·2	+ 1 677·9	399·0	1 456·2	341·8	597·6	72·6	40·0	427·7	186·6	
*) 25 ³⁾	1 407·6	+ 8·2	+ 622·2	71·2	289·3	—	68·6	9·4	14·5	42·4	53·8	
» ⁴⁾	161·8	— 0·7	+ 161·8	—	23·0	—	6·3	0·2	0·3	3·7	0·6	
*) 26 ³⁾	712·6	+ 34·2	+ 353·9	44·6	127·9	—	20·1	3·0	3·4	36·4	34·7	
» ⁴⁾	78·1	— 101·3	+ 78·1	—	23·3	—	5·4	0·1	0·5	2·8	0·7	
*) 27 ⁵⁾	485·1	+ 141·2	+ 485·1	16·3	55·2	—	19·2	0·6	1·7	13·8	6·2	
VI D	2 845·2	+ 81·6	+ 1 701·1	132·0	518·7	—	119·6	13·3	20·4	99·1	96·0	
Hela SJ	45 716·0	+ 1 805·0	+ 7 065·4	2 043·6	6 836·3	1 206·2	2 299·2	449·1	307·3	2 279·6	1 821·0	

*) 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. — ³⁾ Normalspåriga delen. — ⁴⁾ Smalspåriga delen. — ⁵⁾ Endast smalspår. — ⁶⁾ 320·0 tusen kr. av anslaget fördelades icke på de olika bansektionerna

i tusental kronor; Bansektioner.

n u m m e r

35 23	35 24, 25	35 31-37	35 41-48	35 51-75	35 77	35 11-77	78	71	3 00, 08	Sektions nr
Sliprar	Riktning och ballast	Anläggningar för elektr. tågdrift ²⁾	Husbyggnader	Övriga anläggning, stängsel m. m. utom snöskydd	Snöröjning	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inventarier och effekter	Hjälpanläggningar	Inkomster	
377·4	489·0	54·3	103·9	271·1	49·2	1 592·5	28·1	—	5·7	*) 1
451·1	425·7	56·4	196·4	303·8	22·3	1 871·0	24·6	—	2·9	2
246·5	310·1	70·0	119·5	241·1	21·0	1 323·0	18·2	—	8·4	3
275·3	441·7	41·0	72·2	237·4	25·2	1 323·5	24·8	—	4·3	4
172·0	162·4	25·8	251·9	226·7	17·2	1 241·5	22·3	92·6	66·9	24
1 522·3	1 828·9	247·5	743·9	1 280·1	134·9	7 351·5	118·0	92·6	88·2	I D
162·2	243·0	78·5	95·9	208·2	43·7	1 151·9	20·4	0·1	20·6	*) 5
197·7	126·3	31·6	60·6	139·0	16·9	761·2	20·5	9·3	7·9	6
257·3	173·1	—	36·2	128·9	38·2	749·5	17·9	—	5·8	7
194·0	356·3	50·9	62·7	213·4	22·4	1 130·1	24·1	—	5·2	8
308·5	301·6	62·4	105·2	348·2	43·3	1 574·0	19·3	—	31·9	*) 9 ³⁾
55·7	29·3	—	7·5	16·1	3·7	138·2	1·6	—	0·1	4)
1 175·4	1 229·5	223·4	368·1	1 053·8	168·2	5 504·9	103·8	9·4	71·5	II D
350·1	465·6	58·9	243·6	510·2	47·3	2 160·9	35·7	26·3	8·6	*) 10
313·9	437·1	90·6	80·0	222·2	7·8	1 511·9	26·5	—	27·5	11
440·9	602·3	30·5	175·5	399·3	48·1	2 109·9	33·6	—	33·6	*) 12
74·9	83·8	—	24·3	65·5	21·7	339·0	6·8	—	1·0	*) 28
1 179·8	1 588·8	180·0	523·4	1 197·2	124·9	6 121·7	102·6	26·3	70·7	III D
276·4	357·6	14·3	121·3	197·3	74·5	1 256·6	31·5	0·7	62·6	13
386·3	519·1	35·0	67·3	211·4	43·1	1 508·2	24·7	—	1·8	14
391·6	490·2	33·9	73·2	265·2	34·2	1 659·0	30·3	—	7·1	15
331·7	244·0	—	40·4	108·4	22·0	868·5	17·2	—	0·7	16
308·3	434·8	—	73·5	162·6	58·6	1 360·2	20·3	—	2·8	17
1 694·8	2 045·7	83·2	376·2	944·9	232·4	6 652·5	124·0	0·7	75·0	IV D
255·0	336·2	54·2	43·9	216·1	73·1	1 201·0	24·0	—	2·7	18
283·2	507·2	152·3	87·9	169·4	178·6	1 641·9	29·4	—	14·3	19
490·5	415·6	—	131·6	211·3	66·1	1 643·2	30·9	—	38·0	20
334·0	558·5	48·5	88·8	152·7	47·2	1 547·7	28·1	—	11·5	*) 21
186·1	99·5	8·4	5·8	23·5	19·3	389·6	6·2	—	3·1	*) 22
427·2	302·5	—	30·4	75·8	56·9	1 038·4	26·0	—	4·0	23
1 976·0	2 219·5	263·4	388·4	848·8	441·2	7 461·8	144·6	—	73·6	V D
325·3	213·1	—	108·3	164·1	22·8	1 022·8	33·9	—	9·6	*) 25 ³⁾
62·9	23·2	—	17·0	19·4	4·4	138·0	1·1	—	0·3	4)
174·0	128·3	—	31·7	87·7	13·7	533·0	7·8	—	0·6	*) 26 ³⁾
5·3	17·0	—	1·9	16·1	4·4	54·2	0·6	—	—	4)
264·7	64·2	—	22·0	18·0	0·9	411·3	3·9	—	1·6	*) 27
832·7	445·3	—	180·9	305·3	46·2	2 159·3	47·3	—	12·1	VI D
8 381·0	9 358·2	997·5	2 580·9	5 630·1	1 147·8	35 251·7	640·3	129·0	391·1	Hela S J

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o n u m m e r					
				41	42, 46 11—19, 27	42 31	42, 46 33, 40, 50	43 11—19, 27	43 36 minus 1 35
	Summa	+ — mot kostn. st. ¹⁾	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Personal- utgifter för ångloktj. ²⁾	Lok- bränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj. ²⁾	Personal- utgifter för elektro- loktj. ³⁾	Elektrisk energi för tågrörel- sen ⁴⁾
*)1	11 988·1	+ 124·7	+ 1 030·2	97·2	366·4	654·0	9·2	2 852·6	2 832·2
2	5 846·3	+ 176·3	+ 582·0	79·4	293·9	680·3	10·2	1 894·5	1 890·5
I D	17 834·4	+ 301·0	+ 1 612·2	176·6	660·3	1 334·3	19·4	4 747·1	4 722·7
*)5 ⁵⁾	8 758·2	— 107·8	+ 624·8	102·5	770·7	1 131·8	66·0	1 984·4	2 643·1
» ⁶⁾	458·3	+ 87·0	+ 458·3	—	76·0	179·2	4·6	—	—
6	4 408·8	+ 890·7	+ 1 353·0	60·1	566·3	1 836·4	21·2	565·9	534·9
II D	13 625·3	+ 869·9	+ 2 436·1	162·6	1 413·0	3 147·4	91·8	2 550·3	3 178·0
*)10	10 726·4	+ 396·6	+ 2 047·0	98·9	946·1	1 725·9	52·4	2 480·7	2 760·3
*)28	1 025·0	+ 156·9	+ 1 025·0	13·6	302·5	544·0	24·7	—	—
III D	11 751·4	+ 553·5	+ 3 072·0	112·5	1 248·6	2 269·9	77·1	2 480·7	2 760·3
13	4 272·1	— 191·0	+ 1 023·9	56·9	819·2	2 336·6	26·5	147·8	112·7
14	4 833·9	+ 38·2	+ 1 081·2	53·4	736·3	2 049·1	21·8	430·4	634·2
15	7 611·3	+ 648·4	+ 1 457·4	66·3	894·5	2 310·0	31·8	1 303·3	1 740·3
IV D	16 717·3	+ 419·2	+ 3 562·5	176·6	2 450·0	6 755·7	80·1	1 881·5	2 487·2
19	4 975·5	+ 410·8	+ 312·5	88·6	40·2	113·3	1·5	1 646·5	1 231·2
20	7 837·2	+ 3 683·4	+ 1 763·1	84·7	1 848·3	4 180·4	67·5	2·4	—
21	6 171·9	+ 1 663·7	— 1 441·1	61·3	925·5	2 523·7	58·5	607·6	881·6
V D	18 984·6	+ 5 762·9	+ 634·5	234·6	2 814·0	6 817·4	127·5	2 256·6	2 112·8
*)25 ⁵⁾	4 184·0	+ 92·7	+ 1 932·9	71·6	914·8	2 334·6	54·2	—	—
» ⁶⁾	534·2	+ 25·8	+ 534·2	—	118·1	229·0	10·2	—	—
*)27 ⁵⁾	1 528·1	+ 480·0	+ 1 528·1	23·2	277·5	936·3	20·4	—	—
» ⁶⁾	925·5	+ 220·9	+ 925·5	—	181·0	494·2	15·6	—	—
VI D	7 171·8	+ 819·4	+ 4 920·7	94·8	1 491·4	3 991·1	100·4	—	—
Hela S J	86 084·8	+ 8 725·9	+ 16 238·0	957·7	10 077·3	24 318·8	496·8	13 916·1	15 261·0

Sektions nr	K o n t o n u m m e r									
	43 30, 40	44, 45	46 32	47	48 minus 4 08	76, 77	78	35	71	4 00, 10—51
	Övr. sakl. utgifter för elektro- loktj. ³⁾	Lokstallar samt vatten o. kolstation- er	Motor- vagns- bränsle	Vagn- tjänst	Verkstads- tj., gemens. omkostna- der	Underhåll av rull- materiel	Underhåll av inventa- rier o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m.	Hjälp- anlägg- ningar	In- komster
*)1	191·4	587·8	—	1 602·5	71·7	1 894·1	28·7	92·4	712·2	4·3
2	82·5	420·5	—	27·0	9·9	428·9	7·6	27·0	—	5·9
I D	273·9	1 008·3	—	1 629·5	81·6	2 323·0	36·3	119·4	712·2	10·2
*)5	76·1	456·2	23·7	460·8	47·9	915·0	26·0	19·6	64·3	29·9
»	—	55·8	1·5	15·3	20·7	99·4	2·9	2·9	—	—
6	25·9	213·6	0·1	34·3	18·1	341·5	10·3	11·7	169·0	0·7
II D	102·0	725·6	25·3	510·6	86·7	1 355·9	39·2	34·2	233·3	30·6
*)10	159·3	821·6	4·6	412·8	54·0	1 105·4	40·2	21·3	55·6	12·6
*)28	—	101·9	0·9	7·2	0·6	28·8	0·1	0·7	—	—
III D	159·3	923·4	5·5	420·0	54·6	1 134·2	40·3	22·0	55·6	12·6
13	5·3	347·6	—	66·7	12·9	242·7	9·1	20·6	28·0	7·5
14	28·1	477·8	—	14·6	14·5	324·7	6·4	25·5	—	0·9
15	46·2	476·8	— 2·7	134·5	24·3	533·7	15·2	39·9	—	2·8
IV D	79·6	1 302·2	— 2·7	215·8	51·7	1 106·1	30·7	86·0	28·0	11·2
19	144·6	377·5	—	159·5	118·3	950·6	19·4	34·0	99·8	49·5
20	1·7	761·5	1·6	124·3	71·7	528·9	17·5	40·1	112·5	5·9
21	44·7	408·5	—	68·0	28·9	450·9	20·1	37·5	56·8	1·7
V D	191·0	1 547·5	1·6	351·8	218·9	1 930·4	57·0	111·6	269·1	57·1
*)25 ⁵⁾	—	337·0	17·6	156·0	27·9	268·5	3·6	0·9	—	2·7
» ⁶⁾	—	46·9	22·6	6·6	5·7	94·6	0·5	0·1	—	0·1
*)27 ⁵⁾	—	100·1	2·5	49·7	7·9	107·2	6·7	0·5	— 3·8	0·1
» ⁶⁾	—	58·9	22·8	16·2	6·2	128·1	1·7	0·8	—	—
VI D	—	542·9	65·5	228·5	47·7	598·4	12·5	2·3	— 3·8	2·9
Hela S J	805·8	6 049·9	95·2	3 356·2	541·2	8 448·0	216·0	375·5	1 294·4	124·6

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

1) Bortsett från kostnader för elektrisk energi för tågrörelsen i fråga om de olika sektionerna och distrikten men inberäknat nämnda kostnad beträffande hela S J. Kostnaden ifråga bokföres nämligen i sin helhet i styrelsen och ingår ej i sektionernas och distrikternas kostnadsstat. — 2) Inklusivt förbränningsmotorvagnstjänst. — 3) Inklusivt elektromotorvagnstjänst. — 4) Kostnaderna äro fördelade på de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion utförd antal lokkilometer; jfr not 1. — 5) Normalspåriga delen. — 6) Smalspåriga delen.

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

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo) ¹⁾			K o n t o n u m m e r									
	Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f.å.	51	52	53	44—46	47	35	71	78	5 0 0	52 9 9
				Sek- tions- led- ning	Stations- tjänst ²⁾	Tåg- tjänst	Stalltj. samt rälsbuss- och loko- motorvåg- tjänst ³⁾	Vagn- tjänst	Snö- röj- ning	Hjälp- an- lägg- ningar m m. ⁴⁾	Under- håll av inventarier och ef- fekter	In- kom- ster	Utgifter vid ma- skinsek- tionerna för viss vagnväx- lingslok- tjänst ⁵⁾
*)1	4 543 ⁶	+ 68 ⁷	— 1 436 ⁶	135 ⁴	3 577 ²	546 ⁷	82 ⁴	53 ⁰	129 ³	—	28 ⁶	9 ⁰	301 ⁴
2	3 858 ¹	+ 135 ⁷	+ 345 ⁹	98 ⁷	3 048 ¹	406 ⁶	91 ⁰	213 ⁸	19 ⁸	—	16 ⁹	36 ⁸	364 ⁴
3	4 859 ⁰	+ 83 ¹	+ 416 ⁸	77 ³	4 053 ¹	364 ¹	2 ⁵	343 ⁸	60 ¹	0 ²	16 ⁰	58 ¹	596 ²
*)4	5 237 ⁶	+ 158 ⁵	— 1 778 ⁵	149 ⁸	4 2 6 ⁵	639 ⁹	—	107 ²	116 ²	—	22 ⁵	14 ⁵	535 ⁷
*)24	4 396 ⁹	+ 567 ⁰	+ 4 396 ⁹	77 ⁰	4 166 ⁷	12 ⁷	—	67 ⁴	16 ²	—	56 ⁹	0 ¹	541 ¹
I D	22 895 ²	+ 1 013 ⁰	+ 1 944 ³	538 ²	19 061 ⁶	1 970 ⁰	175 ⁹	785 ²	341 ⁷	0 ²	140 ⁹	118 ⁵	2 338 ⁸
*)5	6 182 ⁹	+ 183 ²	+ 1 708 ⁵	131 ⁴	4 898 ²	566 ⁹	15 ⁸	30 ⁸	18 ⁹	—	51 ⁵	30 ¹	997 ⁰
6	2 528 ³	+ 170 ⁹	+ 140 ⁸	86 ⁰	1 983 ⁸	218 ²	37 ⁸	153 ⁷	43 ³	—	8 ⁹	3 ⁴	299 ³
7	1 308 ⁰	+ 51 ¹	+ 207 ⁰	60 ⁹	847 ³	146 ⁴	180 ²	55 ²	31 ⁷	—	2 ²	15 ⁹	73 ⁰
*)8	1 431 ²	— 13 ⁰	— 1 332 ⁰	42 ⁴	1 186 ⁴	146 ²	13 ⁶	47 ³	15 ²	—	5 ⁸	25 ⁷	143 ²
*)9 ⁶⁾	3 193 ⁵	+ 334 ¹	+ 698 ⁷	108 ⁹	2 264 ⁵	642 ⁹	101 ⁰	50 ⁶	14 ²	—	11 ⁴	—	65 ³
» 7)	177 ⁵	+ 40 ⁵	+ 177 ⁵	—	124 ⁰	38 ⁸	13 ³	—	1 ⁶	—	0 ³	0 ⁵	—
II D	14 821 ⁴	+ 766 ⁸	+ 1 600 ³	429 ⁶	11 304 ²	1 759 ⁴	361 ²	837 ⁶	124 ⁹	—	80 ¹	75 ⁶	1 577 ⁸
*)10	6 524 ³	+ 320 ⁸	+ 808 ⁷	117 ⁵	5 321 ⁴	471 ⁵	7 ⁰	495 ⁵	26 ⁰	46 ⁰	45 ⁸	6 ⁴	823 ²
11	3 091 ⁷	+ 389 ⁷	+ 350 ⁹	84 ¹	2 682 ⁵	215 ⁹	—	94 ⁰	38 ⁸	—	14 ³	37 ⁹	296 ⁵
*)12	3 907 ⁷	+ 381 ⁷	+ 1 116 ⁶	120 ⁷	3 078 ³	435 ⁷	29 ²	214 ⁷	11 ⁶	—	18 ⁶	1 ¹	448 ⁰
*)28	694 ⁹	+ 139 ⁸	+ 694 ⁹	42 ⁰	508 ⁹	108 ⁷	7 ⁰	24 ⁶	—	—	3 ⁷	—	47 ⁴
III D	14 218 ⁶	+ 1 232 ⁰	+ 2 971 ¹	364 ³	11 591 ¹	1 231 ⁸	43 ²	828 ⁸	76 ⁴	46 ⁰	82 ⁴	45 ⁴	1 615 ¹
*)13	1 913 ⁶	+ 218 ⁶	+ 300 ⁰	81 ⁰	1 268 ⁹	248 ²	128 ⁰	107 ³	69 ²	0 ²	10 ⁹	0 ¹	113 ⁵
*)14	3 679 ⁶	+ 351 ⁸	+ 899 ¹	124 ⁶	2 684 ¹	330 ¹	122 ⁷	258 ⁴	145 ⁰	—	15 ¹	0 ⁴	393 ⁹
*)15	3 478 ⁵	+ 243 ⁵	+ 468 ²	130 ⁶	2 601 ²	298 ⁷	155 ³	170 ³	111 ⁶	—	11 ⁵	0 ⁷	281 ³
16	882 ⁴	+ 61 ⁹	+ 127 ⁴	58 ⁸	551 ¹	103 ⁶	106 ⁴	32 ⁰	28 ⁷	—	2 ¹	0 ³	32 ²
*)17	634 ⁷	+ 32 ¹	— 525 ⁵	29 ⁷	412 ⁶	59 ³	79 ³	21 ⁹	30 ¹	0 ¹	2 ⁰	0 ³	14 ³
IV D	10 588 ⁸	+ 907 ⁹	+ 1 269 ²	424 ⁷	7 517 ⁹	1 039 ⁹	591 ⁷	589 ⁹	384 ⁶	0 ³	41 ⁶	1 ⁸	835 ²
19	2 319 ¹	+ 175 ¹	+ 218 ⁹	77 ⁷	1 870 ²	166 ³	34 ⁹	144 ⁹	30 ⁸	—	10 ²	15 ⁹	673 ¹
20	3 020 ⁶	+ 1 244 ⁷	+ 628 ⁵	97 ⁴	2 074 ²	266 ⁹	378 ²	108 ⁵	79 ⁸	6 ⁸	11 ⁵	2 ⁷	195 ³
21	2 787 ⁵	+ 649 ⁵	+ 369 ⁸	102 ⁸	1 874 ¹	241 ²	315 ⁰	106 ⁴	137 ³	2 ⁴	9 ⁷	1 ⁴	223 ³
V D	8 127 ²	+ 2 069 ³	+ 1 217 ²	277 ⁹	5 818 ⁵	674 ⁴	728 ¹	359 ⁸	247 ⁹	9 ²	31 ⁴	20 ⁰	1 091 ⁹
*)25 ⁶⁾	2 286 ⁷	+ 155 ⁷	+ 1 230 ²	82 ⁸	1 881 ²	281 ⁵	29 ⁶	0 ⁴	11 ⁰	—	7 ⁸	7 ⁶	} 520 ⁰
» 7)	126 ⁵	+ 22 ⁵	+ 126 ⁵	—	105 ⁰	18 ⁴	—	1 ⁴	1 ⁴	—	0 ³	—	
*)26 ⁶⁾	1 495 ²	+ 134 ²	+ 977 ¹	78 ³	1 173 ¹	168 ⁰	8 ³	43 ⁴	5 ⁶	16 ²	3 ⁹	1 ⁶	
» 7)	181 ²	+ 12 ³	+ 181 ²	2 ⁷	137 ⁰	31 ⁹	0 ⁹	5 ⁸	2 ⁵	—	0 ⁴	—	
*)27 ⁸⁾	390 ⁵	+ 31 ⁹	+ 390 ⁵	32 ¹	255 ⁹	84 ⁵	8 ⁴	7 ⁹	—	—	1 ⁷	—	} 520 ⁰
VI D	4 480 ¹	+ 356 ⁶	+ 2 905 ⁵	195 ⁹	3 552 ²	584 ³	47 ²	58 ⁹	20 ⁵	16 ²	14 ¹	9 ²	
Andel av resebyrå- kostnad..	13 ⁰	+ 13 ⁰	—	—	13 ⁰	—	—	—	—	—	—	—	—
Hela SJ	75 144 ³	+ 6 358 ⁶	+ 11 908 ⁰	2 230 ⁶	58 858 ⁵	7 259 ⁸	91 947 ³	3 460 ²	1 196 ⁰	71 ⁹	390 ⁵	270 ⁵	7 978 ⁸

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

1) Exklusive utgifter å konto nr 52 99; jfr not 5. — 2) Inklusiva lokomotorväxlingstjänst. Kostnaden för lok- och motorvagnsväxlingstjänst ingår däremot i maskinsektionernas utgifter å kontona 42 och 43 m. fl. — 3) Kostnaderna för lokomotorväxlingstjänsten ingå å konto 52. — 4) Nämligen smärre utgiftsbelopp å kontona 42 och 76, sammanlagt 16 700 kr., varav 16 200 kr. enbart å 26 trafiksektionen. — 5) Utgifter, som utanför drittkostnadsräkenskaperna genom distriktskanslierna debiterats trafiksektionerna av maskinsektionerna för med lok utförd växlingstjänst å stationer, där mera omfattande sådan tjänst förekommit. Debiteringarna ifråga äro sålunda att betrakta mera som statistiska uppgifter; jfr not 1. — 6) Normalspåriga delen. — 7) Smalspåriga delen och, vad beträffar 26 trafiksektionen, endast under tiden $\frac{1}{2}$ — $\frac{30}{6}$. — 8) Endast smalspår. — 9) Härav omkring 1 428 tusen kr. för rälsbuss- och lokomotortjänst.

Förrådsavdelningarnas (huvudförråd med förråds- (Dessa utgifter ingå i de i det föregående angivna utgifterna för drift och

Konto nr 69 01—66		Samtliga förråds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f.å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
<i>Personalutgifter.</i>									
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän	724·3	— 8·4	+ 76·2	209·9	131·5	124·1	134·7	124·1
12	» » icke ordinarie tjänstemän ...	42·3	— 1·0	+ 1·1	15·3	7·9	6·8	5·4	6·9
13	» » arbetarpersonal.....	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner	7·3	+ 2·8	— 0·3	1·5	1·4	1·1	0·7	2·6
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning ...	32·8	+ 6·0	+ 5·2	4·3	4·5	7·2	7·3	9·5
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. be- gravningshjälp	10·0	+ 1·1	+ 2·0	2·9	1·9	2·2	1·9	1·1
27	Beklädnad	2·0	+ 0·6	+ 0·5	0·4	0·4	0·3	0·3	0·6
	Summa	818·7	+ 1·1	+ 81·7	234·3	147·6	141·7	150·3	144·8
<i>Sakliga utgifter.</i>									
01	Avsättning till förnyelsefond	104·7	—	+ 13·3	34·6	30·4	16·2	15·1	8·4
05	Andel av förrådsbyråns kostnader	212·0	—	+ 15·0	90·8	47·2	31·7	14·8	27·5
31	Bränsle utom för motorer.....	7·8	— 0·1	+ 2·3	—	—	4·0	—	3·8
32	» » för motorer	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi.....	7·3	+ 0·8	+ 0·6	1·2	4·2	1·4	—	0·5
39	Vatten.....	2·1	+ 0·1	+ 0·2	0·6	0·5	—	—	1·0
41	Skrivmaterialier	3·0	+ 0·4	+ 0·3	1·1	0·6	0·6	0·3	0·4
43	Övriga förrådsmaterialier	2·5	+ 0·1	+ 0·1	0·6	0·6	0·5	0·4	0·4
48	Förpackningsmaterialier	14·6	+ 4·4	+ 1·7	6·9	3·0	2·1	1·7	0·9
51	Hyror för tjänstelokaler	4·2	—	—	—	—	—	—	4·2
52	» » kolupplagsplatser	24·0	+ 0·1	— 7·1	—	14·3	7·5	2·2	—
55	Telegram, telefon	10·8	+ 0·4	+ 0·6	2·0	3·0	2·4	1·6	1·8
56	Uppvärmning	55·4	+ 6·6	+ 20·8	37·4	5·9	1·9	8·1	2·1
57	Renhållning av lokaler och områden	20·8	+ 0·9	+ 0·3	5·5	3·2	3·6	4·9	3·6
58	Nattvaktstjänst	6·2	+ 0·9	+ 1·2	5·3	—	0·9	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	14·0	+ 3·0	+ 2·6	7·2	1·3	2·6	1·6	1·3
61	Underhåll av byggnader	33·4	+ 3·9	+ 2·9	12·8	6·4	5·9	2·9	5·4
63	» » kolbås	0·7	— 2·7	— 1·1	0·2	0·5	—	—	—
64	» » och drift av kolkrananordningar	47·5	+ 15·5	+ 14·4	—	0·1	—	9·1	38·3
65	» » och energi för traverser och lyft- kranar	13·4	+ 1·4	+ 4·1	1·9	11·0	0·5	—	—
66	Underhåll och energi för automobiler ...	5·8	— 0·7	+ 0·5	—	3·8	2·0	—	—

intendentkontor) utgifter i tusental kronor.

underhåll i form av omkostnadstillägg å förbrukade materialier).

Konto nr 69 67—99 och 600, 652, 665		Samtliga förräds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrädsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
67	Underhåll och energi för truckar	3·9	+ 1·8	+ 2·0	2·8	1·1	—	—	—
68	» av övriga inventarier	1·9	— 0·2	— 0·1	0·4	0·3	0·5	0·3	0·4
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand	40·9	+ 6·9	+ 3·8	19·1	5·3	8·2	2·9	5·4
72	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran	10·0	— 2·1	+ 1·6	3·2	3·3	0·1	3·4	—
73	Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor...	31·1	— 0·2	— 1·7	5·4	6·1	4·7	8·6	6·3
74	» » » » » » bränsle utom brännolja för hand	16·9	+ 9·4	+ 7·4	1·3	0·3	0·3	11·0	4·0
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom bränn- olja med kran	0·3	— 0·1	— 0·1	—	0·3	—	—	—
76	Lastn., lossn., lagr. av virke för hand ...	24·3	— 1·6	— 1·2	8·1	10·0	5·6	—	0·6
77	» » » » » » med kran ...	4·3	—	—	—	4·3	—	—	—
78	» » » » » » övriga förrådseffek- ter för hand	427·6	+ 17·4	+ 32·3	154·8	61·3	78·4	65·8	67·3
79	Lastn., lossn., lagr. av övriga förrådseffek- ter med kran	13·0	— 1·0	— 0·7	6·9	2·7	1·2	2·2	—
80	Färgrivning	0·9	—	+ 0·1	—	0·9	—	—	—
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand	20·3	+ 8·6	— 3·3	0·4	—	—	0·3	19·6
82	» » » » » » med kran	8·7	— 1·2	— 1·6	3·7	2·0	—	0·6	2·5
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot ...	29·7	— 11·3	— 10·2	4·0	1·1	1·0	6·4	17·2
93	» » » » » » virke ...	16·3	— 5·1	— 6·4	0·8	5·7	5·6	2·4	1·8
94	» » » » » » övrigt ...	162·1	— 5·9	+ 35·9	45·7	25·8	21·4	12·3	56·7
95	» » » » » » , körslor etc.	4·5	— 2·0	+ 4·0	0·3	0·1	—	4·1	—
96	Växlingstjänst	15·9	—	+ 0·9	10·9	1·0	4·0	—	—
98	Automobiltransporter med S J fordon ...	9·4	— 0·9	— 4·2	—	6·8	2·6	—	—
99	Trucktransporter	5·0	—	— 0·3	3·8	1·2	—	—	—
	Summa	1 437·4	+ 47·5	+ 130·9	479·7	275·6	217·4	183·3	281·4
	Summa personal- och sakliga utgifter	2 256·1	+ 48·6	+ 215·6	714·0	423·2	359·1	333·6	426·2
<i>Inkomster:</i>									
600	Ej specificerade inkomster	—	—	—	—	—	—	—	—
652	Hyror för kolupplagsplatser	29·4	+ 4·4	— 2·1	27·5	1·3	—	0·6	—
665	Uthyrning av kolkrananordningar	25·7	+ 13·2	+ 4·4	—	—	—	—	25·7
	Summa inkomster	55·1	+ 17·6	+ 2·3	27·5	1·3	—	0·6	25·7
	Summa utgifter (saldo)	2 201·0	+ 31·0	+ 213·3	686·5	421·9	359·1	333·0	400·5

Konto		Samtliga huvudverkstäder		
		Bokf.-utg.	+ — mot kostn.stat	+ — mot f. å.
<i>Gemensamma omkostnader.</i>				
79 05, 10, 20	Administration samt befäl i verkstaden ...	2 110·8	+ 21·8	+ 206·0
15	Kompensation för fam.-pens.-avdrag	258·6	— 8·4	+ 0·9
30	Övriga välfärdsanordningar (sjukavl. m. m.)	1 266·9	+ 93·6	+ 176·2
40, 50	Uppvärmning, belysning	716·4	+ 15·5	+ 71·3
60, 70	Arbetsmaskiner, maskinella anordn. m. m., transporter, lossning och lastning.....	1 803·1	+ 120·5	+ 206·8
80	Övriga underhålls- samt renhålln.-utgifter	885·0	+ 123·8	+ 134·4
92, 93	Fraktkostnader	95·4	+ 33·9	+ 35·8
98	Avsättning till förnyelsefond	1 355·4	—	+ 141·6
99	Skatter och onera	115·3	+ 6·0	+ 16·6
	Summa	8 606·9	+ 406·7	+ 989·6
<i>Underhåll av rullande materiel inklusive andel av ovan angivna gemensamma omkostnader.</i>				
77 00-48	Ånglok	4 656·8	+ 1 128·8	+ 1 705·6
50-69	Elektrolok	4 394·0	+ 573·5	+ 639·8
76 00-65	Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer.....	750·5	+ 174·5	+ 205·2
	Summa lok m. fl.	9 801·3	+ 1 876·8	+ 2 550·6
77 81	Tvåaxliga personvagnar	2 476·3	+ 1·3	+ 464·3
82	Fyraxliga »	7 261·6	— 840·9	— 563·3
83	Tvåaxliga post-, fäng- o. resgodsvagnar...	561·0	+ 65·7	+ 118·6
84	Fyraxliga » » » »	538·4	— 120·6	— 99·5
91	Slutna godsvagnar	1 913·1	— 123·3	+ 93·8
92	Öppna »	2 498·7	+ 7·8	+ 395·6
93	Malmvagnar	1 083·0	— 391·4	— 242·7
	Summa vagnar	16 332·1	— 1 401·4	+ 166·8
<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>				
78 46	Grus- och koltransportvagnar	295·5	+ 117·4	+ 295·5
78 52	Traktorer, truckar och plattformsvagnar...	92·5	+ 15·0	+ 11·5
66	Övriga invent. o. effekter (utom trafikpres.)	56·3	— 0·5	+ 0·3
99	Trafikpresenningar.....	956·1	— 26·3	+ 44·2
	Summa	1 400·4	+ 105·6	+ 351·5
<i>Arbeten för kapitalökningsmedel.</i>				
5	Rullande materiel och övriga inventarier	281·9	—	+ 273·6
<i>Arbeten för förnyelsefundsmedel.</i>				
8	Byggnader och anläggningar	184·6	—	+ 69·5
9	Rullande materiel och övriga inventarier	2 258·0	—	+ 604·6
	Summa	2 442·6	—	+ 674·1
<i>Balanserade utgifter.</i>				
3	Arbeten för andra avdelningar vid SJ och för främmande personer	8 342·4	—	+ 826·4
	Summa utgifter för verkstäderna	38 600·7	—	+ 4 843·0
	Avgår krediteringar å konto 3	8 216·4	—	+ 1 417·1

utgifter i tusental kronor.

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro	Tomtebodas	Göteborg— Borås—Varberg	Malmö	Östersund	Bollnäs	Notviken	Hälsingborg— Ystad
647·7	186·8	343·5	341·0	173·7	137·8	221·8	58·5
94·3	19·3	36·2	53·8	14·7	14·1	22·6	3·6
422·2	104·6	194·8	220·2	74·1	67·8	149·9	33·3
240·3	89·4	92·4	64·6	40·9	59·5	116·7	12·6
581·0	116·3	323·0	274·4	97·2	105·8	263·6	41·8
203·9	65·8	194·7	140·9	66·9	54·2	134·9	23·7
13·5	12·5	28·0	2·3	4·8	7·2	24·8	2·3
463·6	79·2	187·2	325·3	68·7	63·7	167·7	—
37·0	6·3	16·0	18·8	6·0	5·0	26·2	—
2 703·5	680·2	1 415·8	1 441·3	547·0	515·1	1 128·2	175·8
2 776·6	—	501·0	7·3	952·6	2·5	211·2	205·6
1 028·8	—	6·4	2 251·5	2·9	6·2	1 098·1	0·1
730·7	—	2·4	7·5	2·2	4·5	2·8	0·4
4 536·1	—	509·8	2 266·3	957·7	13·2	1 312·1	206·1
156·4	280·7	683·5	910·2	294·4	2·9	120·1	28·1
3 036·0	1 683·6	680·4	1 508·6	126·1	7·8	154·4	64·7
41·9	35·8	252·6	28·9	39·2	107·4	41·9	13·3
14·4	206·4	47·8	217·9	30·7	3·7	16·9	0·6
152·8	35·9	1 121·0	48·4	5·8	439·2	52·7	57·8
230·9	39·0	914·8	168·9	10·2	856·7	56·3	221·9
22·1	—	0·4	1·0	—	—	1 059·1	0·4
3 654·5	2 281·4	3 700·5	2 883·9	506·4	1 417·7	1 501·4	386·3
0·3	—	71·8	17·4	—	129·2	76·8	—
92·5	—	—	—	—	—	—	—
56·3	—	—	—	—	—	—	—
926·7	—	—	—	28·8	—	—	0·6
1 075·8	—	71·8	17·4	28·8	129·2	76·8	0·6
161·6	1·3	63·8	10·5	—	44·7	—	—
43·5	8·0	73·0	20·9	2·1	1·4	15·0	20·7
703·7	127·1	548·2	511·4	32·6	91·3	169·7	74·0
747·2	135·1	621·2	532·3	31·7	92·7	184·7	94·7
4 130·5	80·3	1 776·2	981·1	323·6	329·0	618·5	103·2
14 305·7	2 498·1	6 743·3	6 691·5	1 851·2	2 026·5	3 693·5	790·9
4 227·8	99·5	1 633·9	944·3	314·9	360·0	547·8	88·2

Hyresverksamheten: Direkta utgifter vid de olika bånsek- och ränta å byggnadskapital, ej inräknad)

		Bostadshus och bostadslägenheter i andra hus													
		Totala kostnader							Kostnader per						
Ban- sektion, nr.	Distrikt	Summa utgifter (Konto 8102, 57, 58 och 60)	+ -		H ä r a v				Summa	+ -					
			mot kostn.- stat	mot f. å.	Underh. o föränd- ringar (K. 8160)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 8158)	Värme m. m. (K. 8157)	Skatter (K. 8102)		mot kostn.- stat.	mot f. å.				
		S u m m a													
		T u s e n t a l k r o n o r							K r o						
	*1	100.4	+	10.8	+	2.9	70.1	8.7	18.9	2.7	110.21	+	11.96	+	2.36
	2	178.6	+	25.7	-	23.6	123.6	23.3	23.4	8.3	123.17	+	17.06	-	17.54
	3	122.3	+	8.7	-	7.6	82.7	11.2	21.0	7.4	101.41	+	7.06	-	5.77
	4	131.2	+	11.6	+	13.3	98.3	10.8	17.0	5.1	114.89	+	8.20	+	10.18
	24	175.5	+	26.4	-	20.0	106.4	37.4	14.5	17.2	160.57	+	26.61	-	17.96
I distriktet ...		708.0	+	83.2	-	35.7	481.1	91.4	94.8	40.7	122.02	+	14.13	-	6.39
Inkomster ...		1 101.1	+	33.0	+	35.2					189.78	+	5.34	+	5: 60
	*5	61.6	+	1.7	-	2.6	42.8	11.1	2.9	4.8	83.70	+	2.64	-	3.29
	6	102.9	+	6.7	-	11.7	64.3	18.9	10.5	9.2	108.54	+	7.91	-	14.69
	7	54.7	+	12.4	+	17.9	38.4	7.6	6.2	2.5	88.08	+	21.15	+	29.20
	8	97.7	+	4.7	-	16.7	70.9	13.1	5.9	7.8	75.74	+	3.93	-	11.59
	*9	88.3	+	7.2	+	16.8	63.4	6.3	13.9	4.7	71.79	+	9.94	+	8.88
II distriktet ...		405.2	+	32.7	+	3.7	279.8	57.0	39.4	29.0	83.98	+	8.41	-	0: 80
Inkomster ...		690.1	+	21.6	+	30.8					143.03	+	7.40	+	3: 82
	*10	131.0	+	22.9	-	35.5	105.2	6.4	12.3	7.1	128.81	+	21.78	-	56: 19
	11	80.7	-	3.8	-	1.6	60.5	10.7	3.9	5.6	83.11	-	3.73	+	1: 54
	*12	136.8	+	5.8	+	25.7	122.5	6.7	4.1	3.5	109.62	+	4.74	+	4: 01
	*28	28.5	+	14.7	+	28.5	28.0	0.5	-	-	99.30	+	51: 22	-	-
III distriktet..		377.0	+	39.6	+	17.1	316.2	24.3	20.3	16.2	107.01	+	18.36	+	7: 20
Inkomster ...		399.8	-	26.5	+	53.1					113.48	-	7: 66	+	3: 45
	13	94.7	+	27.1	+	7.2	55.4	9.6	25.1	4.6	113.14	+	32.08	+	6: 82
	14	108.5	+	2.6	-	7.0	75.1	12.5	14.2	6.7	92.34	+	3: 42	-	2: 72
	15	131.0	+	17.9	+	6.4	82.8	21.0	20.1	7.1	80.66	+	10: 97	+	5: 46
	16	41.7	-	0.4	-	2.1	32.2	5.5	1.9	2.1	75.00	+	2: 66	+	0: 13
	17	50.9	+	7.0	-	9.8	38.0	3.4	7.9	1.6	122.06	+	19: 25	-	24: 56
IV distriktet..		426.8	+	54.2	-	5.3	283.5	52.0	69.2	22.1	92.60	+	12: 60	+	0: 55
Inkomster ...		618.2	+	6.2	+	20.5					134.13	+	2: 71	+	6: 80
	18	239.9	+	79.2	+	53.9	187.2	22.0	23.6	7.1	305.22	+	101: 29	+	59: 19
	19	297.1	+	8.1	+	0.5	233.7	32.7	18.0	12.7	202.38	+	5: 51	+	0: 89
	20	152.8	+	63.3	+	36.3	90.7	12.3	44.9	4.9	209.89	+	85: 76	+	42: 75
	*21	137.4	+	19.3	+	25.0	107.7	11.4	14.6	3.7	167.36	+	51: 23	-	24: 45
	*22	17.6	-	1.5	-	26.0	12.3	1.6	3.0	0.7	86.27	-	7: 36	-	18: 30
	23	62.3	+	7.3	-	2.1	32.2	4.7	22.7	2.7	117.32	+	13: 55	-	4: 88
V distriktet..		907.1	+	175.7	+	87.6	663.8	84.7	126.8	31.8	199.89	+	45: 19	+	15: 94
Inkomster ...		751.9	-	11.1	+	28.6					165.69	+	4: 31	+	3: 33
	*25	99.3	+	1.3	+	69.3	83.0	4.9	11.4	-	123.81	-	0: 40	+	43: 81
	*26	32.6	+	5.3	+	20.2	26.9	2.2	3.4	0.1	62.81	+	19: 41	+	14: 75
	*27	21.1	+	5.1	+	21.1	20.4	0.7	-	-	77.29	-	22: 71	-	-
VI distriktet..		153.0	+	11.7	+	110.6	130.3	7.8	14.8	0.1	95.98	+	6: 49	+	29: 00
Inkomster ...		152.8	+	7.5	+	115.3					95.86	+	3: 78	+	36: 62
Hela SJ		2 977.1	+	397.1	+	178.0	2 154.7	317.2	365.3	139.9	119.61	+	17: 24	+	0: 23
Inkomster ...		3 713.9	+	30.7	+	283.5					149.21	+	3: 06	+	2: 91
Härah för bo- stadshus på orter med hyresmark- nad ¹⁾ , utgifter		305.5	.	-	-	173.5	62.0	39.9	30.1	175.68	.	-	-	-	
Inkomster ...		470.4	.	-	-					270.50	.	-	-	-	

¹⁾ Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

²⁾ Som sådana hus hava för året endast kunnat räknas hus, för vilka funnits särskilda utgiftskalkylnummer, nämligen hus, som övertagits av SJ från SJ f. d. änke- och pupillkassa.

tionerna (annuitet, nämligen avsättning till förnyelsefond samt inkomster vid de olika distrikten.

(stationshus m. fl.)				Hotell o. restauranger						Ban- sektion, nr. Distrikt	
eldstad				Summa utgifter (Konto 8402, 57, 58 och 60)	+ — mot kostn.- stat.	+ — mot f. å.	H ä r a v		Summa		
H ä r a v							Underhåll o. förändringar (K. 8400)	Övriga kostnader (Konto 8402, 57, och 58)			
Underh. o. förändringar	Skötsel, rehabil. m. m.	Värme m. m.	Skatter								
S u m m a				S u m m a							
n o r				T u s e n t a l k r o n o r							
76:95	9:55	20:75	2:96	3·7	+	0·1	+	2·5	2·9	0·8	*) 1
85:24	16:07	16:14	5:72	—	—	—	—	—	—	—	2
68:57	9:29	17:41	6:14	7·6	+	1·6	+	4·4	7·6	—	3
86:08	9:46	14:88	4:47	3·6	—	0·1	—	1·8	3·4	0·2	4
97:35	34:22	13:26	15:74	14·7	+	4·4	+	7·8	12·8	1·9	24
82:92	15:75	16:34	7:01	29·6	+	6·0	+	12·9	26·7	2·9	I distriktet Inkomster
				490·7	+	467·4	2)	.			
58:16	15:08	3:94	6:52	6·8	+	2·5	+	1·1	6·5	0·3	*) 5
67:82	19:94	11:08	9:70	1·4	—	0·1	+	0·3	1·3	0·1	6
61:84	12:24	9:98	4:02	2·6	+	1·0	+	1·8	2·5	0·1	7
54:96	10:16	4:57	6:05	2·8	+	1·1	—	1·5	2·2	0·6	8
51:55	5:12	11:30	3:82	0·3	—	0·5	+	0·2	0·2	0·1	*) 9
57:99	11:81	8:17	6:01	13·9	+	4·0	+	1·9	12·7	1·2	II distriktet Inkomster
				15·3	+	5·6	2)	.			
103:44	6:29	12:10	6:98	10·5	+	0·4	—	2·8	10·5	—	*) 10
62:31	11:02	4:01	5:77	2·3	—	1·2	—	0·8	1·5	0·8	11
98:16	5:37	3:29	2:80	0·9	—	2·3	—	0·1	0·8	0·1	*) 12
97:56	1:74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*) 28
82:99	6:38	5:33	4:25	13·7	—	3·1	—	3·7	12·8	0·9	III distriktet Inkomster
				23·6	+	9·1	2)	.			
66:19	11:47	29:99	5:50	15·6	+	7·3	+	3·0	15·4	0·2	13
63:91	10:64	12:09	5:70	10·5	+	1·5	+	2·1	10·3	0·2	14
50:98	12:93	12:38	4:37	4·2	—	4·0	—	8·1	3·5	0·7	15
57:91	9:89	3:42	3:78	8·4	+	1·1	+	3·6	2·8	5·6	16
91:12	8:16	18:94	3:84	—	—	—	—	—	—	—	17
61:51	11:28	15:01	4:79	38·7	+	5·9	+	0·6	32·0	6·7	IV distriktet Inkomster
				4·5	—	2·2	2)	.			
238:17	27:99	30:03	9:03	—	—	—	—	—	—	—	18
159:20	22:27	12:26	8:65	101·5	+	63·5	+	67·1	97·1	4·4	19
124:58	16:90	61:68	6:73	17·2	+	6·6	+	8·7	15·4	1·8	20
131:18	13:89	17:78	4:51	3·9	+	0·2	+	2·9	3·6	0·3	*) 21
60:29	7:84	14:71	3:43	—	—	0·3	—	0·2	—	—	*) 22
60:64	8:85	42:75	5:08	1·5	+	0·1	—	0·7	1·1	0·4	23
146:28	18:66	27:94	7:01	124·1	+	70·1	+	77·8	117·2	6·9	V distriktet Inkomster
				26·5	+	2·5	2)	.			
103:49	6:11	14:21	—	2·3	—	2·6	+	2·0	2·0	0·3	*) 25
51:83	4:24	6:55	0:19	0·2	—	0·3	+	0·2	0·1	0·1	*) 26
74:73	2:56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*) 27
81:74	4:89	9:29	0:06	2·5	—	2·9	+	2·2	2·1	0·4	VI distriktet Inkomster
				5·9	+	5·5	2)	.			
86:57	12:74	14:68	5:62	222·5	+	80·0	+	91·7	203·5	19·0	Hela SJ Inkomster
				566·5	+	487·9	+	34·3			Härav för bo- stadshus på orter med hyresmark- nad, utgifter ¹⁾ Inkomster
99:77	35:65	22:95	17:31								

2) År 1940 skildes icke i SJ bokföring på inkomster, avseende TR hotell och restauranger inom olika distrikt.

Hyresverksamheten (forts.): Bostadslägenheter: Utgifter,

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

SJ egna samt SJ familjepensions- fonds hus	Samtliga distrikt		H ä r a v			
			I		II	
	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.
Direkta utgifter i tusental kr.	2 977·1	+ 178·0	708·0	— 35·7	405·2	+ 3·7
Förnyelsefundsavsättning i tusental kr.	1 596·4	+ 159·1	477·5	+ 34·6	239·4	+ 19·0
Summa	4 573·5	+ 337·1	1 185·5	— 1·1	644·6	+ 22·7
Härah för f.d. Äpk-husi tusental kr.	508·2	.				
Inkomster i tusental kr.	3 713·9	+ 283·5	1 101·1	+ 35·2	690·1	+ 30·8
Härah för f.d. Äpk-husi tusental kr.	470·4	.				
Driftresultat exkl. räntekostn. i tusental kr.	— 859·6	— 53·6	— 84·4	+ 36·8	+ 45·5	+ 8·1
D:o för f.d. Äpk-husi tusental kr.	— 37·8	.				
D:o per eldstad... kr.	— 34·53	— 0:15	— 14:55	+ 6:34	+ 9:43	+ 1:53
D:o d:o för f.d. Äpk-hus kr.	— 21·74	.				
Beräknad räntekostnad i tusental kr.	2 932·8	+ 195·5	872·7	+ 29·9	442·0	+ 22·6
Härah för f.d. Äpk-husi tusental kr.	370·7	.				
Driftresultat, då beräknad räntekostnad medräknas, i tusental kr.	— 3 792·4	— 249·1	— 957·1	+ 6·4	— 396·5	— 14·5
D:o för f.d. Äpk-husi tusental kr.	— 408·5	.				
D:o per eldstad... kr.	— 152:36	— 1:25	— 164:96	+ 1:79	— 82:18	— 1:52
D:o d:o för f.d. Äpk-hus kr.	— 234·91	.				

Antal i bostadslägenheter befintliga eldstäder, vilka antal använts

Bansektions nr	1	2	3	4	24	5	6	7	8	9	10	11
SJ egna samt SJ familjepensionsfonds hus												
Antal eldstäder:												
vid 1941 års början ...	912	1 449	1 208	1 141	1 113	739	954	632	1 295	1 230	1 010	973
» » » slut	910	1 451	1 205	1 142	1 072	733	941	611	1 285	1 230	1 024	968
i medeltal för året	911	1 450	1 206	1 142	1 093	736	948	621	1 290	1 230	1 017	971
härah i f.d. Äpk.hus. ...	—	325	64	—	597	188	278	—	134	—	—	—
Beräknat antal eldstäder enl. distr.-chefernas förslag till kostnadsstat för år 1941 ...	912	1 441	1 204	1 121	1 113	739	956	632	1 295	1 307	1 010	973

Anm.. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1941 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 $\frac{1}{1}$ 1940 investerade kapitalet, beräknat till 75 089·3 tusen kronor, med tillägg av 927·5 tusen kronor, utgörande halva värdet å bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{7}$ 1941 med vissa enskilda järnvägar. Desutom avsattes ytterligare under året 40 % 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 %,

inkomster samt driftresultat 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	+	-	Summa	+	-	Summa	+	-	Summa	+	-
	mot f. å.			mot f. å.			mot f. å.			mot f. å.	
377·0	+	17·1	426·8	-	5·3	907·1	+	87·6	153·0	+	110·6
202·5	+	32·9	325·2	+	23·6	309·2	+	22·1	42·6	+	26·9
579·5	+	50·0	752·0	+	18·3	1 216·3	+	109·7	195·6	+	137·5
399·8	+	53·1	618·2	+	20·5	751·9	+	28·6	152·8	+	115·3
- 179·7	+	3·1	- 133·8	+	2·2	- 464·4	-	81·1	- 42·8	-	22·2
- 51·01	+	7:00	- 29:03	-	0:06	- 102:33	-	16:29	- 26:85	+	5:69
370·3	+	47·6	602·5	+	26·7	567·6	+	20·8	77·7	+	47·9
- 550·0	-	44·5	- 736·3	-	24·5	- 1 032·0	-	101·9	- 120·5	-	70·1
- 156:12	+	4:31	- 159:75	-	8:11	- 227:41	-	18:63	- 75:60	+	4:02

vid beräkning av utgifter och inkomster i medeltal per eldstad.

12	28	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	25	26	27	Samtl.
1 249	-	834	1 180	1 623	560	421	788	1 468	721	608	409	530	802	513	-	24 362
1 247	574	841	1 170	1 625	552	413	784	1 469	735	1 035	-	532	802	524	545	25 420
1 248	287	837	1 175	1 624	556	417	786	1 468	728	821	204	531	802	519	273	24 891
-	-	35	-	-	-	-	118	-	-	-	-	-	-	-	-	1 739
1 249	1)574	834	1 191	1 623	582	427	788	1 468	721	608	1)409	530	789	629	1)321	25 446

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 3·84 % för år 1941 mot 3·71 % för närmast föregående år å investerade värdet den 1/1 1941 (75 447·2 tusen kronor) jämte ovannämnda halva värdet å den 1/1 1941 övertagna bostadslägenheter.

1) Vid beräkning av årsmedelkostnader per eldstad givetvis reducerat till halva antalet, enär motsvarande kostnadsbelopp i kostnadsstaten utgjordes av halvårskostnad.

fondsmedel.
och utgifter under året.

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1910 Kr.	Normal avsättningsprocent	Konjunktur-tilläggs-koefficient ¹⁾	Inkomster under år 1941 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1941 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 31/12 1941 Kr.
103 860 800	2·0	1·4	{ ²⁾ 6 453: 58}	1 889 441: 44	+ 9 150 022: 96
21 649 100	2·0	1·4	{ 2 944 000: —}	222 582: 62	— 1 611 054: 63
64 279 800	1·5	1·4	{ ²⁾ 5 612: 07}	643 779: 08	+ 8 661 286: 60
{ 66 227 600	3·0	2·0	{ 3 973 600: —}	1 351 513: 36	+ 2 122 125: 71
{ 117 280 600	1·8	2·0	{ ²⁾ 12 357: 76}	1 647 856: 62	
104 245 500	1·3	1·6	{ 4 275 500: —}	770 522: 86	+ 3 841 158: 60
42 328 600	2·5	1·6	2 174 800: —	488 034: 01	+ 2 360 187: 48
407 000	5·0	—	20 400: —	267: 20	+ 497 196: 74
35 299 700	3·0	1·6	1 707 000: —	707 077: 69	+ 3 758 781: 54
33 735 700	3·0	1·5	1 521 800: —	576 810: 19	+ 5 338 616: 21
1 242 000	2·0	—	24 800: —	—	+ 348 362: 75
3 064 300	1·5	1·5	69 000: —	—	+ 813 119: 75
5 451 000	2·5	1·5	204 500: —	23 998: 32	+ 2 578 261: 20
76 920 500	2·5	1·5	2 884 500: —	561 662: 55	+ 14 465 357: 70
5 932 100	2·0	1·5	177 900: —	2 623: 92	+ 2 048 591: 71
24 811 100	5·0	1·5	1 860 800: —	225 422: 41	+ 9 889 701: 04
850 100	5·0	1·5	63 700: —	—	— 170 479: —
707 585 500	—	—	25 603 023: 41	9 111 592: 27	+ 64 091 236: 36
649 607 400	—	—	23 250 823: 41	8 037 153: 11	+ 54 809 933: 97
57 978 100	—	—	2 352 200: —	1 074 439: 16	+ 9 281 302: 39
{ 39 402 200	3·0	1·2	{ ³⁾ 194 711: 35}	342 292: 52	+ 7 616 766: 89
96 050 600	4·0	1·7	{ 1 453 700: —}	868 923: 58	
3 399 400	10·0	—	6 531 400: —	71 453: 73	
3 381 200	15·0	1·2	368 900: —	1 057 810: 52	
1 894 800	15·0	1·2	611 500: —	374 734: 64	
64 240 800	3·0	1·6	346 000: —	3 184 123: 03	
7 996 300	3·0	1·6	3 103 600: —	474 546: 11	
39 260 100	2·5	1·8	387 200: —	865 721: 69	
67 022 400	2·0	1·8	1 776 700: —	4 732 233: 69	
23 505 500	3·0	—	2 437 600: —	45 703: 03	
1 084 000	3·0	1·8	705 200: —	—	
—	—	—	58 800: —	821 174: 17	
6 135 600	4·0	—	{ ³⁾ 2 274: —}	316 726: 45		— 485 373: 24
—	—	—	{ 249 800: —}	—	—
353 372 900	—	—	18 227 355: 35	13 155 443: 16	+ 7 131 393: 65
308 274 900	—	—	⁴⁾ 15 904 599: 25	12 465 665: 49	— 4 700 284: 74
45 098 000	—	—	2 322 786: 10	689 777: 67	+ 11 831 678: 39
1 060 958 400	—	—	43 830 408: 76	22 267 035: 43	+ 71 222 630: 01

⁴⁾ Efter överföring av 123 671: 10 kr. från SJ utom malmbanan till malmbanans andel av förnyelsefonden, vilket belopp utgör saldot av de avsättningar, som gjorts för från SJ utom malmbanan till malmbanan och vice versa under året överlämnad rullande materiel.

				Behållning (+) eller brist (-) den 1/1 1941 Kr.
			Transport	+ 49 659 256: 68
Sjöfartsmateriel				+ 3 195 026: 74
Materiel m. m. för billinjer, som trafikeras av SJ.				
Anläggningar			} + 588 866: 21 {	
Materiel och inventarier				
Nyinköpta linjer under året				
			Summa billinjer	+ 588 866: 21
Övriga inventarier				+ 714 768: 16
Härav: S J utom malmbanan				+ 51 631: 77
Malmbanan				+ 663 136: 39
<i>Fonden tillfört saldoöverskott vid avslutande av vissa inköpskonton för av statens järnvägar förvärfvade enskilda järnvägar</i>				+ 1 060 685: 05
			Summa Summarum	+ 55 218 602: 84
Härav: S J utom malmbanan				+ 36 353 254: 94
Malmbanan				+ 18 865 347: 90

Inkomster och utgifter under året (forts.)

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1940 Kr.	Normal avsättningsprocent	Konjunktur-tilläggs-koefficient ¹⁾	Inkomster under år 1941 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1941 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 31/12 1941 Kr.
1 060 958 400	—	—	43 830 408: 76	22 267 035: 43	+ 71 222 630: 01
8 586 000	3·0	1·6	{ ³⁾ 500: — 412 200: —	88 535: 29	+ 3 519 191: 45
2 325 200	2·0	—	46 500: —	2 909: 75	} + 1 169 176: 45
11 865 100	2) —	—	{ ³⁾ 61 382: — 1 932 300: —	1 456 962: 01	
—	—	—	14 960: —	14 960: —	—
14 190 300	—	—	2 055 142: —	1 474 831: 76	+ 1 169 176: 45
22 452 900	5·0	1·5	{ ³⁾ 8 107: 05 1 689 900: —	2 494 223: 63	— 81 448: 42
20 435 300	—	—	1 546 692: 05	2 405 174: 43	— 806 850: 61
2 017 600	—	—	151 315: —	89 049: 20	+ 725 402: 19
—	—	—	2 645: —	—	+ 1 063 330: 05
1 106 187 600	—	—	47 998 902: 81	26 324 626: 11	+ 76 892 879: 54
1 001 093 900	—	—	43 172 601: 71	24 471 360: 08	+ 55 054 496: 57
105 093 700	—	—	4 826 301: 10	1 853 266: 03	+ 21 838 382: 97

¹⁾ Se not 1 å sid. 28. — ²⁾ 10·0 för släpvnagnar och inventarier, 15·0 för bilar samt 25·0 för gengassläpvnagnar. — ³⁾ Se not 3 å sid. 28.

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.				
<i>Spår o. bangårdar med husbyggnader</i>				
(utom för huvudverkstäder, förråd och billinjer).				
Rälsutbyten	853 266: 09	2 600 000	2 521 497: 30	931 768: 79
Ombyggnad av bangården vid Vårgårda	— 9 539: 98	—	— 9 539: 98	—
Förändring av bangården vid Ånge... ..	110 000: —	—	41 831: 01	68 168: 99
Ny byggnad för reparation av godsvagnar i Tomteboda jämte förråds- och personallokaler.....	—	200 000	5 191: 09	194 808: 91
Ombyggnad av personallokaler och värreledningen inom lokstationen i Ånge	—	125 000	104 225: 27	20 774: 73
Omändringar inom stationshuset vid Stockholm C	60 800: —	—	41 252: 80	19 547: 20
Omändring av godsmagasinet vid Stockholm N	95 777: 94	—	80 999: 25	14 778: 69
Bostadslägenheter, utvidgning av enrumslägenheter	114 900: 03	150 000	48 504: 69	216 395: 34
Bostadslägenheter, moderniseringsarbeten	272 186: 46	500 000	627 566: 04	144 620: 42
Överliggningshus m. m.	139 367: 98	—	47 712: 16	91 655: 82
Diverse arbeten	1 502 917: 20	1 800 000	1 809 679: 52	1 493 237: 68
<i>Broar, viadukter m. m.</i>	747 242: 78	600 000	758 198: 17	589 044: 61
<i>Bangårdsmaskinerier</i>	156 119: 24	300 000	248 857: 42	207 261: 82
<i>Signal- och säkerhetsanläggningar</i> ...	412 553: 33	1 000 000	689 819: 34	722 733: 99
<i>Anläggningar för telefon samt elektrisk belysning:</i>				
Förbättring av telefonledningarna vid linjen Stockholm—Göteborg jämte bilinjer	266 709: 77	30 000	241 001: 18	55 708: 59
Utbyggnad av statens järnvägars telefonväxel vid Stockholm C	—	200 000	179 275: —	20 725: —
Revidering och automatisering av 2 trafiksektionens telefonanordningar.....	—	150 000	—	150 000: —
Diverse arbeten å telefon- och kabelanläggningar	291 126: 91	425 000	141 429: 31	574 697: 60
Diverse arbeten å elektriska kraft- och belysningsanläggningar.....	110 657: 40	350 000	278 004: 98	182 652: 42
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
Utbyte av oljebrytare å malmbanan ..	— 36 760: 20	—	— 36 440: 07	— 320: 13
Ombyggnad och modernisering av kontaktledningen samt av högspanningsledningen för belysning ävensom uppläggning av återledning å malmbanan ..	1 512: 89	850 000	274 966: 59	576 546: 30
Diverse arbeten	163 720: 01	400 000	438 167: 89	125 552: 12
<i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i>				
Omändringsarbeten vid verkstaden i Göteborg	—	100 000	—	100 000: —
Diverse arbeten	249 659: 47	150 000	211 709: 03	187 950: 44
Transport kronor	5 502 217: 32	9 930 000	8 743 907: 99	6 688 309: 33

förnyelsefondsmedel under året.

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Transport kronor	5 502 217: 32	9 930 000	8 743 907: 99	6 688 309: 33
<i>Anläggningar vid förrådsavdelningen:</i>				
Diverse arbeten	52 694: 47	50 000	17 070: 52	85 623: 95
Färjelägen	47 683: 99	10 000	397: 76	57 286: 23
<i>Linjeomläggningar:</i>				
Godstågsförbindelse mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård...	22 800: 43	—	21 314: 90	1 485: 53
Summa	5 625 396: 21	9 990 000	8 782 691: 17	6 832 705: 04
Rullande materiel.				
Ånglok, ombyggnad m. m.....	166 759: 57	430 000	224 487: —	372 272: 57
Elektrolok, »	167 813: 78	400 000	559 977: 64	7 836: 14
» , reservdelar	— 5 833: 33	200 000	20 681: 84	173 484: 83
Rälsbussar.....	677 723: 74	100 000	822 376: 77	— 44 653: 03
Lokomotorer.....	302 302: 83	250 000	344 825: 69	207 477: 14
Person- och resgodsvagnar, ersättningsanskaffning	253 113: 68	3 000 000	2 030 023: 86	1 223 089: 82
Person- o. resgodsvagnar, ombyggnad	80 237: 76	1 500 000	689 040: 15	891 197: 61
Postvagnar	408 381: 92	50 000	267 704: 99	190 676: 93
Godsvagnar, ersättningsanskaffning..	591 565: 57	3 600 000	4 777 447: 20	— 585 881: 63
Godsvagnar, ombyggnad.....	491 609: 28	100 000	447 613: 62	143 995: 66
Diverse arbeten	405 437: 29	1 500 000	2 150 090: 23	— 244 652: 94
Summa	3 539 112: 09	11 130 000	12 334 268: 99	2 334 843: 10
Sjöfartsmateriel	109 155: 09	50 000	80 670 26	78 484: 83
Materiel m. m. för biltrafik.....	27 154: 16	1 500 000	1 461 954: 11	65 200: 05
Inventarier	1 234 253: 68	1 800 000	2 469 773: 88	564 479: 80
Sammandrag av förestående:				
Byggnader och anläggningar	5 625 396: 21	9 990 000	8 782 691: 17	6 832 705: 04
Rullande materiel.....	3 539 112: 09	11 130 000	12 334 268: 99	2 334 843: 10
Sjöfartsmateriel.....	109 155: 09	50 000	80 670: 26	78 484: 83
Materiel m. m. för biltrafik	27 154: 16	1 500 000	1 461 954: 11	65 200: 05
Inventarier.....	1 234 253: 68	1 800 000	2 469 773: 88	564 479: 80
Summa	10 535 071: 23	24 470 000	25 129 358: 41	9 875 712: 82
Ersättningsanskaffning för eller reparation av genom olyckshändelser förstörda resp. väsentligt skadade anläggn. och materiel¹⁾:				
Anläggningar	—	—	328 901: 10	—
Rullande materiel.....	—	—	821 174: 17	—
Bilmateriel	—	—	12 877: 65	—
Sjöfartsmateriel	—	—	7 865: 03	—
Inventarier	—	—	24 449: 75	—
Summa	—	—	1 195 267: 70	—

1) Utgifter utanför anslagen.

Undervisningskurser.

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

(Dock *icke* kurser, som påbörjats före år 1941 och avslutats så tidigt nämnda år, att slutredogörelse kunnat inflyta i driftstjänststatistiken för år 1940.)

Kursernas benämningar	A n t a l				Kursernas omfattning		Å kontot för undervisningsväsendet (1282) bokförda kostnader, kr.	
	deltagare som			härav godkända	i tiden	i antal dagar (d. timmar(t) brev (br) per kurs	under året	för kurserna i deras helhet (avsl. kurser)
	erhållit tillträde till kursen	avbrutit kursen	fullföljt och avslutat kursen					
<i>Bantjänst.</i>								
Teoretisk utbildning av blivande banmästare	26	1	25	25	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{3}{11} - \frac{20}{12} \quad 41 \\ \frac{11}{11} - \frac{10}{3} \quad 42 \\ \frac{20}{5} - \frac{9}{6} \quad 42 \end{array} \right\}$	653 t	9 917	33 107
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banmästare	33	—	30	30	olika perioder	.	1 062	.
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banförmän	14	—	²⁾ 17	17	" "	.	9 437	.
	34	—	15	15	" "	.		
Kurvmättningskurs	21	—	21	21	$\frac{13}{3} - \frac{20}{3}$	8 d.	796	796
Påbyggande korrespondenskurs för blivande deltagare i teoretisk banmästarkurs	49	1	48	³⁾ 41	nov. 40—sept. 41	14 br.	3 812	3 812
Fortsättningskurs per korrespondens för aspiranter på banförmanstjänst	28	2	26	24	okt. 41—april 42	9 br.	.	1 728
Grundläggande korrespondenskurs för banavdelningen, 1:sta avdeln.	¹⁾ 81	5	76	50	okt. 41—juni 42	26 br.	1 232	.
Korrespondenskurs för aspirant. på reparatörstj.	37	—	37	⁴⁾ 36	$\frac{13}{3} - \frac{13}{12}$	14 br.	4 213	4 213
	39	5	34	⁵⁾ 26	$\frac{15}{2} - \frac{13}{12}$	12 br.		
<i>Maskintjänst.</i>								
Instruktionsföreläsningskurs	18	—	18	18	$\frac{4}{6} - \frac{21}{6}$	108 t.	8 219	8 219
Lokpersonalskurser:								
i Gävle	20	—	20	20	$\frac{3}{2} - \frac{13}{3}$	200 t.	9 624	9 624
» Uddevalla	11	—	11	10	$\frac{1}{9} - \frac{1}{3}$	200 t.	2 759	2 759
» Kristinehamn	20	—	20	20	$\frac{17}{4} - \frac{27}{5}$	200 t.	8 043	8 043
» "	22	—	22	22	$\frac{8}{6} - \frac{16}{5}$	200 t.	7 233	7 233
» Luleå	22	—	22	22	$\frac{23}{9} - \frac{7}{11}$	200 t.	14 973	14 973
» Borås	22	—	22	22	$\frac{10}{11} - \frac{19}{12}$	200 t.	10 366	10 366
Korrespondenskurs för utbildning av elektrolokreparatörer ...	20	2	18	18	$\frac{1}{3} 40 - \frac{5}{6} 41$	12 br.	794	794
D:o d:o ånglokreparatörer	14	—	14	13	$\frac{1}{3} 40 - \frac{5}{6} 41$	12 br.	.	.
D:o d:o vagnreparatörer	23	4	19	19	$\frac{1}{3} 40 - \frac{5}{6} 41$	12 br.	.	.
D:o d:o motorfordonsreparatörer	7	1	6	6	$\frac{1}{3} 40 - \frac{5}{6} 41$	12 br.	.	.
D:o d:o elektriker	5	—	5	4	$\frac{1}{3} 40 - \frac{5}{6} 41$	12 br.	.	.
Vagnpersonalskurs nr 3	15	1	14	14	$\frac{7}{6} - \frac{30}{6}$	110 t	2 067	2 067
<i>Trafiktjänst.</i>								
1940/42 års trafiklevkurs:								
teoretiska delen	31	—	31	31	$\frac{2}{1} - \frac{30}{4}$	119 d.	.	.
praktiska delen	31	—	30	30	$\frac{1}{6} 41 - \frac{1}{7} 42$	427 d.	.	.

¹⁾ Härav 5 på egen bekostnad. — ²⁾ Härav 3 tillhörande kurs, som påbörjades år 1939. — ³⁾ Härav 15, ⁴⁾ 3, ⁵⁾ 4 först efter omprövning.

Kursernas benämningar	A n t a l				Kursernas omfattning		Å kontot för undervisningsväsendet (1282) bokförda kostnader, kr.	
	deltagare, som			härav godkända	i tiden	i antal dagar (d), timmar (t), brev (br) per kurs	under året	för kurserna i deras helhet (avsl. kurser)
	erhållit tillträde till kursen	avbrutit kursen	fullföljt och avslutat kursen					
1941/42 års trafikelevkurs⁶⁾:								
förberedande delen	26	—	26	26	$\frac{15}{1} - \frac{17}{8}$	215 d.	9 188	•
teoretiska delen	26	—	26	26	$\frac{18}{8} - \frac{6}{12}$	111 d.		•
praktiska delen	26	1	25	25	$\frac{7}{12} 41 - \frac{1}{8} 42$	238 d.		•
1941/1943 års trafikelevkurs:								
förberedande delen	28	—	28	28	$\frac{14}{7} - \frac{31}{12}$	175 d.	•	
teoretiska delen	28	1	27	27	$\frac{2}{3} - \frac{30}{4} 42$	119 d.		
praktiska delen	27	—	—	•	$\frac{1}{6} 42 - \frac{30}{4} 43$	365 d.		
Kontoristkurser:								
i Luleå	22	1	21	21	$\frac{3}{2} - \frac{20}{3}$	40 d.	10 128	10 128
» Östersund	25	—	25	25	$\frac{25}{8} - \frac{18}{12}$	196 t.	15 200	15 200
» Stockholm	27	—	27	27	$\frac{17}{3} - \frac{16}{4}$	210 t.	6 238	6 238
»	31	—	31	31	$\frac{7}{9} - \frac{25}{10}$	210 t.	7 700	7 700
» Göteborg	29	—	29	29	$\frac{20}{10} - \frac{11}{12}$	265 t.	18 865	18 865
Konduktörskurser:								
i Östersund	19	—	19	19	$\frac{27}{10} - \frac{11}{12}$	252 t.	9 513	9 513
» Stockholm	25	—	25	25	$\frac{16}{4} - \frac{28}{5}$	185 t.	4 335	4 335
»	25	—	25	25	$\frac{27}{10} - \frac{8}{12}$	185 t.	4 881	4 881
» Borås	20	—	20	20	$\frac{29}{9} - \frac{8}{11}$	205 t.	13 499	13 499
Nybörjarkurs i tyska språket:								
första delen	8	1	7	6	$\frac{15}{4} - \frac{20}{6}$	40 t.	240	240
andra delen	15	2	13	13	$\frac{9}{9} - \frac{17}{12}$	30 t.	180	180
Samaritkurser (inkl. repetitionskurser) (15 kurser)	444	—	444	444	olika perioder	4—12 t.	2 404	2 404

Förutom ovannämnda kurser och utbildningstjänstgöring förekommo under året särskilda luftskyddskurser samt en del annan utbildning av i allmänhet mindre omfattning och skiftande karaktär, nämligen:

För personal i bantjänst: praktisk utbildning av aspiranter å förste reparatörsbefattningar, kurser rörande gengasdrift, instruktionskurs för bergsprängare, samt utbildning i behandling enligt Holger Nielsen-metoden av personer, som bedövats av elektrisk ström.

För personal i maskintjänst: förberedande och avslutande utbildning (schema-läsning o. d. resp. elevåkning) av lokpersonal för elektrisk drift, avslutande utbildning (elevåkning) av lokpersonal för ångdrift, praktisk utbildning å verkstad m. m. av rekryteringspersonal för lokpersonalen, utbildning av lokbiträden, lokeldare och maskinbiträden, praktisk utbildning å verkstad av reparatörer och blivande reparatörer för maskinavdelningen samt utbildning i gassvetsning (vid Svenska A.-B. Gasaccumulatorans anläggningar i Lidingö).

För personal i trafiktjänst: utbildning av rälsbuss- och lokomotorförare, tågklarare och rekryteringspersonal för stationskarlskåren samt reparatörspersonal, föreläsningar beträffande vapenlöst försvar.

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 uppgingo till sammanlagt 808 200 kr.

⁶⁾ Kurs för vid verket redan anställda tjänstemän. — ⁷⁾ Härav 2 först efter omprövning.

Fordonsslag och littera	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok, motorvagn m. m.
			i tåg-tjänst										
			snäll-tåg	person-tåg	bland-tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	militär-tåg	tjänstetåg		summa	
								arbets-tåg	prov.-o. personal-tåg				
Elektrolok.													
Bg, s	10	10'0	0'3	724'5	—	64'2	51'7	—	3'0	0'7	3'1	847'5	13'7
D	289	284'7	6 272'5	16 525'3	230'5	1 512'3	12 136'1	2'3	722'6	154'9	67'8	37 624'3	497'3
Ha, b	62	61'9	0'6	1 499'3	52'4	916'9	110'9	—	5'3	47'4	38'5	2 671'3	55'9
Oa, b ¹⁾	14	13'8	0'9	33'2	0'8	95'9	108'0	223'9	1'8	7'5	0'1	472'1	39'0
Oc	2	1'9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Od	10	9'9	0'5	77'2	24'9	193'2	54'5	8'3	11'5	1'7	2'5	374'3	6'3
Oe ¹⁾	6	5'9	—	1'9	0'5	16'2	55'8	322'8	2'7	12'4	—	412'3	9'9
Of, Of ²⁾	15	15'0	0'1	3'6	0'6	8'7	398'9	990'0	23'6	5'0	—	1 430'5	15'1
Pa	2	2'0	—	74'6	16'2	—	—	0'2	—	—	11'8	102'3	0'2
Pb	4	4'0	1'7	153'5	78'6	0'5	8'9	0'8	2'2	0'7	3'6	250'5	5'1
Ua	3	3'0	—	—	—	0'1	0'2	—	—	0'1	—	0'4	—
Ub	48	47'5	—	3'2	9'2	141'0	6'2	—	0'1	6'8	3'2	169'7	22'1
Uc	1	1'0	—	3'4	—	0'9	0'1	—	—	—	0'4	4'8	0'3
Öa	2	1'9	—	0'2	—	—	0'8	—	—	—	—	1'0	2'9
Öb	8	7'4	—	0'3	—	0'1	0'6	—	—	1'5	—	2'5	1'4
Öc	12	11'6	—	0'6	—	3'6	2'1	—	—	6'4	0'8	13'5	17'2
Samtliga SJ elektrolok	488	481'5	6 276'6	19 100'8	413'7	2 953'6	12 934'8	1 548'3	772'8	245'1	131'3	44 377'0	686'5
varav: å Luleå-Riksgränsen ...	63	63'0	53'6	653'8	288'6	277'8	341'1	1 526'0	16'1	28'2	17'9	3 203'1	81'6
• övriga SJ: elektr. linjer	425	418'5	6 223'0	18 435'7	125'1	2 675'8	12 593'7	—	756'7	216'9	113'4	41 140'8	604'9
• främ. jvg (Rgn-Narvik)	—	—	—	11'3	—	—	—	22'3	—	—	—	33'6	—
Främ. lok å SJ ...	—	—	—	—	—	0'5	5'6	34'5	—	—	—	40'6	—
Motorvagnar.													
Elektromotorvagnar med ström från kontaktledning.													
Xa	15	14'8	—	845'9	—	—	—	—	—	—	0'1	846'0	0'3
Explosionsmotorvagnar.													
Xb, Xg	19	9'3	—	100'6	—	—	—	—	—	—	1'0	101'6	0'1
Xd	16	9'5	—	98'2	—	—	—	—	—	—	0'1	98'3	3'1
Samtliga SJ explosionsmotorvagnar	35	18'8	—	198'8	—	—	—	—	—	—	1'1	199'9	3'2
Samtl. SJ motorvagnar⁵⁾	50	33'6	—	1 044'7	—	—	—	—	—	—	1'2	1 045'9	3'5
S. N. J. motorvagnar å SJ	—	—	—	15'0	—	—	—	—	—	—	—	15'0	—

¹⁾ I autalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolok, kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänsttimmar 0; kol. b.: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänsttimmar 2; motorvagnar, kol. a och b: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2. — ²⁾ Vad beträffar explosionsmotorvagnar även bränsle-

m. fl. arbetsprestation.

Loktimmar i			Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ³⁾					per 100 lokkm resp. motorv. km m.m., i tåg-tjänst	Lokresp. motorv. m. m. litt.
			a underhållskostnad ¹⁾	b smörjningskostnad ²⁾		tusental	h ä r a v i %					
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst				snäll-o. person-tåg	mili-tär- o. bland-tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods-o. tjänste-tåg			
2 663	7 529	1 046	887·8	894·3	88 780	144 145	67·2	0·8	20·7	11·3	17 008	Bg, s
158 094	207 073	114 816	39 702·6	39 714·0	139 453	14 307 021	37·9	2·8	55·4	3·9	38 026	D
113 718	31 233	3 052	3 864·4	3 478·1	62 430	449 196	31·2	2·1	9·3	57·4	16 816	Ha, b
24 915	5 066	131	760·2	670·9	55 087	364 696	0·5	0·3	15·2	84·0	77 250	Oa, b ⁴⁾
11 317	—	—	113·2	67·9	59 579	—	—	—	—	—	—	Oc
23 518	3 492	3 717	615·7	536·1	62 192	92 824	5·8	10·7	19·7	63·8	24 799	Od
4 899	3 012	55	471·1	457·7	79 847	520 117	—	0·2	5·4	94·4	126 150	Oe ⁴⁾
5 595	7 312	48	1 501·6	1 494·0	100 107	1 792 545	—	0·8	13·2	86·0	125 309	Of ⁴⁾
3 517	978	—	137·7	125·6	68 850	11 688	75·3	16·6	—	8·1	11 425	Pa
2 280	1 475	574	278·4	273·4	69 600	28 536	43·1	49·2	4·3	3·4	11 392	Pb
19 575	6	—	196·1	117·8	65 367	68	—	—	72·1	27·9	17 000	Ua
277 141	2 180	192	2 963·3	1 859·4	62 385	43 831	0·3	2·0	5·4	92·3	25 829	Ub
5 358	14	—	58·6	37·2	58 600	284	4·2	—	21·5	74·3	5 917	Uc
2 592	175	77	29·9	20·0	15 737	396	1·3	—	98·5	0·2	39 600	Öa
17 612	368	—	180·0	110·3	24 324	147	7·5	—	57·0	35·5	5 880	Öb
37 655	474	—	407·4	257·7	35 121	1 250	2·7	—	21·7	75·6	9 259	Öc
710 449	270 387	123 708	52 168·0	50 114·4	108 345	17 756 744	—	—	—	—	40 013	S:a
99 098	20 150	4 906	4 275·6	3 929·4	67 867	2 696 485	4·5	2·4	5·5	87·6	84 184	å Le-Rgn
611 351	250 237	118 802	47 858·8	46 151·4	114 358	15 028 891	37·0	2·6	54·5	5·9	36 531	å övr. linj.
—	—	—	33·6	33·6	—	31 368	—	—	—	—	93 357	å fr. jvg
—	—	—	40·6	40·6	—	38 144	—	—	—	—	93 951	Fr. l. å SJ
10 005	15 382	—	1 100·2	1 100·2	74 338	43 574	100·0	—	—	—	5 151	Xa
109	604	—	108·9	108·9	11 710	1 965	100·0	—	—	—	1 934	Xb, g
152	811	—	111·0	111·0	11 684	2 311	100·0	—	—	—	2 351	Xd
261	1 415	—	219·9	219·9	11 697	4 276	—	—	—	—	2 139	S:a
10 266	16 797	—	1 320·1	1 320·1	39 289	47 850	—	—	—	—	4 575	Samtl. SJ
—	—	—	15·0	15·0	—	674	—	—	—	—	4 493	Främ. jvgs å SJ

mängd och kostnad. — ³⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorvagn så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*. — ⁴⁾ Lok litt Oa, b och Oe, f bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som ett lok vid beräkning för denna tabell av antalet lok och lokkm. — ⁵⁾ Under året endast å SJ.

Lokslag och littera	Antal lok vid årets slut	Medelantal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok	
			i tåg-tjänst								tjänstetåg			summa
			snäll-tåg	per-son-tåg	blan-dade tåg	lokal-gods-tåg	fjarr-gods-tåg	mili-tärtåg	arbets-tåg för banavd.	prov-, perso-naltåg n.m.				
Ånglok.														
1. Med SJ litterabeteckning märkta.														
A	8	3.8	103.0	63.9	0.1	16.8	8.7	0.2	0.2	0.6	193.5	4.8		
B	85	70.8	341.7	766.9	0.2	292.5	1 169.8	417.8	62.1	0.4	3 051.4	47.1		
Cd	16	1.1	—	4.6	—	—	—	—	—	—	4.6	—		
E	70	66.3	35.6	228.6	164.9	976.9	457.2	28.9	67.6	0.2	1 959.9	70.7		
E2	60	57.8	167.2	377.1	74.2	1 052.1	552.6	33.8	52.9	0.2	2 310.1	37.4		
Ga, b	21	17.5	0.9	2.0	—	3.2	705.9	57.2	9.0	—	778.2	7.5		
HSc	2	1.0	—	3.1	3.9	4.4	—	—	0.1	—	11.5	0.1		
J	45	42.2	—	1 203.0	166.8	214.1	20.9	9.3	2.9	0.7	1 617.7	13.0		
Ka, f	27	20.2	—	40.7	1.5	122.6	4.7	0.5	9.7	0.1	179.8	12.0		
Ke, h	56	46.0	—	50.8	—	20.4	5.0	0.2	0.1	—	76.5	14.4		
L	47	43.9	20.2	1 764.4	181.2	144.4	30.7	4.0	1.7	1.9	2 148.5	13.1		
Mc	2	1.9	—	0.9	0.2	0.5	91.1	—	0.4	—	93.1	0.1		
Na	39	35.5	—	0.1	—	14.9	0.1	—	5.2	—	20.3	4.1		
OKa	2	1.5	—	28.9	0.1	5.8	3.0	—	0.5	—	38.3	1.9		
OKe	3	2.9	4.7	1.1	—	8.7	58.3	3.3	—	—	76.1	6.1		
R, SGG	4	1.6	—	1.3	0.4	10.1	0.1	—	0.1	—	12.0	2.8		
Sa	41	36.0	2.7	1 751.6	37.4	146.9	11.5	3.1	1.9	0.4	1 955.5	16.6		
Sb	5	4.7	1.6	193.7	36.0	16.2	5.4	0.1	0.1	0.1	253.2	1.4		
Ta, b	28	2.4	—	11.0	—	11.9	6.8	0.2	9.7	—	39.6	2.8		
W	5	3.0	—	58.0	0.4	7.1	0.1	—	0.1	—	65.7	4.8		
Y3	1	1.0	—	87.6	0.9	14.4	1.7	0.1	—	—	104.7	1.2		
ÖCba, b	2	1.3	—	6.8	—	—	—	—	0.3	—	7.1	—		
Summa 1.	569	462.1	677.6	6 646.1	668.2	3 083.9	3 133.6	558.7	224.6	4.6	14 997.3	261.9		
Av samtliga SJ ånglok (se sid. 40 å:														
I distr. (samt. lok)	70	53.1	—	435.9	30.0	168.2	79.5	0.6	15.9	0.3	730.4	24.4		
II » » »	99	78.0	—	941.4	127.0	539.6	251.8	11.9	50.7	1.0	1 923.3	24.0		
III » » »	131	98.0	7.8	1 517.4	35.9	437.6	148.6	5.5	17.9	0.5	2 171.2	59.0		
IV » » »	157	135.1	166.2	2 910.7	85.1	1 332.0	881.5	33.3	70.7	2.2	5 481.7	73.1		
V » » »	137	131.0	501.6	885.9	424.0	636.0	1 733.7	504.7	70.4	0.5	4 756.8	81.3		
VI » » »	125	104.0	3.5	2 840.1	107.5	656.2	281.1	7.1	6.0	1.4	3 902.9	52.9		
Huvudverkstaden i Örebro (avställda)	1)14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

1) Härav 2 litt. B, 9 Cd, 2 R och 1 Tb.

2) » malmtåg 0.2.

m. fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm ³⁾ i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avspå underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ⁴⁾					per 100 lokkm i tåg-tjänst	Lok-litt.
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostn.	b bränsle-mängd samt bränsle- och smörjings-kostn.		tusental	h ä r a v i %					
							snäll-o. person-tåg	mili-tär- o. bland-tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods-o. tjänste-tåg		
873	787	2 746	207·1	209·7	54 500	31 679	73·7	0·1	11·4	14·8	16 372	A
33 296	22 553	28 208	3 431·5	3 366·5	48 674	830 725	27·7	13·5	47·0	11·8	27 224	B
92	100	—	5·6	5·3	5 091	575	98·4	1·6	—	—	12 500	Cd
77 217	19 294	18 062	2 802·7	2 491·4	42 273	524 423	6·0	7·4	30·6	56·0	26 758	E
52 096	17 053	20 492	2 868·5	2 683·1	49 628	533 534	17·4	4·8	31·0	46·8	23 096	E2
4 890	5 722	6	834·6	821·6	47 691	342 581	0·1	6·2	92·5	1·2	44 022	Ga, b
720	134	—	18·8	15·5	18 800	1 418	10·6	46·8	0·7	41·9	12 330	HSc
28 300	13 150	13 317	1 913·7	1 825·1	45 348	168 364	60·3	12·0	2·8	24·9	10 408	J
37 649	2 023	260	568·2	384·6	28 129	28 086	11·2	1·0	4·9	82·9	15 621	Ka, f
128 153	241	65	1 372·3	732·2	29 833	10 759	48·4	0·6	15·4	35·6	14 064	Ke, h
27 949	10 225	4 945	2 441·1	2 331·7	55 606	241 262	75·6	11·6	2·5	10·3	11 229	L
499	442	—	98·2	96·6	51 684	49 051	0·1	—	99·1	0·8	52 686	Mc
120 720	235	27	1 231·6	628·5	34 693	5 485	0·1	—	0·5	99·4	27 020	Na
699	258	555	47·2	45·3	31 467	6 801	57·7	0·3	19·9	22·1	17 757	OKa
1 222	858	25	94·4	90·0	32 552	45 069	4·0	2·7	87·2	6·1	59 223	OKE
924	134	24	24·1	19·8	15 663	2 340	1·6	5·3	0·4	92·7	19 500	R, SGG
19 006	14 038	1 870	2 162·1	2 098·9	60 058	235 206	78·4	3·2	1·8	16·6	12 028	Sa
1 468	1 523	1 522	269·2	268·0	57 277	41 359	66·2	18·2	4·7	10·9	16 335	Sb
1 398	421	—	56·4	50·3	23 500	9 729	13·3	0·8	—	61·2	24 568	Ta, b
3 295	1 650	11	103·5	90·3	34 500	3 311	75·7	1·8	—	22·5	5 040	W
1 554	1 085	6	121·5	115·9	121 500	11 512	60·7	1·3	6·3	31·7	10 995	Y3
23	25	—	7·4	7·3	5 692	422	96·7	—	—	3·3	5 944	ÖCba,b
512 043	111 951	92 141	20 679·7	18 377·6	44 752	3 123 691	—	—	—	—	20 828	S:ma 1.
88 082	8 164	6 885	1 635·6	1 225·3	30 802	118 689	35·4	3·9	24·4	36·3	16 250	I d.
112 526	14 834	17 920	3 072·5	2 575·4	39 391	352 427	29·8	6·5	22·8	40·9	18 324	II »
115 830	20 225	4 105	3 388·6	2 858·0	34 578	348 006	41·3	2·1	22·5	34·1	16 028	III »
100 332	35 095	40 845	6 558·1	6 208·4	48 543	1 052 912	33·9	2·1	31·4	32·6	19 208	IV »
141 620	38 842	25 286	6 254·3	5 674·4	47 743	1 221 574	20·0	17·2	50·3	12·5	25 681	V »
77 551	23 808	188	4 731·3	4 391·6	45 493	503 367	47·7	1·9	20·3	30·1	12 897	VI »

³⁾ Här ingår förutom lokkm i tåg-tjänst 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 reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänststimmar 2. — ⁴⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn $\frac{1}{4}$ av hela antalet) ingår *icke*.

Lokslag och f. d. enskild järnvägs ägaremärke	Antal lok vid årets slut	Medelantal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok	
			i tåg-tjänst											
			snäll-tåg	per-son-tåg	blan-dade tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	mili-tärtåg	tjänstetåg		Summa			
						arbets-tåg för banavd.	prov-, perso-naltåg m.m.							
Ånglok (forts.).														
2. Med SJ litterateckning ej märkta.														
a. Lok vid normal-spåriga bandelar.														
BAJ, CVJ, HHJ, KJ, L & HJ, LLTJ, SSI, S&NJ, UEJ, UVHJ, VBHJ och YJ	107	91·4	1·5	1 924·2	35·4	379·4	214·2	3·7	5·7	0·9	2 565·0	44·3		
BUJ	4	5·7	—	109·3	1·8	0·9	0·1	0·7	—	—	112·8	0·6		
LyJ	2	2·0	—	45·2	15·0	0·4	—	—	0·2	—	60·8	1·2		
MHJ	2	2·0	—	1·6	—	12·2	—	—	0·1	—	13·9	—		
TJ	3	1·6	—	5·6	—	0·2	—	—	0·1	—	5·9	0·6		
Summa a.	118	102·7	1·5	2 085·9	52·2	393·1	214·3	4·4	6·1	0·9	2 758·4	46·7		
b. Lok vid smal-spåriga bandelar.														
FJ, KBJ, KT _s J, MÅJ, VTJ, VÅHJ och ÖSmJ	36	25·7	—	643·5	79·9	198·0	26·9	—	0·8	0·2	949·3	4·8		
NHJ	2	1·6	—	0·1	9·2	13·7	—	—	—	—	23·0	0·1		
ULB	8	7·1	—	155·8	—	80·8	1·4	—	0·1	0·2	238·3	1·2		
Summa b.	46	34·4	—	799·4	89·1	292·5	28·3	—	0·9	0·4	1 210·6	6·1		
Summa 2.	164	137·1	1·5	2 885·3	141·3	685·6	242·6	4·4	7·0	1·3	3 969·0	52·8		
Samtl. SJ ånglok³⁾	733	599·2	679·1	9 531·4	809·5	3 769·5	3 376·2	563·1	231·6	5·9	18 966·3	314·7		
varav: å SJ	733	599·2	679·1	9 486·7	786·3	3 761·3	3 376·2	563·1	231·6	5·9	18 890·2	314·7		
» främ. jvg ⁴⁾	—	—	—	44·7	23·2	8·2	—	—	—	—	76·1	—		
Främ. lok å SJ ⁵⁾ ...	—	—	—	48·4	6·9	29·5	4·9	3·9	0·2	—	93·8	1·6		

¹⁾ Häri ingå, förutom lokkm i tåg-tjänst 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 reservtjänststimmar 0; kol. b.: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänststimmar 2. — ²⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok ingå *icke*. — ³⁾ Fördelning å olika distrikt se sid. 38. — ⁴⁾ Ångholm—Klippans

m. 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)					per 100 lokkm i tåg-tjänst	Ägare-märke
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostn.	b bränsle-mängd samt bränsle- och smörjnings-kostnad		tusental	h ä r a v i %					
						snäll-o. person-tåg	mili-tär- o. bland. tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods-o. tjänste-tåg			
65 542	20 790	3 068	3 264·8	2 984·7	35 720	368 315	51·0	0·9	21·6	26·5	14 359	} BAJ, CVJ med flera BUJ LyJ MHJ TJ
1 630	696	—	129·7	122·9	22 754	7 708	93·2	4·2	0·5	2·1	6 833	
1 057	915	—	72·4	69·0	36 209	6 437	60·7	38·0	—	1·3	10 587	
1 626	132	—	30·2	22·4	15 100	1 169	8·6	—	—	91·4	8 410	
4 246	35	—	48·9	27·8	30 563	253	86·8	—	—	13·4	4 288	
74 101	22 568	3 068	3 546·0	3 226·8	34 528	383 882	—	—	—	—	13 917	S:a a.
13 869	4 839	20	1 092·8	1 033·2	42 521	69 258	38·9	8·8	5·9	46·4	7 296	} (FJ, KBJ med flera NHJ ULB
820	409	—	31·3	28·0	19 563	1 062	0·3	21·8	—	77·9	4 618	
5 108	1 201	—	290·6	267·5	40 930	19 082	32·7	—	1·1	66·2	8 008	
19 797	6 449	20	1 414·7	1 328·7	41 125	89 402	—	—	—	—	7 385	S:a b.
93 898	29 017	3 088	4 960·7	4 555·5	36 183	473 284	—	—	—	—	11 925	S:a 2.
635 941	140 968	95 229	25 610·4	22 933·1	42 791	3 596 975	—	—	—	—	18 965	Samtl.
635 941	140 968	95 229	25 564·3	22 857·0	—	3 592 816	—	—	—	—	19 019	& SJ
—	—	—	76·1	76·1	—	4 159	—	—	—	—	5 465	> fr. jvg
107	—	—	96·4	95·9	—	16 391	—	—	—	—	17 474	Fr. lok

och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, båda trafikerade av SJ, samt under första halvåret Kalmar—Torsås och Växjö—Åseda—Hultsfreds med östra Värends järnväg [av de båda sistnämnda järnvägarna endast bandelarna Växjö—Brittatorp (Sevedstorp) och Sevedstorp—Älghultsby]. De tre sistnämnda järnvägarna övertogs i sin helhet av SJ den 1/7 1941

— ⁵) Huvudsakligen norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

Fordonsslag och littera	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok, motorvagn m. m.
			i tåg-tjänst										
			snäll-tåg	person-tåg	bland-tåg	lokal-gods-tåg	fjurr-gods-tåg	malm-tåg	militär-tåg	tjänstetåg		Summa	
							arbets-tåg	prov-o. personal-tåg					
Rälsbussar.													
Yo	56	44·8	19·8	2 414·7	—	—	—	—	—	—	2·6	2 437·1	1·8
Y	62	51·8	—	2 372·6	—	—	—	—	0·4	—	6·5	2 379·5	1·1
Yp	2	0·5	—	—	—	26·5	—	—	—	—	—	26·5	—
Ymo och Ym	6	4·8	—	115·7	—	—	—	—	—	—	1·0	116·7	0·8
Samtliga SJ rälsbussar	126	101·9	19·8	4 903·0	—	26·5	—	—	0·4	—	10·1	4 959·8	3·7
Främ. rälsbuss å SJ ...	—	—	—	6·5	—	—	—	—	—	—	—	6·5	—
Lokomotorer i tåg- o. växlingstjänst.													
Z (smalsp.).....	2	1·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zm	56	30·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2·3
Zs	47	17·1	—	0·4	—	1·6	0·1	—	—	0·1	0·1	2·3	2·0
Zsc	6	2·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zsh	22	17·5	—	—	—	8·3	—	—	—	—	—	8·3	2·5
Zss	2	0·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samtliga lokomotorer i tåg- o. växlingstjänst	135	4)70·2	—	0·4	—	9·9	0·1	—	—	0·1	0·1	10·6	6·8

¹⁾ I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst 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 i tåg-tjänst evalverats till timmar genom delning med 10. — ²⁾ Av vagnar i tåg- men ej i väx-

m. fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm ¹⁾ i tusental vid sam- manställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²⁾					Lok- resp. motorv. m. m. litt.	
växlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst	a under- hålls- kostnad	b bränsle- mängd samt bränsle- och smörjings- kostn.		tusental	h ä r a v i %					per 100 lokkm resp. motorv.- km m. m., i tågtjänst
					snäll- o. person- tåg		mili- tär- o. bland. tåg	fjärr- gods- tåg	övr. gods- o. tjänste- tåg			
—	8 433	191	2 523·6	2 523·6	56 330	22 704	99·9	—	—	0·1	932	Yo
—	2 458	97	2 405·4	2 405·4	46 436	20 436	99·7	—	—	0·3	859	Y
—	—	—	26·5	26·5	53 000	·	—	—	—	·	·	Yp
—	921	—	126·7	126·7	26 396	1 076	99·2	—	—	0·8	922	Ymo, Ym
—	11 812	288	5 082·2	5 082·2	49 874	44 216	—	—	—	—	896	S:a
—	—	—	6·5	6·5	—	58	—	—	—	—	892	Fr. r. å S J
Tjänstgöringstimmar						720	1·8	—	—	98·2	6 792	Z Zm Zs Zsc Zsh Zss
1 652	—	—	1 652	1 652	918							
24 498	110	—	24 838	24 838	825							
13 902	14	—	14 346	14 346	839							
1 611	73	—	1 684	1 684	581							
25 966	—	—	27 046	27 046	1 545							
2 330	—	—	2 330	2 330	2 913							
69 959	197	—	71 896	71 896	1 024							S:a

linse rörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*.
 --³⁾ Härav voro 3 lokomotorer litt Zm avställda som reserv vid huvudverkstaden i Örebro och 6 litt Zm samt
 2 litt Zs avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningar. — ⁴⁾ Exkl. i not 3 angivna.

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

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 ⁴⁾	pannspolning	överliggning ⁴⁾	avställning		i aktiv tjänst ⁷⁾	under rep. eller rev. ⁸⁾	under pannspolning	överliggande ⁴⁾	avställda ⁵⁾	
									a ⁶⁾	b ⁶⁾						%
E l e k t r o l o k	Bg	2'0	2'0	291	37	11	—	21	5	—	79'7	13'2	—	5'8	1'3	
	Bs	8'0	8'0	305	46	8	—	—	6	—	83'6	14'8	—	—	1'6	
	D	284'7	284'7	333	23	5	—	—	2	2	91'2	7'7	—	—	1'1	
	Ha	40'0	39'9	311	31	3	—	15	2	3	85'2	9'3	—	4'1	1'4	
	Hb	22'0	22'0	341	7	7	—	3	—	7	93'4	3'9	—	0'8	1'9	
	Oc	2'0	1'9	319	8	6	—	26	—	6	87'4	3'8	—	7'1	1'7	
	Od	10'0	9'9	310	31	5	—	17	1	1	84'9	9'9	—	4'7	0'6	
	Pa	2'0	2'0	332	4	3	—	22	—	4	91'0	1'9	—	6'0	1'1	
	Pb	4'0	4'0	291	39	6	—	11	—	18	79'7	12'3	—	3'0	5'0	
	Ua	3'0	3'0	319	31	1	—	8	2	4	87'4	8'8	—	2'2	1'6	
	Ub	47'5	47'5	334	17	5	—	6	—	3	91'5	6'0	—	1'7	0'8	
	Uc	1'0	1'0	345	7	9	—	—	—	4	94'5	4'4	—	—	1'1	
	Öa	2'0	1'9	193	82	12	—	73	5	—	52'9	25'8	—	20'0	1'8	
	Öb	8'0	7'4	257	39	1	—	56	1	11	70'4	11'0	—	15'3	3'3	
	Öc	12'0	11'6	294	16	3	—	37	9	6	80'6	5'2	—	10'1	4'1	
	D u b b e l o k	Oa, b	14'0	13'8	246	56	7	—	35	13	8	67'4	17'3	—	9'6	5'7
		Oe	6'0	5'9	244	75	7	—	32	4	3	66'8	22'5	—	8'8	1'9
Of		10'0	10'0	264	54	6	—	31	7	3	72'3	16'5	—	8'5	2'7	
Of2		5'0	5'0	281	36	6	—	36	2	4	77'0	11'5	—	9'9	1'6	
Y n g l o k	A2	1'0	0'8	326	—	—	10	3	—	26	89'3	—	2'8	0'8	7'1	
	A3	7'0	3'0	285	26	23	8	3	12	8	78'1	13'4	2'2	0'8	5'5	
	B	85'0	70'5	251	55	6	7	8	25	13	68'8	16'7	1'9	2'2	10'4	
	BAJ	14'1	14'1	242	86	7	11	5	14	—	66'3	25'5	3'0	1'4	3'8	
	BUJ	5'5	5'4	151	26	2	6	4	172	4	41'4	7'7	1'6	1'1	48'2	
	Cd	14'0	1'1	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	E	69'4	66'3	262	47	7	11	24	6	8	71'8	14'8	3'0	6'6	3'8	
	E2	59'8	57'8	275	44	7	8	16	5	10	75'3	14'0	2'2	4'4	4'1	
	Ga	2'1	0'9	218	120	3	13	—	11	—	59'7	33'7	3'6	—	3'0	
	Ga2	1'8	0'9	131	140	11	7	1	66	9	35'9	41'4	1'9	0'8	20'5	
	Ga3	1'0	1'0	145	179	2	4	3	32	—	39'7	49'6	1'1	0'8	8'8	
	Ga4	0'9	0'9	304	42	—	6	—	13	—	83'3	11'5	1'6	—	3'6	
	Gb	3'0	2'3	170	177	12	6	—	—	—	46'6	51'8	1'6	—	—	
	Gb2	12'0	11'5	227	80	15	6	2	35	—	62'3	26'0	1'6	0'5	9'6	
	HHJ	14'0	9'1	218	51	7	22	20	25	22	59'7	15'9	6'0	5'5	12'9	
	HSc	2'0	1'0	287	22	—	11	—	36	9	78'7	6'0	3'0	—	12'3	
	HVc	1'0	0'3	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	J	44'9	42'2	278	48	5	11	9	9	5	76'2	14'5	3'0	2'5	3'8	
	Ka	25'0	18'9	266	44	7	8	20	20	—	72'9	13'9	2'2	5'5	5'5	
	Ke	4'3	3'5	159	152	1	9	12	27	5	43'6	41'9	2'5	3'3	8'7	
	Kf2	2'0	1'3	296	48	—	2	13	2	4	81'1	13'2	0'5	3'6	1'6	
	Kh	46'9	42'5	262	47	5	12	13	16	10	71'8	14'2	3'3	3'6	7'1	
	KJ och															
	SäNJ	14'6	14'2	207	59	28	9	5	57	—	56'7	23'8	2'5	1'4	15'6	
	CVJ	6'4	6'0	279	30	10	9	10	19	8	76'4	11'0	2'5	2'7	7'4	
	L	47'0	43'9	268	56	11	9	10	11	—	73'4	18'4	2'5	2'7	3'0	
	L&HJ	3'5	3'1	259	59	4	22	20	1	—	71'0	17'3	6'0	5'5	0'2	
	LLTJ	4'0	3'8	218	98	11	17	14	7	—	59'7	29'9	4'7	3'8	1'9	
	LyJ	2'0	2'0	280	52	1	20	9	—	3	76'7	14'5	5'5	2'5	0'8	
	Mc	2'0	1'9	186	98	5	6	1	61	8	51'0	28'2	1'6	0'3	18'9	
MHJ	2'0	2'0	228	58	—	3	53	3	20	62'5	15'9	0'8	14'5	6'3		
MVd	1'0	0'3	—	•	—	—	—	—	—	—	•	—	—	—		
Na	39'0	35'5	265	44	6	13	15	12	10	72'6	13'7	3'6	4'1	6'0		
OKa	2'0	1'5	240	68	—	7	21	22	7	65'8	18'6	1'9	5'8	7'9		
OKe	3'0	2'9	206	76	19	21	23	20	—	56'4	26'0	5'8	6'3	5'5		
R	3'0	0'8	244	33	—	11	11	—	66	66'9	9'0	3'0	3'0	18'1		

¹⁾ Skillnaderna mellan medelantal befintliga och medelantal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda dels vid huvudverkstaden i Örebro, sammanlagt 18'7 ånglok och 3 lokomotorer, dels å andra uppställningsplatser, sammanlagt 1'7 ånglok, 92'3 ånglok, 13'7 motorvagnar, 15'5 rälsbussar och 36'3 lokomotorer. — ²⁾ Inklusiv tid för putsning. — ³⁾ Inklusiv dagar för gång till och från reparations- eller revisionsplats, samt dagar i väntan på reparation eller revision å sådana plats. — ⁴⁾ Till följd av inträffad sön- och halgdag, inställda tåg o. d. — ⁵⁾ I väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — ⁶⁾ Å sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive utlåning till banavdelningen, EJ m. fl. — ⁷⁾ Inklusiv fordon under putsning. — ⁸⁾ Inklusiv fordon under gång till och från reparations- eller revisionsplats samt fordon i väntan på reparation eller revision å sådana plats.

varande fordonen, tjänste- och reparationsdagar m. m. i medeltal per fordon

Fordon-		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		i aktiv tjänst ⁵⁾	under rep. eller rev. ⁵⁾	under pannspolning	överliggande ⁴⁾	avställda ⁶⁾
									a ⁵⁾	b ⁶⁾					
A n g l o k	Sa	36·8	35·7	275	46	11	19	5	8	1	75·3	15·6	5·2	1·4	2·5
	Sb	5·0	4·7	272	55	3	16	2	17	—	74·5	15·9	4·4	0·5	4·7
	SGG ...	1·0	0·8	163	24	—	7	12	—	159	44·7	6·6	1·9	3·3	43·5
	SSJ ...	7·0	5·7	206	87	—	15	31	26	—	56·5	23·8	4·1	8·5	7·1
	Ta	11·6	1·5	192	169	1	3	—	—	—	52·6	46·6	0·8	—	—
	Tb	17·0	0·9	·	·	·	·	—	—	—	·	·	·	—	—
	TJ	3·0	1·6	272	54	—	—	2	37	—	74·5	14·8	—	0·5	10·2
	UEJ ...	1·0	0·9	—	—	—	—	—	·	—	—	—	—	—	·
	UVHJ...	11·3	11·3	210	54	—	9	22	70	—	57·5	14·8	2·5	6·0	19·2
	VBHJ...	12·3	12·3	250	81	5	10	1	18	—	68·5	23·6	2·7	0·3	4·9
	W	5·0	3·0	269	72	—	14	8	2	—	73·7	19·7	3·9	2·2	0·5
	YJ	12·5	10·9	227	93	1	32	6	6	—	62·2	25·8	8·8	1·6	1·6
	Y3	1·0	1·0	295	12	14	29	5	—	10	80·8	7·1	7·9	1·4	2·8
	ÖCBa...	1·0	0·3	—	·	·	·	—	—	·	—	·	·	—	—
	ÖCBb...	1·0	1·0	77	240	—	·	2	38	2	21·1	65·8	1·6	0·5	11·0
	1067mm:														
	VTJ ...	2·0	1·4	310	41	—	14	—	—	—	84·9	11·2	3·9	—	—
	891 mm:														
	FJ... ..	4·0	3·8	229	69	16	12	39	—	—	62·7	23·3	3·3	10·7	—
	KBJ ...	7·0	7·0	248	36	32	8	13	12	16	67·9	18·6	2·2	3·6	7·7
KTSJ ...	2·0	2·0	285	15	46	8	1	10	—	78·1	16·7	2·2	0·3	2·7	
MÅJ ...	3·0	3·0	228	32	34	5	16	21	29	62·4	18·1	1·4	4·4	13·7	
NHJ ...	2·0	1·6	211	88	—	6	25	35	—	57·8	24·1	1·6	6·9	9·6	
ULB ...	7·8	7·1	256	55	33	11	—	5	5	70·2	24·1	3·0	—	2·7	
VÅHJ...	4·5	4·1	292	27	10	13	18	5	—	80·0	10·1	3·6	4·9	1·4	
ÖSmJ ...	5·0	4·4	211	31	15	5	13	80	10	57·8	12·6	1·4	3·6	24·6	
M o t o r v a g n a r	Xoa	12·0	11·8	217	114	1	—	—	29	4	59·5	31·5	—	—	9·6
	Xa	3·0	3·0	232	88	4	—	—	41	—	63·6	25·2	—	—	11·2
	Xob ...	3·0	1·5	—	293	—	—	—	—	72	—	80·3	—	—	19·7
	Xb	4·0	1·0	—	301	—	—	—	—	64	—	82·5	—	—	17·6
	Xod ...	7·5	5·7	50	1	—	—	1	268	45	13·7	0·3	—	0·8	85·7
	Xd	5·0	3·4	112	47	—	—	—	163	43	30·7	12·9	—	—	56·4
	XDd ...	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	XDg ...	3·0	2·2	77	197	—	—	51	12	28	21·1	54·0	—	14·0	10·9
	XFd ...	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Xomd...	1·3	1·3	144	66	123	—	—	32	—	39·4	51·8	—	8·8	—
	Xomg...	1·0	0·6	·	·	·	—	—	·	·	·	·	—	·	·
	Xmb ...	3·5	2·9	139	88	—	—	1	137	—	38·1	24·1	—	0·3	37·5
Xmg ...	1·0	0·2	·	·	·	—	—	·	·	·	·	—	·	·	
R i l s - b u s s a r	Yo	47·4	43·8	261	88	1	—	4	11	—	71·5	24·4	—	1·1	3·0
	YDo	1·0	1·0	22	148	—	—	5	—	190	6·0	40·5	—	1·4	52·1
	Y	60·1	48·6	258	76	3	—	4	24	—	70·7	21·6	—	1·1	6·5
	Ysb	1·7	1·7	—	222	—	—	—	—	125	18	60·8	—	—	39·2
	Yp	2·0	2·0	87	15	—	—	—	—	263	23·8	4·2	—	—	72·0
	Ymo.....	1·7	1·4	286	54	—	—	25	—	—	78·4	14·8	—	6·8	—
	Ym ...	3·5	3·4	243	89	11	—	2	4	16	66·6	27·4	—	0·5	5·5
L o k o m o t o r e r ⁷⁾	Zm	44·8	26·1	199	75	1	—	54	18	18	54·5	20·8	—	14·8	9·9
	Zs	26·7	14·1	187	116	—	—	20	42	—	51·2	31·8	—	5·5	11·5
	Zsc	3·4	2·4	91	155	—	—	21	35	63	24·9	42·5	—	5·8	26·8
	Zsh.....	21·9	17·5	226	59	—	—	49	13	18	61·9	16·2	—	13·4	8·5
	Zss ...	2·0	0·8	208	95	—	—	—	62	—	57·0	26·0	—	—	17·0
	EJ	8·8	7·5	98	49	4	—	12	153	49	26·8	14·5	—	3·3	55·4
	» smalsp.	1·9	1·8	254	44	—	—	42	23	2	69·6	12·1	—	11·5	6·8

1) — 5); se not 1—8 å föregående sida. — 6) Härunder ingå ej 8 lokomotorer, varav 6 litt Zm och 2 litt Zs, som voro avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningar.

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

Elektrisk energi.

Förbrukningsändamål, resp. kostnadens art	S J utom malmbanan						Malmbanan	
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen	
	År 1941	+ - mot f. å.	Vattenfallsstyrelsen		Sydsvenska Kraft-A.B.		År 1941	+ - mot f. å.
			År 1941	+ - mot f. å.	År 1941	+ - mot f. å.		
<i>Energiförbrukning i tusental kWh.</i>								
Uppmätt totalförbr. ¹⁾	676 304	+ 98 850	540 600	+ 90 387	135 704	+ 8 463	82 088	- 7 515
Härav använd för:								
bandriften ²⁾ , 50 p/s	652 510	+ 94 728	522 776	+ 86 674	129 734	+ 8 054	64 010	- 4 598
belysning m. m. ³⁾ , 50 p/s	18 221	+ 1 648	13 711	+ 1 299	4 510	+ 349	4 725	+ 523
huvudverkstads- drift ⁴⁾ , 50 p/s.....	5 500	+ 1 114	4 040	+ 1 054	1 460	+ 60	2 120	+ 93
fasta större värme- poster ⁵⁾ , 16 ² / ₃ p/s	29 900	+ 6 240	24 500	+ 5 057	5 400	+ 1 183	4 835	+ 1 275
Förbrukning per lokkm	14·9	+ 0·8	—	—	—	—	20·91	+ 3·97
<i>Energikostnad i tusental kronor.</i>								
Fasta avgifter	2 283·5	+ 198·9	1 899·5	+ 198·9	384·0	—	1 000·0	—
Rörliga *	11 859·5	+ 1 774·0	9 413·8	+ 1 760·4	2 445·7	+ 13·6	352·0	- 56·7
Summa	14 143·0	+ 1 972·9	11 313·3	+ 1 959·3	2 829·7	+ 13·6	1 352·0	- 56·7
<i>Medelkostnad per kWh, öre.</i>								
Fast avgift	0·338	- 0·023	0·351	- 0·027	0·284	- 0·018	—	—
Rörlig *	1·754	+ 0·007	1·742	+ 0·042	1·801	- 0·110	—	—
Total avgift	2·092	- 0·016	2·093	+ 0·015	2·085	- 0·128	1·656	+ 0·082

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) Inklusivt 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, brännorv och ved.

Här ingå 216 762 ton utländska (f. å. 304 122), 28 023 ton svenska (f. å. 16 434) stenkol, 576 ton brännorv (f. å. 11 ton koks) och 642 100 m³ ved, varav 634 770 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för elduggöring å loken (f. å. 56 774, varav cirka 50 000 som lokbränsle). De svenska stenkolen, brännorven, koksen och veden äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0·64, 0·50, 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	
	År 1941	+ - mot f. å.	År 1941	+ - mot f. å.	År 1941	+ - mot f. å.	År 1941	+ - mot f. å.	per ton	
									År 1941	+ - mot f. å.
Ånglok	343 187	+ 19 456	1 496	- 124	25 051·0	+ 6 822·0	109·24	+ 18·02	73·00	+ 16·69

Kostnad (exkl. transportkostnader å S J)					
Per ton utländska stenkol		Per ton svenska stenkol		Per m ³ ved	
År 1941	+ - mot f. å.	År 1941	+ - mot f. å.	År 1941	+ - mot f. å.
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
58·37	+	4·52	33·15	+	3·65
				1) 16·61	1) + 3·61

Bränsleförbrukningen för lok av olika littera framgår av tabell å sid. 48—49.

1) För den egentliga lokveden (95 % av ovan angivna vedmängd), d. v. s. exkl. de mindre partier av lövved, slipersved m. m. (se sid. 48), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Oljebränsle samt gengasved och -träkol.

Bränsleslag Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (exkl. transportkostnader å Sjö)				Medelförbrukningspris per liter (exkl. skatt se sid. 8)	
	Summa		Per 100 mot.vagns- eller rälsbuss-km ¹)		Summa		Per 100 mot.vagns- eller rälsbuss-km ¹)		Medelkostnad per liter	
	År 1941	+ mot f. å.	År 1941	+ mot f. å.	År 1941	+ mot f. å.	År 1941	+ mot f. å.	År 1941	+ mot f. å.
liter	liter	liter	liter	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	öre	öre	
Bensin och bentyl:										
Motorvagnar	29 700	— 178 900	•	•	22.3	— 72.5	•	•	75.1	+ 29.2
Rälsbussar	93 900	— 854 000	•	•	59.4	— 209.4	•	•	63.3	+ 34.9
Lokomotorer	22 500	— 292 500	•	•	13.3	— 77.5	•	•	75.6	+ 46.8
Summa	146 100	— 1 325 400	—	—	95.0	— 359.4	—	—	65.0	+ 34.1
Solarolja:										
Motorvagnar	60 300	— 146 200	54.3	— 1.4	18.3	— 15.1	16.46	+ 7.45	30.3	+ 14.1
Rälsbussar	3 700	— 202 800	•	•	2.0	— 4.2	•	•	54.0	+ 38.8
Lokomotorer	6 000	— 81 300	•	•	2.4	— 10.9	•	•	40.0	+ 24.8
Summa	70 000	— 430 300	—	—	22.7	— 30.2	—	—	32.4	+ 16.6
Fotogen:										
Lokomotorer	1 300	— 214 100	•	•	0.5	— 30.9	•	•	38.5	+ 23.9
Gengasved:										
Motorvagnar	1 094	+ 1 094	hl.	hl.	3.0	+ 3.0	•	•	kr. pr hl	kr. pr hl
Rälsbussar	22 453	+ 22 298	4.2	—	61.7	+ 61.3	11.55	•	2.75	—
Lokomotorer	16 620	+ 15 064	•	—	45.7	+ 41.4	•	•	2.75	—
Summa	40 167	+ 38 456	—	—	110.4	+ 105.7	—	—	2.75	—
Gengasträkol:										
Motorvagnar	331	+ 331	•	•	1.4	+ 1.4	•	•	4.23	—
Rälsbussar	129 355	+ 111 018	3.6	—	547.2	+ 473.8	15.23	•	4.23	+ 0.23
Lokomotorer	25 723	+ 25 701	•	—	108.8	+ 108.7	•	•	4.23	—
Summa	155 409	+ 137 050	—	—	657.4	+ 583.9	—	—	4.23	+ 0.23

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

¹) För lokomotorer per tjänstgöringstimm; jfr not 1 å sid. 42.

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

Fordonsslag och littera	Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning						Per 1 000 lokkm kg	Per 1 000 bruttoton- km i tåg- tjänst, kg ²⁾
		Utländska stenkol ton	Svenska stenkol ton	Bränn- torv ton	Ved m ³	S:a efter evalv. till utl. kol ¹⁾ ton	Per 100 lokkm kg		
Anglok.									
1. Med SJ litterabeteckning märkta.									
A	3·8	1 149	—	—	9 913	2 819	1 344	82	
B	70·5	60 862	583	39	19 734	64 580	1 918	70	
Cd	1·1	—	—	—	—	—	—	—	
E	66·3	24 016	5 182	17	121 948	47 890	1 922	72	
E 2	57·8	17 099	109	—	128 700	38 856	1 448	63	
Ga, b	17·5	15 679	127	3	5 350	16 663	2 028	47	
HSc	1·0	136	—	—	539	227	1 465	119	
J	42·2	8 045	384	—	79 156	21 630	1 185	114	
Ka, f	20·2	2 156	958	—	14 185	5 159	1 341	86	
Ke, h ³⁾	46·0	7 630	5 771	—	15 798	13 987	1 910	136	
L	43·9	8 457	880	—	100 759	25 999	1 115	99	
Mc	1·9	1 674	—	—	204	1 708	1 768	34	
Na ³⁾	35·5	14 087	1 230	3	9 011	16 395	2 609	97	
OKa	1·5	698	—	—	1 507	952	2 102	118	
OKe	2·9	982	1 065	38	117	1 702	1 891	32	
R, SGG	1·6	—	—	—	1 810	305	1 540	79	
Sa	36·0	14 605	5 246	10	14 843	20 470	975	81	
Sb	4·7	2 012	519	15	7 660	3 642	1 359	83	
Ta, b	2·4	609	—	—	1 331	833	1 656	67	
W	3·0	874	—	—	343	932	1 032	205	
Y 3	1·0	878	815	—	173	1 429	1 233	112	
ÖCBa, b	1·3	81	33	—	5	103	1 411	237	
Summa 1	462·1	181 729	22 902	125	533 086	286 281	1 558	75	
2. Med SJ litterabeteckning ej märkta.									
a. Lok vid normalspåriga bandelar.									
BAJ, CVJ, HHJ, KJ, L & HJ, LLTJ, SSJ, SänJ, UEJ, UVHJ, VBHJ och YJ	91·4	28 940	5 098	451	64 919	43 368	1 453	101	
BUJ	5·7	1 234	14	—	637	1 350	1 098	161	
LyJ	2·0	619	—	—	1 535	878	1 272	120	
MHJ	2·0	59	—	—	415	129	576	68	
TJ	1·6	360	1	—	439	435	1 565	365	
Summa a	102·7	31 212	5 113	451	67 945	46 160	1 431	103	
b. Lok vid smalspåriga bandelar.									
FJ, KBJ, KTsJ, MÅJ, VTJ, VÅHJ och ÖSmJ	25·7	2 414	8	—	34 150	8 173	791	108	
NHJ	1·6	67	—	—	716	188	671	145	
ULB	7·1	1 340	—	—	6 203	2 385	892	111	
Summa b	34·4	3 821	8	—	41 069	10 746	809	110	
Summa 2	137·1	35 033	5 121	451	109 014	56 906	1 249	105	
Samtliga SJ ånglok å SJ	599·2	216 762	28 023	576	642 100	343 187	1 496	79	
varav: å I distriktet	53·1	13 324	—	—	27 534	17 963	1 466	90	
» II »	78·0	19 897	—	—	119 513	40 037	1 555	85	
» III »	98·0	19 600	27 632	188	13 634	39 677	1 388	87	
» IV »	135·1	47 926	—	—	244 851	89 187	1 437	75	
» V »	131·0	83 605	—	—	118 150	103 514	1 824	71	
» VI »	104·0	32 410	391	388	118 418	52 809	1 203	93	

¹⁾ Svenska stenkol, bräntorv, löv- (2 333·s), lok- (612 679·s), bland- (9 569·s), barr- (319·7) och slipersved (18 119·s) m³ evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0·64, 0·50, 0·19, 0·17, 0·16, 0·16 och 0·11. — ²⁾ Erhållen genom delning av bränsleförbrukningen, resp. kostnaderna per 100 lokkm med antalet bruttotonkm per 100 lokkm i tåg-tjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalerna ingå icke tonkm av lok. Bränslemängder och bränslekostnader inkluderar mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm, svarande mot dylik tjänst, icke beräknats. — ³⁾ Med lok litt. Ke, h och Na utfördes huvudsakligen växlingstjänst, varför medeltal per 1000 bruttotonkm icke beräknats för dessa. — ⁴⁾ Härav cirka 634 000 m³

kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll 49
av varje typ.

K o s t n a d e r								Fordonsslag och littera
Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton-km i tåg tjänst kr. ²⁾		
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
								Anglok.
244 ¹	2 ⁹	21 ⁸	116 ⁴⁰	1 ³⁸	10 ⁵³	7 ¹¹	0 ⁶⁴	A
4 069 ³	55 ⁵	1 174 ³	120 ⁸⁸	1 ⁶⁵	34 ²²	4 ⁴⁴	1 ²⁶	B
—	—	31 ⁹	—	—	—	—	—	Cd
3 703 ⁴	53 ²	810 ⁰	148 ⁶⁵	2 ¹⁴	28 ⁹⁰	5 ⁵⁶	1 ⁰⁸	E
3 242 ²	37 ²	489 ³	120 ⁸⁴	1 ³⁹	17 ⁰⁶	5 ²³	0 ⁷⁴	E 2
1 053 ⁰	18 ²	290 ⁶	128 ¹⁶	2 ²²	34 ⁸²	2 ⁹¹	0 ⁷⁹	Ga, b
17 ⁶	0 ²	0 ⁹	113 ⁵⁵	1 ²⁹	4 ⁷⁹	9 ²¹	0 ³⁹	HSc
1 823 ⁶	28 ⁷	373 ⁶	99 ⁹²	1 ⁵⁷	19 ⁵²	9 ⁶⁰	1 ⁸⁸	J
410 ⁹	7 ²	111 ⁴	106 ⁸⁴	1 ⁸⁷	19 ⁶¹	6 ⁸⁴	1 ²⁶	Ka, f
922 ⁸	12 ¹	474 ⁹	126 ⁰³	1 ⁶⁵	34 ⁶¹	—	—	Ke, h ³⁾
2 243 ⁸	25 ⁷	473 ¹	96 ²³	1 ¹⁰	19 ³⁸	8 ⁵⁷	1 ⁷³	L
109 ³	1 ⁰	109 ⁷	113 ¹⁵	1 ⁰⁴	111 ⁷¹	2 ¹⁵	2 ¹²	Mc
1 044 ⁵	15 ⁵	365 ⁹	166 ¹⁹	2 ⁴⁷	29 ⁷¹	—	—	Na ³⁾
65 ⁸	0 ⁷	5 ⁹	145 ²⁵	1 ⁵⁵	12 ⁵⁰	8 ¹⁸	0 ⁷⁰	OKa
99 ³	4 ⁵	49 ⁸	110 ⁸³	5 ⁰⁰	52 ⁷⁵	1 ⁸⁶	0 ⁸⁹	OKe
32 ⁵	0 ³	0 ⁹	164 ¹⁴	1 ⁵²	3 ⁷³	8 ⁴²	0 ¹⁹	R, SGG
1 311 ⁹	27 ⁷	597 ⁹	62 ⁵⁰	1 ³²	27 ⁶⁵	5 ²⁰	2 ³⁰	Sa
272 ⁷	3 ⁵	65 ⁶	101 ⁷⁵	1 ³¹	24 ³⁷	6 ²³	1 ⁴⁹	Sb
59 ⁹	1 ⁰	55 ⁶	119 ⁰⁹	1 ⁹⁹	98 ⁵⁸	4 ⁸⁵	4 ⁰¹	Ta, b
57 ³	1 ²	15 ⁸	63 ⁴⁶	1 ³³	15 ²⁷	12 ⁵⁹	3 ⁰³	W
82 ²	2 ²	13 ¹	70 ⁹²	1 ⁹⁰	10 ⁷⁸	6 ⁴⁵	0 ⁹⁸	Y 3
5 ⁸	0 ¹	8 ¹	79 ⁴⁵	1 ³⁷	109 ⁴⁶	13 ³⁷	18 ⁴²	ÖCba, b
20 871⁹	298⁶	5 540¹	113⁵⁷	1⁶²	26⁷⁹	7) 5³³	7) 1²⁵	Summa 1
3 055 ⁷	73 ⁸	5) 1 185 ⁴	102 ³⁸	2 ⁴⁷	25 ⁵⁰	7 ¹³	2 ¹⁰	BAJ, CVJ m. fl.
85 ⁴	1 ⁹	34 ⁶	69 ⁴⁹	1 ⁵⁵	26 ⁶⁸	10 ¹⁷	3 ⁹⁰	BUJ
60 ¹	0 ⁷	1 ⁷	87 ¹⁰	1 ⁰¹	2 ⁸⁵	8 ²³	0 ²²	LyJ
11 ⁰	0 ³	11 ⁵	49 ¹¹	1 ³⁴	38 ⁰⁸	5 ⁸⁴	4 ⁵⁸	MHJ
29 ⁹	0 ⁵	3 ²	107 ⁵⁵	1 ⁸⁰	6 ⁵⁴	25 ⁰⁸	1 ⁵³	TJ
3 242¹	77²	1 236⁴	100⁴⁷	2³⁹	25⁰⁸	7²²	2¹⁰	Summa a
738 ⁹	17 ⁴	.	71 ⁵²	1 ⁶⁸	—	9 ⁸⁰	—	FJ, KBJ m. fl.
16 ⁶	0 ³	13 ²	59 ²⁹	1 ⁰⁷	42 ¹⁷	12 ⁸⁴	9 ¹³	NHJ
181 ⁵	4 ⁵	.	67 ⁸⁵	1 ⁶⁸	—	8 ⁴⁷	—	ULB
937 ⁰	22 ²	13 ²	70 ⁵²	1 ⁶⁷	—	9 ⁵⁵	—	Summa b
4 179¹	99⁴	1 249⁶	91⁷⁴	2¹⁸	25¹⁹	7⁶⁹	2¹¹	Summa 2
25 051⁰	398⁰	6 789⁷	109²⁴	1⁷⁴	26⁴⁸	5⁷⁶	1⁴⁰	Samtl. SJ ånglok
1 307 ³	15 ²	6) 167 ⁵	106 ⁶⁹	1 ²⁴	—	6 ⁵⁷	—	I distriktet
3 249 ⁶	44 ¹	6) 267 ⁴	126 ¹⁸	1 ⁷¹	—	6 ⁸⁹	—	II »
2 420 ⁴	68 ⁷	6) 185 ⁶	84 ⁶⁹	2 ⁴⁰	—	5 ²⁸	—	III »
7 003 ⁹	69 ²	6) 489 ⁸	112 ⁸¹	1 ¹¹	—	5 ⁸⁷	—	IV »
7 064 ²	116 ⁴	6) 670 ⁵	124 ⁴⁹	2 ⁰⁵	—	4 ⁸⁵	—	V »
4 005 ⁶	84 ⁴	6) 352 ⁰	91 ²¹	1 ⁹²	—	7 ⁰⁷	—	VI »

använda som lokbränsle, resten för elduggöring å lok. — 5) Härt ingår även underhållskostnad för vissa nedannämnda lok vid smalspåriga bandelar, för vilka lok sådan kostnad icke nedan angivits. — 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.

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför

Fordonsslag och littera	Medel- antal for- don i tjänst	Bränsleförbrukning							
		Gengas-		Bränn- olja (solar ¹⁾) tusental liter	Fotogen tusental liter	Bensin tusental liter	Bentyl tusental liter	Per 100 rälsbuss- km ¹⁾ hl	Per 1 000 bruttoton- km i tåg- tjänst ¹⁾ hl
		ved hl	kol hl						
Rälsbussar									
Yo	44·8	18 828	59 505	1·1	—	0·1	40·9	·	·
Y	51·8	647	65 735	—	—	0·5	49·2	·	·
Yp	0·5	—	567	—	—	—	0·1	·	·
Ymo och Ym.....	4·8	2 978	3 548	2·6	—	—	3·1	·	·
Samtliga SJ rälsbussar	101·9	22 453	129 355	3·7	—	0·6	93·3	·	·
								Per tjänst- görings- timme ¹⁾ liter	
Lokomotorer i tåg- och växlingstjänst.									
Z (smalsp.)	1·8	885	18	—	—	—	0·8	·	—
Zm	30·1	2 499	6 018	—	—	2·0	10·3	·	—
Zs	17·1	3 464	6 452	0·2	0·1	2·0	5·0	·	—
Zsc	2·9	·	·	5·8	—	—	—	·	—
Zsh	17·5	7 416	13 235	—	1·1	0·5	1·9	·	—
Zss	0·8	2 356	—	—	0·1	—	—	·	—
Samtliga lokomotorer i tåg- och växlingstjänst	70·2	16 620	25 723	6·0	1·3	4·5	18·0	·	—

¹⁾ Medeltal per 100 busskm, resp. 1 000 bruttotonkm och tjänstgöringstimme, hava för året icke kunnat beräknas för olika slag av rälsbussar och lokomotorer, enär i primärmaterialet icke skilts på antal kilometer, resp. timmar, varunder olika slag av bränsle använts. Av speciella rapporter till drifttjänstbyrån för maj—december rörande gengasdrivna rälsbussar har emellertid framgått, att medelförbrukningen per 100 busskm varit av gengasved 4·2 hl och av gengaskol 3·6 hl. I dessa rapporter, vari sålunda skilts på veddrivna och koldrivna bussar, har däremot icke skilts på bussar med olika littera. Evalvering av de olika slagen av bränsle till ett slag har med hänsyn till svårigheten att fastställa under alla förhållanden giltiga evalveringstal icke ansetts böra ske.

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

K o s t n a d e r									Fordonslag och littera
Totala, tusental kr.			Per 100 rälsbuskm, ²⁾ kr.			Per 1000 bruttotonkm i tåg ³⁾ tjänst, kr. ³⁾			
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll		
Rälsbussar.									
328·5	8·9	385·0	13·02	0·35	15·26	13·97	16·37	Yo	
312·7	5·7	478·9	13·00	0·24	19·91	15·13	23·18	Y	
2·4	0·1	1·8	9·06	0·38	6·79	.	.	Yp	
25·5	1·1	21·9	20·13	0·87	17·28	21·83	18·74	Ymo och Ym	
669·1	15·8	887·6	13·17	0·31	17·46	14·72	19·55	Samtliga	
Per tjänstgöringstimme ⁴⁾									
Lokomotorer.									
3·0	0·1	—	1·82	0·06	—	—	—	Z (smalsp.)	
39·6	2·3	79·1	1·59	0·09	3·18	—	—	Zm	
40·7	2·7	70·0	2·84	0·19	4·88	—	—	Zs	
2·1	0·3	8·0	.	0·18	4·75	—	—	Zsc	
78·5	3·6	47·8	2·90	0·13	1·77	—	—	Zsh	
6·5	0·4	5·1	2·79	0·17	2·19	—	—	Zss	
170·4	9·4	210·0	.	0·13	2·92	—	—	Samtliga	

²⁾ I antalen rälsbuskm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänsttimmar, evalverade till buskm 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 under olika perioder. — ³⁾ Medelantalen erhållna genom delning av kostnaderna per 100 rälsbuskm med antalet bruttotonkm per 100 buskm i tåg³⁾ tjänst. Tvåaxlig rälsbuss har ingått med *hela* sin vikt i beräkningen av de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalen men mer än tvåaxlig buss med blott så stor del, som svarar mot alla axlarna utom en. Medeltal per 1000 bruttotonkm för *samtliga* rälsbussar inkludera *ej* värden för bussar litt. Yp, för vilka tonkm icke rapporterats. För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedeltal per 1000 tonkm beräknats, emedan med lokomotorer huvudsakligen utförts växlingstjänst och tonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporterats; jfr not 3 å sid. 48. — ⁴⁾ I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen lokomotorkm i tåg³⁾ tjänst och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 10; jfr not 1 å sid. 42. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och gällande förbrukningspris under olika perioder.

Bränsle- och energiförbrukning¹⁾ samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll (forts.).

Fordonsslag och littera	Medel- antal fordon i tjänst	K o s t n a d e r					Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tåg-tjänst kr. ²⁾		
		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.					
		Smörj- medel	Underhåll	Smörj- medel	Underhåll				
Elektrolok.									
Bg, s	10·0	0·4	112·1	0·04	12·63	0·74			
D	284·7	539·0	4 871·4	1·36	12·27	0·32			
Ha, b	61·9	6·5	395·5	0·19	10·23	0·61			
Oa, b ³⁾	13·8	29·2	459·2	4·35	60·41	0·78			
Oc ⁴⁾	1·9	1·8	25·1	2·62	22·17	—			
Od	9·9	13·8	218·1	2·58	35·42	1·43			
Oe ⁵⁾	5·9	27·0	332·4	5·90	70·57	0·56			
Of, Of ²⁾	15·0	75·2	570·4	5·03	37·99	0·30			
Pa	2·0	4·3	22·9	3·46	16·63	1·46			
Pb	4·0	11·3	112·3	4·13	40·34	3·54			
Ua ⁴⁾	3·0	1·5	47·8	1·28	24·38	—			
Ub	47·5	28·3	338·1	1·53	11·41	0·44			
Uc ⁴⁾	1·0	0·1	19·4	0·23	33·15	—			
Öa ⁴⁾	1·9	—	18·8	—	62·88	—			
Öb ⁴⁾	7·4	0·2	78·8	0·14	43·78	—			
Öc ⁴⁾	11·6	0·6	89·7	0·23	22·02	—			
Samtliga S J elektrolok	481·5	739·2	7 712·0	1·48	14·78	0·37			
varav å I—V distr. utom malmbanan	418·5	610·6	5 851·9	1·32	12·23	0·33			
» » malmbanan	63·0	127·3	1 848·7	3·24	43·24	0·51			
» » främ. jvg (Rgn— Narvik)	—	1·3	11·4	4·04	33·90	0·36			
Elektromotorvagnar.									
X a	14·8	2·2	84·7	0·20	7·70	1·50			
Övriga motorvagnar.⁵⁾									
		Bränsleförbrukning							
		Gengas-		Brännolja	Bensin och	Per 100	Per 1 000		
		ved	kol	»solar»	bentyl	motorvagn-	bruttotonkm		
		hl	hl	tusental	liter	km ⁶⁾	i tåg-tjänst ²⁾		
				liter	liter				
X b, X g (bensin- bentyl- eller gengasdrivna)	9·3	1 094	331	—	29·7	·	·		
X d (råoljeeldade dieselel.)	9·5	—	—	60·3	—	54·3	23·1		
		K o s t n a d e r							
		Totala, tusental kr.			Per 100 motorvagnkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg-tjänst, kr. ²⁾	
		Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll		
X b, X g (bensin- bentyl- eller gengasdrivna)	9·3	28·7	1·3	139·2	26·34	1·16	127·84	13·62	66·10
X d (råoljeeldade dieselel.)	9·5	18·3	1·3	23·4	16·45	1·20	21·10	7·00	8·98
Samtliga	18·8	747·0	2·6	162·6	21·35	1·18	73·96	9·98	34·58

¹⁾ Uppgifter rörande elektrolokens och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tillsvärdare 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. 37. — ⁴⁾ Med lok litt. Oc, Ua, Ue 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⁾ Inklusivt 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.

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⁾				Summa	Vagnaxelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad ³⁾	
		Å S J	Å främmande järnvägar	I färjetrafik å svensk sträcka	kronor			per 1000 vagnaxelkm kr.	
Personvagnar:									
2-axliga: C, EC	1 682	.	.	.	.	.	.	.	.
CD, ECD	20	.	.	.	.	.	.	.	.
CDF, ECDF	8	.	.	.	.	.	.	.	.
CF, ECF	300	.	.	.	.	.	.	.	.
ER	2	.	.	.	.	.	.	.	.
4-axliga: CC2	212	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	2 224	.	.	.	.	.	2 804 067	.	.
4-axliga: Ao	256	.	.	.	.	.	.	.	.
ABCo	48	.	.	.	.	.	.	.	.
ACo	208	.	.	.	.	.	.	.	.
Bo	240	.	.	.	.	.	.	.	.
BCo, EBCo	1 388	.	.	.	.	.	.	.	.
EBDo, EBDFo	8	.	.	.	.	.	.	.	.
Co, ECo, ECNo	2 432	.	.	.	.	.	.	.	.
CDo, ECDo, ECDFo	68	.	.	.	.	.	.	.	.
CFo	140	.	.	.	.	.	.	.	.
BFo, EBFo	68	.	.	.	.	.	.	.	.
Ro, ERo, ERBo	148	.	.	.	.	.	.	.	.
RCo	20	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	5 024	.	.	.	.	.	8 288 198	.	.
Post- och resgodsvagnar:									
2-axliga: D, ED	30	.	.	.	.	.	.	.	.
DF, EDF	80	.	.	.	.	.	.	.	.
F, EF	1 130	.	.	.	.	.	.	.	.
YF, YFro	72	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	1 312	.	.	.	.	.	679 656	.	.
4-axliga: Do, EDo	84	.	.	.	.	.	.	.	.
DFo, EDFo	400	.	.	.	.	.	.	.	.
Fo, EFo	188	.	.	.	.	.	.	.	.
YCFo	4	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	676	.	.	.	.	.	600 061	.	.
Summa person-, post- fång- och resgodsvagnar	9 236	759 151	24 009	177	783 337	84 813	12 371 982	15 79	
Slutna godsvagnar:									
2-axliga: G, H	15 662	542 442	475 475	5	617 922	39 454	2 414 263	3 91	
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	33 762	606 400	492 248	339	698 987	20 633	3 141 197	56 02	
Malmvagnar (å malm.): 3-axl.: M	10 768	204 606	2 637	—	207 243	19 960	1 401 054	6 76	
Trafikpresenningar	—	—	—	—	—	—	1 012 986	—	
Summa summarum	69 428	2 112 599	194 369	521	2 307 489	33 365	20 341 482	58 91	

¹⁾ Inklusive 1 250 axlar tillhörande i S J vagnpark inregistrerade, men S J icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilka vagnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av S J vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i S J vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhöriga Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av S J vagnar. — ²⁾ Inklusive det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämnda 1 250 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å S J nämligen: av person-, post-, fång- och resgodsvagnar 26 100 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 196 994 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 32 637 000 km. Icke heller ingå här av S J och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda axelkm. Underhållskostnad för de delar av motorvagn och rälsbuss, som motsvara person- och resgodsavdelningar, kunna svårigen särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagn resp. rälsbuss. *Hela* underhållskostnaden ingår därför i föregående tabell över luktjänsten m. m. och kostnader för denna. — ³⁾ För S J och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnad för övriga i S J vagnpark inregistrerade vagnar. — ⁴⁾ Approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm. — ⁵⁾ Inberäknat kostnaden för trafikpresenningar. Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omnämnda, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxelkm (20 633 × 1 250 = 25 791 250), vilket antal troligen är i övertakt.

Kostnaderna för lok- och vagn tjänst,

(Maskinsektionernas samtliga kostnader, trafiksektionernas kostnader för rälsbuss-, lokomotor-, vagn- och 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	11 044	—	131 542	10 118	9 845	51 565
Sektionsledning, ¹⁾ elektrolok- och elektromotorvagnsdrift	57 559	25 809	150 955	8 510	4 062	123 612
Avlöning till lokpers., ånglokdrift, expl.-motorvagns-, rälsbuss- och lokomotordrift	198 650	—	2 762 494	284 755	324 894	1 271 629
Avl. t. lokpers., elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	1 002 654	505 344	2 723 600	224 138	94 933	3 036 442
Avlöning till personal i lokstallar, ånglokdrift och expl.-motorvagnsdrift ²⁾	31 697	—	346 483	82 531	50 228	279 450
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ånglokdrift	47 833	—	483 622	24 915	35 599	198 094
Avlöning till pers. i lokstallar, elektrolok- och elektromotorvagnsdrift	127 375	72 691	447 872	45 776	22 340	433 392
Bränslekostn., inkl. transportkostn. för stenkol och lokved men exkl. dylika för oljebänsle samt gengasved och -kol ³⁾ , ånglokdrift etc.	1 007 826	—	9 055 250	527 724	811 324	4 438 330
Elektrisk energi för tåg- o. vagnväxlingstjänst...	2 288 327	810 709	4 254 921	203 966	111 845	5 098 603
Smörjningsmaterialier för ånglok, explosionsmotorvagnar, rälsbussar och lokomotorer	12 370	—	165 016	10 424	16 411	65 449
Smörjningsmat. f. elektrolok o. elektromotorvagnar	90 857	38 177	229 520	10 578	6 223	190 802
Materialier för putsn., belysn. m.m. av ånglok etc.	1 190	—	26 390	3 034	2 971	11 086
» » » » elektrolok etc.	5 430	3 098	18 388	1 819	1 013	18 468
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok och expl.-motorvagnsdrift ⁴⁾ ...	11 272	—	199 227	27 160	27 574	118 708
Sakliga kostn. för lokstallar, elektrolokdrift etc.	17 231	5 914	72 413	3 830	2 709	59 589
Underhåll av bygn. o. invent. ånglokdrift etc. ⁵⁾	5 536	—	43 607	7 546	6 518	30 886
» » » » elektrolokdrift etc.	19 330	5 758	42 294	2 081	1 987	72 647
» » ånglok vid huvudverkstäder	161 422	—	1 723 315	116 313	153 675	855 616
» » » » driftverkstäder.....	73 806	—	790 870	63 834	83 268	347 015
» » elektrolok vid huvudverkstäder	485 454	173 129	1 191 783	58 773	43 542	1 042 826
» » » » driftverkstäder	358 528	193 507	933 570	37 340	44 373	739 177
» » elektromotorvagnar	—	—	—	—	—	—
» » övriga motorvagnar	—	—	—	—	—	—
» » rälsbussar jämte rälsbussläpvagnar	—	—	—	—	—	—
» » lokomotorer.....	—	—	—	—	—	—
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden	6 015 391	1 834 136	25 793 132	1 755 165	1 855 334	18 483 386
Härav: ånglokdrift etc. ...	1 562 646	—	15 727 816	1 158 354	1 522 307	7 667 828
elektrolokdrift etc.	4 452 745	1 834 136	10 065 316	596 811	333 027	10 815 558
Avsättning till förnyelsefonden	1 467 632	551 940	3 892 682	204 993	227 861	3 463 408
Summa inkl. avsättn. till förnyelsefonden	7 483 023	2 386 076	29 685 814	1 960 158	2 083 195	21 946 794

¹⁾ Kostnad för sektionsledning vid maskinsektioner, utom vad beträffar rälsbusståg och lokomotortjänst, vilkas sektionsledningskostnader utgöras av andel av sådana kostnader vid trafiksektioner. Rälsbuss- och lokomotorpersonal tillhör nämligen trafiksektioner. — ²⁾ Kostnader av ifrågakarande slag för rälsbusståg och lokomotortjänst kunna anses i stort sett ingå i förestående kostnader för avlöning till rälsbuss- och lokomotorförare, emedan den stationära skötseln av rälsbussar och lokomotorer i regel utföres av nyssnämnda förare. — ³⁾ I bränslekostnaderna ingå icke kostnader för transporter å SJ av oljebänsle eller gengasved och -kol, emedan sådant bränsle ofta transporteras i sändningar om högst 2½ ton, vilka sändningar, då de ske för SJ egen räkning, icke påföras fraktkostnad. — ⁴⁾ För rälsbusståg och lokomotortjänst hava inga sakliga kostnader utsatts, emär desamma icke utan omfattande utredningar kunna bokföringsmässigt särskiljas från motsvarande kostnader för andra tågslagsgrupper och delvis kunna antagas icke ingå i lok- och vagn tjänstkostnader (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 kunnat särskiljas från motsvarande kostnader för övriga tågslag. De torde emellertid kunna anses hava varit jämförelsevis obetydliga på grund av att rälsbussar och lokomotorer i flesta fall inhysts i lediga lokstallar, som eljest skulle stått obegagnade.

fördelade på olika tågslagsgrupper, kronor.

stalltjänst samt huvudverkstädernas kostnader för underhåll av rullande materiel, specificerade på olika tågslagsgrupper.)

utom malmtåg			Motorvagnståg ¹⁾	Rälsbusståg ¹⁾	Lokomotortjänst ²⁾	Gemensam växlingslok-tjänst ³⁾	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa exklusive malmtåg	Malmtåg
Lokal-godståg	Arbets-tåg	Prov-, pers-naltåg m. m.								
54 439	3 097	80	2 815	23 448	5 481	54 442	4 362	2 930	365 208	—
30 215	2 334	1 254	7 838	—	—	55 286	5 367	2 621	475 422	26 343
1 971 826	127 395	1 974	56 226	676 119	158 050	2 043 077	763 048	269 896	10 910 033	—
1 181 308	141 642	35 731	129 614	—	—	2 558 861	1 441 792	329 219	13 405 278	510 940
360 529	83 200	224	3 835	—	—	248 674	—	—	1 486 851	—
215 459	33 349	298	—	—	—	205 692	13 366	9 326	1 267 553	—
218 897	20 540	5 480	30 640	—	—	239 911	—	—	1 664 914	150 717
4 525 531	344 801	5 057	4) 46 939	770 113	4) 165 693	3 888 677	268 392	178 084	26 033 741	—
1 110 546	56 198	26 340	77 342	—	—	626 514	—	—	14 665 311	595 657
70 482	5 028	110	4) 2 598	23 642	4) 10 267	42 731	6 308	3 684	434 520	—
41 489	4 396	2 020	4) 2 153	—	—	43 995	10 347	4 742	675 299	66 042
24 870	1 494	7	6 673	19 082	1 686	30 406	—	—	128 889	—
9 081	1 004	200	2 106	—	—	9 955	—	—	70 562	7 558
192 991	16 924	358	3 752	—	—	181 907	15 127	11 414	806 414	—
34 632	5 111	962	8 569	—	—	57 471	14 371	8 227	291 029	8 169
35 353	4 508	29	66	—	—	35 854	3 060	2 370	175 333	—
21 816	2 707	328	1 545	—	—	23 114	3 195	1 135	197 937	9 604
846 263	54 422	1 201	—	—	—	744 635	—	—	4 656 862	—
387 586	26 101	517	—	—	—	359 848	—	—	2 132 845	—
233 326	22 496	10 896	—	—	—	417 075	—	—	3 679 300	714 677
191 017	21 224	10 370	—	—	—	432 264	—	—	2 961 370	356 614
—	—	—	84 660	—	—	—	—	—	84 660	—
—	—	—	162 640	—	—	—	—	—	162 640	—
—	—	—	—	919 783	—	—	—	—	919 783	—
—	—	—	—	—	209 969	—	—	—	209 969	—
11 757 656	977 971	103 436	630 011	2 432 187	551 146	12 300 389	2 548 735	823 648	87 861 723	2 446 321
8 685 329	700 319	9 855	285 544	2 432 187	551 146	7 835 943	1 073 663	477 704	49 690 641	—
3 072 327	277 652	93 581	344 467	—	—	4 464 446	1 475 072	345 944	38 171 082	2 446 321
1 179 865	90 282	29 756	542 856	611 500	346 000	1 350 607	21 742	14 477	13 995 601	1 391 199
12 937 521	1 068 253	133 192	1 172 867	3 043 687	897 146	13 650 996	2 570 477	838 125	101 857 324	3 837 520

¹⁾ I kostnaderna för motorvagns- och rälsbusståg ingå även kostnaderna för med motorvagnar, resp. rälsbussar utförd växlings-, stations- och reservtjänst. — ²⁾ I kostnaderna för lokomotortjänst ingå förutom kostnaderna för 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 (815 449 timmar) för tåg, merendels tillhörande två eller flera tågslagsgrupper, har vagnväxling utförts under 530 911 timmar huvudsakligen med tåglok och merendels för egna tåg, nämligen med ånglok under 268 626 och med elektrolok under 262 315 timmar. Kostnaderna för sistnämnda vagnväxling, huvudsakligen utförd för egna tåg, ingå i tågtjänstkostnaden för resp. tågslag. — ⁴⁾ För året bokförda kostnader för av SJ rälsbussar resp. lokomotorer å SJ förbrukade mängder; jfr not 2 resp. 4 å sid. 51.

	Med lok framförda					
	Snälltåg	Förorts- persontåg	Övriga persontåg	Militär- tåg	Blandade tåg	Fjärrgods- tåg
Vagntjänstkostnader.						
Sektionsledning	11 336	5 376	47 946	3 162	2 365	29 222
Avlöning till vagnpersonal	1 343 280	434 340	2 185 645	231 638	51 174	1 336 413
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar ...	28 843	5 615	49 728	8 065	3 007	118 292
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar	113 321	22 061	195 378	31 689	3 899	—
Underh. av byggnader och inventarier	65 658	12 782	113 201	18 360	6 571	253 120
» » vagnar o. presenningar vid huvudverkst.	3 361 199	654 350	5 795 090	939 914	187 767	4 234 440
» » » » » driftverkst. ..	468 098	91 128	807 054	130 898	32 223	946 217
Hjälpanläggningar	380 344	74 045	655 755	106 357	14 446	79 893
Summa utom avsättning till förnyelsefonden	5 772 079	1 299 697	9 849 797	1 470 113	301 452	6 997 597
Avsättning till förnyelsefonden	1 176 184	228 979	2 027 883	328 904	97 818	3 367 007
Summa S:arum	6 948 263	1 528 676	11 877 680	1 799 017	399 270	10 364 604
Summa lok- och vagntjänst	14 431 286	3 914 752	41 563 494	3 759 175	2 482 465	32 311 398
Mot förestående kostnader svarande lok- och vagnaxelkm samt växlings- stations- och reservtjänsttimmar.						
Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och loko- motorkm (inkl. av ensamt fordon).						
K i l o-						
Av S J ånglok å S J och främmande järnvägar...	786 487	—	11 039 506	652 227	937 633	3 910 207
» » elektrolök å S J o. främmande järnvägar	6 744 752	2 538 688	17 986 645	830 478	444 504	13 899 447
» » elektromotorvagnar å S J	—	685 866	160 364	—	—	—
» » övriga motorvagnar å S J o. främ. järnv.	—	—	201 986	—	—	—
» » rälsbussar å S J o. främ. järnv.	19 796	—	4 906 609	430	—	—
» » lokomotorer å S J	—	—	703	—	—	120
Summa	7 551 035	3 224 554	34 295 813	1 483 135	1 382 137	17 809 774
Härav av S J elektrolök å band. Riksgr.—Narvik	—	—	11 268	—	—	—
Av N.S.B. elektrolök å bandelen Abisko—Riksgr.	—	—	36	—	—	5 540
Vagnaxelkilometer i tusental.						
Ångdrift med S J lok å S J o. främmande järnv.	16 182	—	124 337	21 104	1)15 782	144 058
Elektrisk drift med S J lok å S J o. främ. järnv.	237 129	49 314	312 400	49 731	1)10 629	894 836
» » » » motorvagnar å S J.....	—	1 296	279	—	—	—
Övrig motorvagnsdrift med S J motorvagnar å S J och främmande järnvägar	—	—	258	—	—	—
Lokomotordrift med S J lokomotorer å S J.....	—	—	—	—	—	—
Summa	253 311	50 610	437 274	70 835	26 411	1 038 894
Härav i elektrisk drift med S J lok å bandelen Riksgränsen—Narvik	—	—	181	—	—	—
Elektrisk drift med N. S. B. lok å bandelen Abisko—Riksgränsen	—	—	1	—	—	211

1) Härav kan omkring $\frac{1}{3}$ antagas hava utgjorts av personvagnskm.

fördelade på olika tågslag, kronor (forts.)

tåg utom malmtåg			Motorvagnståg	Rälsbusståg	Lokomotor-tjänst	Gemensam växlings-lok-tjänst ¹⁾	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa	Malmtåg
Lokal-godståg	Arbetståg	Prov-, personal-tåg m. m.								
14 836	924	219	—	—	—	—	—	—	115 386	4 303
349 603	26 655	15 454	—	—	—	—	—	—	5 974 232	205 369
26 627	2 188	247	—	—	—	—	—	—	242 612	26 841
—	—	967	—	—	—	—	—	—	367 315	—
56 975	4 683	560	—	—	—	—	—	—	531 910	57 435
958 526	50 693	28 701	—	—	—	—	—	—	16 210 680	1 077 694
226 824	10 265	3 997	—	—	—	—	—	—	2 716 704	304 168
17 984	1 477	3 247	—	—	—	—	—	—	1 333 548	18 128
1 651 375	96 885	53 392	—	—	—	—	—	—	27 492 387	1 693 938
788 407	35 774	10 044	—	—	—	—	—	—	8 061 000	674 700
2 439 782	132 659	63 436	—	—	—	—	—	—	35 553 387	2 368 638
15 377 303	1 200 912	196 628	1 172 867	3 043 687	897 146	13 650 996	2 570 477	838 125	137 410 711	6 206 158

meter ²)			Timmar			Km		
			Summa				Summa	
4 366 171	268 236	6 757	21 967 224	367 315	140 968	95 229	603 512	—
3 173 866	263 334	141 146	46 022 860	448 134	270 387	123 708	842 229	1 663 801
—	—	82	846 312	10 005	15 382	—	25 387	—
—	—	1 139	203 125	261	1 415	—	1 676	—
26 558	—	10 133	4 963 526	—	11 812	288	12 100	—
16 308	206	143	17 480	69 959	197	—	70 156	—
7 582 903	531 776	159 400	74 020 527	895 674	440 161	219 225	1 555 060	1 663 801
—	50	—	11 318	—	—	—	—	22 320
520	—	—	6 096	—	—	—	—	34 520
121 032	8 523	96	451 114	—	—	—	—	—
112 821	10 695	2 067	1 679 622	—	—	—	—	235 735
—	—	—	1 575	—	—	—	—	—
—	—	—	258	—	—	—	—	—
83	—	—	83	—	—	—	—	—
233 936	19 218	2 163	2 132 652	—	—	—	—	235 735
—	2	—	183	—	—	—	—	1 645
16	—	—	228	—	—	—	—	2 544

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.

fördelade på olika tågslag, kronor (forts.)

L o k k i l o m e t e r							P e r t i m m e					
f r a m f ö r d a t å g							Motorvagnståg ¹⁾	Rälsbusståg ¹⁾	Lokomotortjänst ²⁾	Gemensam växlingsloktjänst ³⁾	Stationsloktjänst	Reservloktjänst
Fjärrgods-tåg	Lokal-gods-tåg	Arbets-tåg	Prov-, personnaltåg m. m.	Samtliga förestående tågslag	Malmtåg							
1:32	1:25	1:15	1:18	1:24	—	1:28	0:46	0:08	0:15	0:03	0:03	
0:89	0:95	0:89	0:85	0:88	1:58	0:71	—	—	0:12	0:02	0:02	
32:52	45:16	47:49	29:21	31:61	—	25:57	13:30	2:20	5:56	5:41	2:83	
21:85	37:22	53:79	25:31	19:44	30:71	11:78	—	—	5:71	5:33	2:66	
7:15	8:26	31:02	3:32	5:62	—	1:74	—	—	0:68	—	—	
5:07	4:93	12:43	4:41	4:73	—	—	—	—	0:56	0:09	0:10	
3:12	6:90	7:80	3:88	3:03	9:06	2:78	—	—	0:64	—	—	
113:51	103:65	128:54	74:84	94:30	—	21:35	4)15:15	4)2:30	10:59	1:90	1:87	
36:68	34:99	21:34	18:66	30:34	35:80	7:03	—	—	1:40	—	—	
1:67	1:61	1:87	1:63	1:57	—	1:18	4)0:47	4)0:14	0:12	0:04	0:04	
1:37	1:31	1:67	1:43	1:33	3:97	0:20	—	—	0:10	0:04	0:04	
0:28	0:57	0:56	0:10	0:32	—	3:03	0:38	0:02	0:08	—	—	
0:13	0:29	0:38	0:14	0:13	0:45	0:19	—	—	0:02	—	—	
3:04	4:42	6:31	5:30	2:71	—	1:71	—	—	0:50	0:11	0:12	
0:43	1:09	1:94	0:68	0:44	0:49	0:78	—	—	0:13	0:05	0:07	
0:79	0:81	1:68	0:43	0:61	—	0:03	—	—	0:10	0:02	0:02	
0:52	0:69	1:03	0:23	0:37	0:58	0:14	—	—	0:05	0:01	0:01	
30:75	28:26	30:02	25:42	25:33	—	—	—	—	3:01	—	—	
12:82	13:37	16:60	15:07	12:59	64:38	—	—	—	1:89	—	—	
—	—	—	—	—	—	7:70	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	73:96	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	18:10	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	2:92	—	—	—	
196:10	198:92	261:07	145:84	168:59	—	129:85	47:86	7:66	21:35	7:60	5:01	
77:81	96:81	105:44	66:29	68:55	147:02	31:31	—	—	9:96	5:45	2:80	
19:45	15:65	16:98	20:12	16:24	83:62	41:12	12:03	4:81	1:66	0:05	0:07	
123:23	171:58	200:96	90:05	117:20	230:64	93:02	59:89	12:47	16:74	6:25	3:83	
0:03	0:06	0:05	0:10	0:05	0:02	—	—	—	—	—	—	
1:29	1:49	1:39	7:14	2:80	0:87	—	—	—	—	—	—	
0:11	0:11	0:11	0:11	0:11	0:11	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	0:45	0:17	—	—	—	—	—	—	—	
0:24	0:24	0:24	0:26	0:25	0:24	—	—	—	—	—	—	
4:99	5:07	3:17	15:12	8:88	5:86	—	—	—	—	—	—	
0:08	0:08	0:08	1:50	0:63	0:08	—	—	—	—	—	—	
6:74	7:05	5:04	24:68	12:89	7:18	—	—	—	—	—	—	
3:24	3:37	1:86	4:64	3:78	2:86	—	—	—	—	—	—	
9:98	10:42	6:90	29:32	16:67	10:04	—	—	—	—	—	—	

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 tågakilometer 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 äro antalet kilometer i med lokomotorer utförd tågtjänst evalverat till timmar genom division med 10; jfr not 2 å sid. 51.— ³⁾ och ⁴⁾; se not 3 och 4 å sid. 55.

Antal vid verkstäderna reparerade tändrar.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r																		
	Örebro				Östersund				Notviken				Borås			Samtl. huvudverkst.			
	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a	Rep.-klass			S:a			
	a	b	c		a	b	c		b	c	S:a		a	b	S:a		a	b	c
A	16	18	1	35	—	—	—	2	4	6	—	—	—	16	20	5	41		
C	4	5	—	9	1	—	1	—	—	—	—	—	—	5	5	—	10		
Ga	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1		
Gb	3	2	—	5	—	—	—	3	—	3	—	—	—	3	5	—	8		
L	18	2	—	20	31	25	56	5	—	5	—	1	1	49	33	—	82		
M	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2		
OKa	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2		
F. d. EJ	2	—	—	2	1	1	2	—	—	—	—	9	6	15	12	7	19		
Summa	46	29	1	76	33	26	59	10	4	14	9	7	16	88	72	5	165		

Littera	D r i f t v e r k s t ä d e r o c h p r i v a t a v e r k s t ä d e r					
	Gävle		Kalmar verkstads a.-b.		Samtl. drift- och privata verkst.	
	R e p a r a t i o n s k l a s s					
	b		a		S:a	
A	2		—		2	
Ka	—		3		3	
Tb	—		2		2	
F. d. EJ	—		10		12	
Summa	2		15		19	

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r																		
	Örebro					Östersund				Borås, Hälsingborg och Ystad ¹⁾					Samtliga huvudverkst.				
	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass				S:a				
	II	III	IV	V		III	IV	V	S:a		III	IV	V	S:a		II	III	IV	V	S:a
B	3	19	5	17	44	—	—	—	—	—	—	—	—	3	19	5	17	44	
BGab	—	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	
Cd	—	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	
E	6	10	2	—	18	8	—	7	15	—	—	1	1	6	18	2	8	34	
E2	—	2	—	—	2	7	—	1	8	—	—	—	—	—	9	—	1	10	
ESb	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
Gb	—	3	1	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	2	6	
J	1	3	—	—	4	8	—	1	9	1	—	—	1	1	12	—	1	14	
Transp.	10	40	8	21	79	23	—	9	32	1	—	1	2	10	64	8	31	113	

¹⁾ Ystad endast under senare halvåret.

Lokpannor (forts.).

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r																		
	Örebro					Östersund				Borås, Hälsingborg och Ystad ¹⁾				Samtliga huvudverkst.					
	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass				S:a	Rep.-klass				S:a				
	II	III	IV	V		III	IV	V	III		IV	V	III	IV		V			
Transp.	10	40	8	21	79	23	—	9	32	1	—	1	2	10	64	8	31	113	
G2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	1	
H	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	3	—	1	—	3	4	
Ka	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
Kh	6	4	—	—	10	8	—	—	8	—	—	1	1	6	12	—	1	19	
L	1	4	—	—	5	15	—	1	16	—	—	2	2	1	19	—	3	23	
Ke.....	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	
Me.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	
Na.....	3	9	1	—	13	—	—	—	—	1	—	1	2	3	10	1	1	15	
Oke.....	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	1	3	
Sa.....	5	7	—	—	12	3	—	—	3	—	—	8	8	5	10	—	8	23	
Sb.....	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	
Y3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2	2	
Ta.....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
W.....	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	
F. d. EJ..	7	2	—	—	9	1	—	—	1	^{II} 1	^{III} 1	1	2	15	8	14	1	2	25
Summa	40	73	9	21	143	50	—	10	60	1	13	1	22	37	41	136	10	53	240

¹⁾ Ystad endast under senare halvåret.

Littera	P r i v a t v e r k s t a d		
	Kalmar verkst. a.-b.		
	Rep.-klass		S:a
II	III		
Ka	2	1	3
Ke	1	—	1
Tb	—	2	2
F. d. EJ	6	5	11
Summa	9	8	17

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar.

Antal vid årets början befintliga ¹⁾ ...	Person-, post-, fång- och resgodsvagnar				Godsvagnar				
	Boggi- vagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malm- vagnar
	1 454	1 778	8 192	16 268	3 774				
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R
<i>Huvudverkstäder:</i>									
Örebro	21	136	29	1	—	—	1	—	—
Tomtebodå	1 168	—	322	6	7	—	—	—	—
Göteborg	246	—	271	104	1 277	167	1 464	277	5
Borås	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Varberg	106	—	102	5	—	—	—	—	—
Malmö	318	102	45	131	18	3	3	—	9
Östersund	69	—	121	31	—	—	—	—	—
Bollnäs	5	—	165	16	489	26	1 235	102	—
Notviken	71	—	107	6	1	—	—	1	872
Hälsingborg	41	—	47	—	62	—	358	—	1
Ystad ²⁾	—	1	2	—	14	—	142	3	—
Summa	2 045	239	1 211	300	1 868	196	3 203	383	887
<i>Drift- och privata verkstäder:</i>									
Uddevalla	4	1	8	1	2	3	—	18	—
Kalmar verkstadsaktiebolag	21	7	16	16	—	21	52	78	—
Summa	25	8	24	17	2	24	52	96	—

Ann. 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 hänförs till 2-axliga vagnar. — ²⁾ Under tiden $\frac{1}{7}$ — $\frac{31}{12}$ 1941.

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
<i>Elektrolok</i> , reparationer	597	122,3
<i>Ånglok</i> , »	358	48,8
<i>Tändrar</i> , »	184	39,1
<i>Lokpannor</i> , »	257	¹⁾ 35,1
<i>Motorvagnar</i> , »	13	26,0
<i>Person-, post-, fång- och resgodsvagnar:</i>		
Fyraaxliga vagnar (boggivagnar), revisioner (exkl. »storrevisioner») 2 070	2 070	142,4
» » » » (»storrevisioner»)	247	17,0
Tvåaxliga vagnar, revisioner (exkl. »storrevisioner») 1 235	1 235	69,5
» » » » (»storrevisioner»)	317	17,8
<i>Godsvagnar:</i>		
Slutna, revisioner (exkl. »storrevisioner») 1 870	1 870	22,8
» » » » (»storrevisioner»)	220	2,7
Öppna, » (exkl. »storrevisioner») 3 255	3 255	20,0
» » » » (»storrevisioner»)	479	2,9
Malmvagnar, revisioner	887	23,5

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

Under treårsperioden 1939—1941 undergingo 941 boggivagnar och 1 066 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

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

Driftstörningar och personliga olycksfall vid anläggningarna för elektrisk tågdrift.

Driftstörningar.

Sammanlagda antalet driftstörningar vid anläggningarna för den elektriska tågdriften var under år 1941 något större än föregående år. Ökningen hänför sig emellertid enbart till de elektrifierade bandelarna utom malmbanan, vilken senare uppvisar en avsevärd minskning, såsom framgår av efterföljande sammanställning.

Antal driftstörningar vid anläggningarna för elektrisk tågdrift, störningarnas fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas medelvaraktighet inom varje grupp.

(Vid beräkningen av de i sammanställningen angivna störningarnas antal resp. varaktighet hava störningarna på känt sätt identifierats med summan av det antal tillfällen, resp. minuter, vid vilka, resp. varunder, de till kontaktledningens matningszoner ledande matarledningarna oavsiktligt varit satta ur funktion.)

Störningsorsaksgrupp	D r i f t a v b r o t t							
	S J utom malmbanau				Malmbanan			
	Antal				Antal			
	S:ma	Per 100 km spårlängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter	S:ma	Per 100 km spårlängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	1 379	24.2	7.1	8.7	358	60.0	26.3	7.6
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar.....	1 610	28.3	8.3	0.7	122	20.4	9.0	4.4
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc. ...	846	14.9	4.4	1.1	—	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	720	12.7	3.7	0.9	16	2.7	1.2	0.4
5. Överbelastning eller fel i driftcentral	1 223	21.5	6.3	3.4	17	2.9	1.3	16.4
6. Fel på kontaktledningssystemet, exklusive isolatorbrott	400	7.0	2.1	6.2	23	3.9	1.7	45.7
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	186	3.3	1.0	3.1	23	3.9	1.7	2.7
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	151	2.7	0.8	5.5	6	1.0	0.4	121.8
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	299	5.3	1.6	10.9	7	1.2	0.3	104.5
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	108	1.9	0.6	3.6	—	—	—	—
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	21	0.4	0.1	8.4	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olyckshändelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m.m.	37	0.6	0.2	10.1	3	0.5	0.2	0.5
13. OppgIVEN orsak.....	12 325	216.7	63.8	0.2	785	131.8	57.7	1.0
Summa år 1941	19 305	339.5	100.0	1.5	1 360	228.3	100.0	4.9
» » 1940	17 417	315	—	1.7	1 670	280	—	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	—	1.6	1 134	191	—	5.0

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

Den av förestående tabell framgående ökningen, vad beträffar SJ utom malm-banan, av såväl sammanlagda antalet störningsfall som antalet fall pr 100 km ledningslängd måste anses vara en fullt naturlig följd av den ökade trafiken på de elektrifierade bandelarna utom malm-banan. Minskningen av antalet drift-avbrott å malm-banan motsvaras åter av en nedgång av trafiken å denna bandel.

Liksom de närmast föregående åren voro de flesta störningarna hastigt över-gående, och medelvaraktigheten för SJ utom malm-banan var, såsom ävenledes framgår av den förestående tabellen, t. o. m. något kortare år 1941 än år 1940. Störningarna medförde därför icke några mera kännbara återverkningar på trafiken, såsom närmare åskådliggöres genom följande treårsöversikt, vari an-gives den procentuella relationen mellan antalen störningar av olika varaktighet.

B a n d e l	Antal störningar i procent med en varaktighet i minuter av:			
	intill 3'5	3'5-15	15-60	över 60
Malm-banan år 1941	78	20	1	1
» » 1940	86	11	2	1
» » 1939	80	17	2	1
Övriga elektrif. linjer år 1941	93	5	2	—
» » » 1940	96	3	1	—
» » » 1939	96	3	1	—

Vid jämförelse av siffrorna för malm-banan med motsvarande för SJ elektri-fierade bandelar i övrigt bör beaktas, att olikartade, störningsfrekvens och stör-ningsvaraktighet påverkande förhållanden alltjämt råda vid de båda ifråga-varande bandelskomplexen. För dessa förhållanden har närmare redogjorts i drifttjänststatistiken för år 1939.

Av efterföljande tabell framgår, huru störningarna, beräknade pro mille av hela antalen inom störningsgrupperna 1—12, fördelade sig på de olika stör-ningsorsaksgrupperna, dels pr månad för år 1941, dels pr år för perioden 1937—1941.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille under olika månader år 1941												Summa störningsfall pro mille år				
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1941	1940	1939	1938	1937
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	2	5	12	7	16	39	48	44	8	14	25	10	230	225	180	121	190
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar	23	15	16	10	10	13	18	12	11	59	19	23	229	155	180	197	140
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	17	10	16	—	5	1	—	2	—	13	22	26	112	220	179	26	9
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	10	8	9	8	8	5	7	8	9	11	8	7	98	105	153	98	123
5. Överbelastning eller fel i driftcentral	15	7	9	9	7	6	15	18	15	18	21	24	164	91	114	107	155
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	5	5	7	3	3	1	5	5	5	7	3	7	56	107	60	303	211
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	1	2	1	2	3	3	6	4	3	1	1	1	28	35	54	54	71
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	—	—	—	—	—	7	8	6	—	—	—	—	21	20	31	19	33
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	1	1	2	1	2	3	2	5	5	7	10	1	40	21	27	41	34
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	—	—	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	14	7	14	13	14
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	3	5	5	17	17
12. Jordslutning genom olycks-händelser såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	—	2	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	5	9	3	4	3
Summa år 1941	75	55	73	41	56	81	111	106	59	132	110	101	1000	—	—	—	—
» » 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

Av närmast förestående tabell framgår vidare bland annat, att av de störningar, för vilka orsak uppgivits, största antalet störningsfall kommo på orsaksgруппerna 1 och 5, avbrott i energileveransen till driftcentralerna och överbelastning eller fel i desamma, samt 2, fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar. Det är också dessa orsaksgруппer samt 9, isolatorbrott på kontaktledningen, och 4, jordslutning genom lok vid lastområde, som uppvisa den största ökningen jämfört med föregående år. Orsaken till det större antalet driftavbrott inom orsaksgруппerna 1 och 5 torde helt kunna tillskrivas det ökade effektbehovet med utlösning eller fel på grund av tillfälliga överbelastningar som följd. Ökningen inom orsaksgруппerna 2 och 4 torde få anses som en naturlig följd av den stegrade trafiken med dess större utnyttjande av personalen. Personalbristen under de senaste åren har medfört inskränkning i revisionsarbetena och isolatorbytena. Som en följd därav har antalet störningar på grund av isolatorbrott ökat. Däremot uppvisar orsaksgрупп 6, fel på kontaktledningsnätet exklusive isolatorbrott, en avsevärd nedgång i antalet driftavbrott.

Ifråga om driftstörningar till följd av storm, nederbörd, sotbeläggningar etc. är Laholms matningsområde alltså dominerande. Då året dock varit förhållandevis mindre rikt på stormar inom detta matningsområde, uppvisar ifrågavarande orsaksgрупп en avsevärd nedgång i antalet störningar.

Hjälpkraftledningarna, genom vilka distribueras energi för belysning och andra smärre kraftbehov, fungerade även år 1941 i stort sett utan större driftavbrott. Liksom under närmast föregående år inträffade ett mindre antal störningar till följd av bland annat åska, varvid några transformatorer och kabelboxar sönderbrändes.

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmбанan inträffade under år 1941 sammanlagt 27 driftavbrott mot 14 år 1940. Av 1941 års avbrott inträffade 16 på norra och 11 på södra delen av linjen ifråga. De orsakades av linbrott, isolatorbrott samt maskin- och apparatfel och voro i regel av kort varaktighet. I medeltal varade de 9·3 minuter mot 9·8 minuter år 1940. Det i föregående års drifttjänststatistik omnämnda utbytet av De omständigheter, som förorsakade de olika, år 1941 inträffade olycksfallen, framgå närmare av följande redogörelse, vari olycksfallen uppdelats på olika grupper av förolyckade.

Personliga olycksfall år 1941.

Under året inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift sammanlagt 26 personliga olycksfall (mot 11 år 1940 och 12 år 1939) till följd av skada genom elektrisk ström. Av dessa medförde 11 dödsfall (5 år 1940 och 5 år 1939). De omständigheter, som förorsakade de olika, år 1941 inträffade olycksfallen, framgå närmare av följande redogörelse, vari olycksfallen uppdelats på olika grupper av förolyckade.

Lokpersonal.

Den 19/1 försökte i Nässjö en lokförare taga ned strömvagnen med en manöverstäng, vars jordlina varken hade avlindats från stängen eller anslutits till jordklämman på loket. Blev fullt återställt.

Den 31/7 hade i Tvärålund ett lokbiträde gått upp på kolförrådet till ett ånglok, varvid han kom i beröring med kontaktledningen. Blev fullt återställt.

Den 8/9 försökte i Jörn en lokförare skjuta upp den främre strömvagnen på ett i lokstall stående lok med en icke jordad manöverstäng. Den bakre strömvagnen var emellertid uppfäld, varför båda voro spänningsförande. Torde få nedsatt arbetsförmåga.

Den 13/9 hade i Nässjö ett lokbiträde av okänd anledning uppehållit sig innanför skyddsräcket till en relähylla, som var spänningsförande. Avled.

Den 13/9 kom i Åstorp en lokeldare i beröring med kontaktledningen, då han på bangården begav sig upp på tendern till ett ånglok. Avled.

Den 17/10 råkade å linjen Torp—Lagmansholm en stationskarl under en rond i maskinrummet å ett lok att, då loket häftigt krängde i en kurva, komma i beröring med värmeomkopplaren via en handlykta, varav överslag följde. Blev fullt återställt.

Den 14/11 kom i Tibro en lokförare i beröring med spänningsförande skena, då han på ett lok sökte få in tillslagningsspärren på oljebrytaren utan att ha tagit ned strömavtagaren. Blev fullt återställt.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning.

Den 1/6 råkade i Nattavara en banarbetare under revisionsarbete på bangården komma i beröring med spänningsförande förbiledning, för vilken han ej blivit varnad av arbetsledaren. Avled.

Den 27/6 kom i Vännäs en måleriarbetare under arbete i en kontaktledningsstolpe på bangården i beröring med en utliggare, som uppbar kontaktledningen till ett lastområde, vars avskiljare efter tidigare växling kvarglömts i tillslaget läge. Blev fullt återställt.

Den 14/7 hade i Malmö en banarbetare under målningsarbete på bangården av glömska begivit sig utanför det av bevakaren angivna området. Blev fullt återställt.

Den 1/8 hade i Kiruna en banvakt under revisionsarbete på malmbangården förväxlat urkopplade sidospårledningen med den spänningsförande huvudspårledningen och kom vid undersökning av isolatorerna i beröring med den spänningsförande ledningen. Blev fullt återställt.

Den 15/8 hade å linjen Bergfors—Torneträsk en ban- och byggnadsarbetare under målningsarbete underlåtit att invänta arbetsbesked och begivit sig upp i en stolpe, medan ledningen ännu var spänningsförande. Avled.

De 24/9 råkade vid Stockholm C en ban- och byggnadsarbetare under ändringsarbete på kontaktledningen komma i beröring med en icke urkopplad matarledning. Urkoppling hade ej skett, emedan arbetsledaren, missledd av uppgifter, som den förolyckade själv givit, trott ledningen vara spänningslös. Avled.

Den 1/11 råkade i Ånge en stationskarl komma i beröring med spänningsförande ledning, då han skulle byta huvudsäkring till den elektriska värmeledningen på en personvagn. Han hade glömt att begära brytning av strömmen på loket. Blev fullt återställt.

Utomstående personer: resande, personal i lastnings- och lossningsarbete m. fl.

Den 18/3 försökte i Örebro en trafikant att, då ett militärtåg gjorde uppehåll vid centralstationen, rätta till en presenning över en högt lastad vagn och kom då i beröring med kontaktledningen. Avled.

Den 8/4 kom i Murjek en åkare i beröring med kontaktledningen vid en kolbrygga på bangården. Lastspårsavskiljaren till bryggan hade kvarglömts i tillslaget läge. Blev fullt återställt.

De 29/5 hade i Albano en chaufför vid hämtning av gengaskol på lastplatsen, utan att vakterna lade märke därtill, bestigit en vagn och kommit i beröring med kontaktledningen. Avled.

Den 24/7 hade i Harplinge en lantbrukare utan att observeras av stationspersonalen stigit upp på en vagn, lastad med torvströ. Han kom därvid i beröring med kontaktledningen, som var spänningsförande. Blev fullt återställt.

Den 16/8 kom i Råmsjö en åkeriägare under lastningsarbete i beröring med kontaktledningen över lastområde nr 2, vilken var spänningsförande, emedan lastspårsavskiljaren efter slutförd växling glömts kvar i tillslaget läge. Blev fullt återställt.

Den 22/9 skadades i Kälarne en chaufför under lastning på ett lastområde vid bangården, till vilket avskiljaren efter avslutad växling glömts kvar i tillslaget läge. Blev fullt återställt.

Den 5/12 hade i Mjöhult en lantbrukare gått upp på en vagn och kommit i beröring med kontaktledningen över ett lastspår, där lastspårsavskiljaren kvarglömts i tillslaget läge. Avled.

Den 17/12 hade i Sya en lossningsarbetare gått upp på en vagn för att rätta till en presenning och kommit i beröring med kontaktledningen över lastspåret. Ledningen var spänningsförande, emedan lastspårsavskiljaren sedan dagen förut glömts kvar i tillslaget läge. Avled.

Utomstående personer: obehöriga.

Den 16/4 klättrade i Enskede en fjortonårig skolgosse under lek upp i en kontaktledningsstolpe inom Stockholms stads slakthusområde och försökte fatta om utliggarens horisontalrör. Blev fullt återställt.

Den 21/6 hade i Bispgården en jägmästare klättrat över de låsta grindarna till kollastningsbryggan därstädes och begivit sig ut på en icke färdiglastad kolvagn. Han kom därvid i beröring med kontaktledningen, som var inkopplad. Avled.

Den 22/6 stötte i Skövde en skolyngling under okynnesklättring på en täckt godsvagn, stående på elektrifierad bangård, emot kontaktledningen och blev så svårt bränd, att han efter några dagar avled.

Den 18/9 hade i Hallsberg en tolvårig gosse under lek försökt klättra upp i en kontaktledningsstolpe på bangårdsområdet. Han kom därvid i beröring med en isolator och förorsakade överslag. Blev fullt återställt.

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

År	Distrikt	Gasverk	Tillverkad kvantitet	Bokförda kostnader			Beräknade kostnader		Summa bokförda o. beräknade kostnader	
				Avlöningskostnad	Reparationskostnad	Materialkostnad ¹⁾	Summa	Allmänna omkostnader ²⁾ (10 %)		Ränta o. amortering å anläggningskostnaden (9 %)
K r o n o r										
			M ³	<i>Oljegas.</i>						
1941	I	Hagalund ³⁾	107 910	8 687	9 884	42 119	60 690	869	19 337	80 896
	III	Malmö ...	38 500	12 200	1 658	23 514	37 372	1 220	21 252	59 844
		Summa	146 410	20 887	11 542	65 633	98 062	2 089	40 589	140 740
		D:o f. ä.	223 300	24 972	17 045	45 175	87 192	2 497	40 589	130 278
			Kg	<i>Acetylen-(dissous)-gas.</i>						
1941	II	Laxå.....	151 753	32 376	14 091	167 273	213 740	3 238	10 825	227 803
	V	Boden	40 546	14 009	28	56 828	70 865	1 401	19 326	91 592
	VI	Karlskrona ⁴⁾	11 128	5 742	240	14 869	20 851	574	1 890	23 315
		Summa	203 427	52 127	14 359	238 970	305 456	5 213	32 041	342 710
		D:o f. ä.	167 650	41 428	2 481	163 588	207 497	4 143	24 156	235 796

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	Summa tillverkningskostnader
M ³ <i>Oljegas, kostnad per m³, öre.</i>										
1941	Hagalund	107 910	8·0	9·2	39·0	56·2	0·8	57·0	17·9	74·9
	Malmö	38 500	31·7	4·3	61·1	97·1	3·2	100·3	55·2	155·5
	Båda gasverken	146 410	14·3	7·9	44·8	67·0	1·4	68·4	27·7	96·1
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	123·3
	Båda gasverken	223 300	11·2	7·6	20·2	39·0	1·1	40·1	18·2	58·3
Kg <i>Acetylen-(dissous)-gas, kostnad per kg, öre.</i>										
1941	Laxå	151 753	21·3	9·3	110·2	140·8	2·1	142·9	7·1	150·0
	Boden	40 546	34·6	—	140·2	174·8	3·4	178·2	47·7	225·9
	Karlskrona ⁴⁾ ...	11 128	51·6	2·2	133·6	187·4	5·1	192·5	17·0	209·5
	Samtliga gasverken.....	203 427	25·6	7·0	117·5	150·1	2·6	152·7	15·8	168·4
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	173·6
	Båda gasverken	167 650	24·7	1·5	98·0	124·2	2·5	126·7	14·4	141·1

¹⁾ Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnader, beroende på olika värden å in- och utgående behållningar. — ²⁾ Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — ³⁾ Gastillverkningen upphörde den 8/6 1941. — ⁴⁾ Gasverket i Karlskrona övertogs av SJ med Karlskrona—Växö järnväg den 1/7 1941.

Gasutbytet per enhet använd råvara.
Oljegasverken. Dissousgasverken.Antal personal.
Oljegasverken. Dissousgasverken.

Gasverk	M ³ gas per kg använd gasberedningsolja		Gasverk	Kg gas per kg använd karbid		Gasverk	År		Gasverk	År	
	År 1941	År 1940		År 1941	År 1940		1941	1940		1941	1940
Hagalund	0'666	0'668	Laxå ...	0'324	0'313	Hagalund	2'3	2'5	Laxå ...	8'0	8'0
Malmö ...	0'588	0'503	Boden ...	0'296	0'312	Malmö ...	2'6	3'0	Boden ...	2'9	2'9
			Karlskrona	0'300	—				Karlskrona	3'0	—

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 1941	År 1940	År 1941	År 1940			År 1941	År 1940	År 1941	År 1940
Hagalund	Gasber. olja	180 952	271 526	27 776	30 119	Laxå ...	Karbid	468 900	405 400	142 938	111 312
Malmö ...	»	65 476	83 300	8 446	9 660	Boden ...	»	136 800	127 695	46 998	38 444
						Karlskrona	»	37 100	—	12 064	—

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Månad ⁶⁾	Stockholms Gasverk	Örebro Stads Gas- & Elektricitetsverk	Göteborgs Stads Gasverk	Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk	Samtliga
	L e v e r e r a d m ä n g d, m ³					
Sept. 1941.....	6 134	—	2 110	2 155	—	10 399
Okt. »	9 336	—	4 712	3 419	1 341	18 808
Nov. »	12 357	362	5 287	3 706	3 200	24 912
Dec. »	18 556	2 200	7 223	4 820	4 180	36 979
Jan. 1942.....	27 536	1 824	9 036	5 750	5 403	49 549
Febr. »	27 897	1 297	4 219	5 140	3 802	42 355
Mars »	19 378	1 262	4 721	4 630	3 993	33 984
April »	8 227	816	3 600	4 230	2 691	19 564
Maj »	5 495	448	3 296	3 270	1 538	14 147
Juni »	4 440	567	2 504	2 600	1 243	11 354
Juli »	4 303	913	2 847	2 950	1 326	12 339
Aug. »	5 668	617	3 013	3 230	1 828	14 356
Summa	149 327	10 306	52 568	46 000	30 545	288 746
Kostnad, kr.	25 551	3 374	7 771	11 005	6 994	54 695
Härav omkostnader vid SJ, kr.	7 458	2 034	2 091	4 869	2 434	19 696

Priset pr m³ på den levererade gasen var i Stockholm 20 öre för under september 1941 till januari 1942 levererade 47 983 m³ med en rabatt av 7'8 öre per m³. Därefter 15 öre för under januari levererade 2 000 m³, 12 öre för under januari—maj levererade 84 933 m³ och 10 öre för under juni—augusti levererade 14 411 m³. I Örebro var priset 13 öre under hela leveransperioden. I Göteborg var priset 8 öre för under september—december 1941 levererade 19 332 m³ och 10 öre för under januari—augusti 1942 levererade 33 236 m³. I Malmö var priset 13 öre under hela leveransperioden jämte en grundavgift av 18'75 kr för september 1941 och 12'50 kr per månad under tiden oktober 1941—augusti 1942. I Sundsvall var priset 15 öre under hela leveransperioden jämte 17 kr per kvartal i form av abonnemangsavgift och mätarehyra.

Anordningar för förbindelser mellan SJ och gasverkens ledningsnät samt för gasens kompression och distribution medförde följande engångskostnader:

Stockholm och Örebro	Göteborg	Malmö	Sundsvall	Samtliga
Kr 39 360	11 688	5 523	5 944	62 515.

Av dessa kostnader hava de i Stockholm, Örebro och Göteborg uppkomna bestämts skola påföras konto 47'50. Övriga kvarstå ännu bland balanserade kostnader.

⁶⁾ Leveransperioderna sammanföll dock icke alltid helt med de olika kalendermånaderna.

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 ¹⁾ (10 %)	Ränta o. amort. å anläggning. kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar							
K r o n o r										
1941	1 089 867	125 119	105 705	199 378	28 342	116 358	344 078	19 938	47 242	411 258
1940	1 023 255	117 633	108 045	177 076	18 938	101 848	297 862	17 708	44 702	360 272

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
1941	1 320 691	15·1	2·1	8·8	26·1	1·5	27·6	3·6	31·2
1940	1 248 933	14·2	1·5	8·1	23·8	1·4	25·2	3·6	28·8

Antal personal år 1941, 53·1 (år 1940, 51·9).

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

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1941	År 1940	År 1941	År 1940
Benfett	12 407 kg	13 606 kg	21 288	10 885
Ånga	8 986 ton	7 600 ton	79 403	69 406
Vatten	21 160 m ³	46 884 m ³	5 290	11 722

Av ovan nämnda tvättkvantitet för år 1941 utgjordes cirka 950 000 kg av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo cirka 224 000 kr på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona uppgingo till 42 174 kr, varav för personvagnstvätt 19 200 kr.

¹⁾ Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader för reparationer och materialier redan ingå i kostnaderna av dessa slag i form av procentuella tillägg.

Persontrafiken.

Tidtabellen.

Tidtabell nr 140.

Vid 1941 års ingång gällande tidtabell nr 140 tillämpades till och med den 31 januari 1941 å V distriktet samt till och med den 15 juni 1941 å övriga distrikt med vissa ändringar, för vilka redogörelse lämnas i det följande.

Fr. o. m. den 1 februari 1941 vidtogos i samband med införandet av tidtabell nr 141 å V distriktet vissa tidtabellsändringar å IV distriktet (se järnvägsstyrelsens cirk. nr 145/1941).

Fr. o. m. den 1 mars 1941 indrogos i lokbesparande syfte nattsnälltågen 37 och 38 å sträckan Malmö—Ängelholm, varvid de vagnar, som tidigare gått i dessa tåg, i stället framfördes i tågen 1891 och 1856 å denna sträcka. I samband med denna förändring indrogs även den direkta sovvagnen Oslo—Hälsingborg. Vidare indrogs tåg 37 mellan Malmö och Trelleborg, och vagnarna överflyttades till tåg 11.

Samtidigt inlades vissa nya rälsbusståg till förbättrande av lokala förbindelser (se cirk. nr 219/1941).

Fr. o. m. den 1 april 1941 infördes vedeldning å linjen Långsele—Härnösand, och i samband därmed förlängdes gångtiderna för ångtågen. Vissa mindre tidtabellsändringar företogs även (se cirk. nr 307/1941).

Fr. o. m. den 1 maj 1941 vidtogos med hänsyn till nödvändigheten att ytterligare spara utländskt lokomotivbränsle avsevärda tågindragningar å ett stort antal icke elektrifierade linjer. Å flertalet av de linjer, som berördes av indragningarna, inställdes en del tåg vissa dagar i veckan. Å några linjer omarbetades tidtabellen helt, varvid dels tågantalet minskades, dels gångtiderna förlängdes, så att vedeldning skulle kunna införas efter hand som härför lämplig ved kunde anskaffas. Flertalet av de i trafik varande bensin- eller oljedrivna motorvagnarna ersattes av loktåg eller gengasdrivna rälsbussar, och i några fall ersattes även loktåg av gengasdrivna rälsbussar.

I bränslebesparande syfte framfördes sovvagnarna Stockholm—Storlien och Stockholm—Härnösand i tågen 23 och 24 endast till och från Östersund och Sundsvall.

En mera detaljerad redogörelse för de vidtagna åtgärderna är intagen i cirk. nr 361/1941.

Av nedanstående sammanställning framgår närmare minskningen resp. ökningen från och med den 1 maj av antalet tågkilometer pr dag samt ökningens och minskningens fördelning på olika tågslag.

	Ångtåg	Motorvagnståg	Rälsbusståg
Minskning	3 410	706	—
Ökning	—	—	1 135

Tidtabell nr 141.

V distriktet.

Tidtabell nr 141 trädde å V distriktet i kraft redan den 1 februari 1941.

I samband med elektrifieringens fullbordande till Vännäs gjordes en avsevärd omarbetning och förbättring av vissa delar av tidtabellen för såväl linjen Ånge

—Riksgränsen som för anslutande linjer. Av större förändringar må nämnas, att tågen 21 och 22 fr. o. m. den 1 februari framfördes som snälltåg även å sträckan Långsele—Vännäs. Norr om Vännäs framfördes tågen däremot liksom förut som persontåg. För att icke resemöjligheterna för befolkningen å de platser, vid vilka uppehållen för tågen 21 och 22 indrogos, skulle försämrats, inlades ett nytt persontågpar, tågen 2222 och 2221, mellan Långsele och Vännäs omedelbart efter resp. före tågen 22 och 21.

Sovvagnen mellan Stockholm och Vännäs framfördes åter till och från Umeå, liksom fallet var före den 15 maj 1940. Genom omläggningen av tidtabellen för tågen 22 och 21 vanns en avsevärd förkortning av restiden vid resor med dessa tåg mellan Stockholm och Örnsköldsvik, Umeå samt platser norr därom.

En mera detaljerad redogörelse för de vidtagna förändringarna är intagen i järnvägsstyrelsens cirk. nr 145/1941.

På grund av de omfattande tidtabellsändringarna trycktes ny upplaga av bladen VI, VII, VIII och IX av statens järnvägars anslagstidtabell med giltighet från den 1 februari 1941.

I—IV och VI distriktet.

Tidtabell nr 141 trädde å I—IV och VI distriktet i kraft den 16 juni 1941. I anledning av rådande, osäkra förhållanden fastställdes tidtabellen att gälla tills vidare. På grund av erfarenheter från föregående års högtrafik fingo tågen i stor utsträckning förlängda uppehåll och i viss utsträckning — bland annat som följd av att ved måste ersätta stenkol som lokomotivbränsle — förlängda gångtider. Därjämte ökades övergångstiderna till och från anslutande linjer. Med dessa åtgärder avsåg järnvägsstyrelsen att i görligaste mån trygga en god tågföring. Bland de ändringar, i jämförelse med närmast förut gällande tidtabell, som voro genomförda i tidtabell nr 141 och meddelades genom en detaljerad redogörelse i cirk. nr 442/1941, må följande här nämnas:

Stockholm—Malmö.

Dagsnälltågen 87 och 88 mellan Stockholm och Malmö omlades att gå över Katrineholm och dubblerades under sommaren genom inläggandet av tågen 7 och 8, vilka framfördes över Nyköping.

Nattsnälltågen 11 och 12 dubblerades natt före och efter sön- och helgdag under sommaren genom inläggandet av tågen 33 och 34, vilka framfördes över Nyköping.

Stockholm—Göteborg.

En ny middagsförbindelse anordnades mellan Stockholm och Göteborg genom återinläggandet av snälltågen 47 och 48. Tåg 47 avgick från Stockholm C kl. 12.22 och ankom till Göteborg C kl. 19.12, och tåg 48 avgick från Göteborg C kl. 12.10 och ankom till Stockholm C kl. 19.05.

Eftermiddagssnälltåget Göteborg—Stockholm, tåg 10, senarelades att avgå från Göteborg C kl. 16.05 och ankomma till Stockholm C kl. 23.15.

Snälltågen 27 och 10 dubblerades under sommaren å sträckan Hallsberg—Laxå genom inläggandet av tågen 73 och 54.

Göteborg—Malmö.

En ny genomgående persontågsförbindelse mellan Göteborg och Malmö, tåg 1455, med avgång från Göteborg C kl. 15.32 och ankomst till Malmö C kl. 23.03, erhöles genom omläggning och sammanknytning av tågen 1481 Göteborg—Varberg och 1895 Halmstad—Malmö.

I motsatt riktning erhöles en ny daglig förbindelse på förmiddagen från Malmö genom inläggandet av persontåget 1854 Malmö—Halmstad och snälltåget 40 Halmstad—Göteborg, förstnämnda med avgång från Malmö C kl. 9.40 och sistnämnda med ankomst till Göteborg C kl. 15.30. Tåg 1854, som i Ängelholm hade anslutning från Hälsingborg, fortsatte från Halmstad som snälltåg 40 och erhöles i Göteborg förbindelse med dagsnälltåg 10 till Stockholm.

Krylbo—Mjölby.

Snälltågen 75 och 76, som indrogos den 1 mars 1940, återinlades ungefär i sina förutvarande lägen.

Ostkustbanan.

Å sträckan Härnösand—Gävle insattes ett nytt, av vedeldat lok framfört snälltågspår, tågen 57 och 58 (från Härnösand kl. 12.17, till Gävle C kl. 18.09; från Gävle C kl. 17.50, till Härnösand kl. 23.45) med anslutning i Gävle till tåg till resp. från Stockholm.

Fr. o. m. den 1 augusti 1941 infördes vedeldning å linjerna Ånge—Sundsvall, Sundsvall—Gävle, Uppsala—Enköping och Åstorp—Värnamo, och i samband därmed genomfördes vissa omläggningar av tidtabellen för härav berörda linjer. I övrigt vidtogos endast några smärre tidtabellsändringar (se cirk. nr 557/1941).

Ändringar i tidtabellen fr. o. m. den 1 september 1941. Utöver de för sommartrafikens avveckling insatta snälltågen — 7, 8, 33, 34, 54 och 73 — indrogos i lokbesparingssyfte dagsnälltågen 47 och 48 mellan Stockholm och Göteborg, vilket även föranledde vissa ändringar av tidtabellen för anslutande linjer.

Å norra stambanan utsträcktes den elektriska driften till Jörn, vilket medförde en genomgripande omarbetning och förbättring av tidtabellen för linjen Boden—Ånge jämte anslutande linjer. Den nya tidtabellen blev i stort sett likvärdig med den, som tillämpades före de av svårigheterna på bränslemarknaden m. m. föranledda tågindragningarna. Tågen 21 och 22 anordnades åter som snälltåg å hela sträckan Boden—Stockholm, varigenom tiderna för resor med dessa tåg från och till Boden, till och från Vännäs och stationer söder därom förkortades med c:a två timmar. Persontågen 2423 och 2424 mellan Boden och Ånge, som indrogos å sträckan Boden—Långsele fr. o. m. den 1 juli 1940 i samband med att snälltågen 21 och 22 förändrades till persontåg, återinlades i stort sett i sina gamla lägen med anslutning i Ånge till och från nattsnälltågen 23 och 24.

I syfte att ytterligare minska förbrukningen av stenkolk fastställdes fr. o. m. den 1 september en för vedeldning anpassad tidtabell för linjerna Bastuträsk—Rönnskär, Mellansel—Örnsköldsvik, Kristinehamn—Mora, Uddevalla—Strömstad, Lysekil—Munkedal, Uddevalla—Herrljunga—Borås—Varberg, Borås—Alvesta—Karlskrona, Landskrona—Lund—Trelleborg, Ystad—Eslöv, Köpingsbro—Gärnäs—Brösarp samt Börringe—Östratorp. De förlängda gångtider, som vedeldningen nödvändiggjorde, föranledde i en del fall ändringar av tidtabellen å anslutande linjer.

En ny upplaga, »vinterupplagan», trycktes av anslagstidtabellens samtliga blad att gälla fr. o. m. den 1 september 1941 tillsvidare.

En mera detaljerad redogörelse för de fr. o. m. den 1 september genomförda tidtabellsändringarna är intagen i cirk. nr 610/1941.

Under september, oktober, november och december företogs en del smärre tidtabellsändringar, bland vilka må nämnas, att snälltåg 88 fr. o. m. den 1 oktober framfördes över Nyköping i stället för över Katrineholm till förbättrande av dagförbindelserna från södra Sverige till Nyköping. Ankomsttiden till Stockholm blev oförändrad. Se vidare cirk. nr 668, 734, 795 och 873/1941, där utförligare redogörelser lämnas för de vidtagna ändringarna.

Införlivade banor.

Såsom ett led i förstatligandet av landets enskilda järnvägar införlivades med SJ fr. o. m. den 1 juli 1941 följande enskilda järnvägar, nämligen Kalmar—Torsås, Växjö—Alvesta, Karlskrona—Växjö, Växjö—Tingsryd, Växjö—Åseda—Hultsfred, Östra Väreuds, Ystad—Eslöv, Malmö—Ystad, Börringe—Östratorp, Ystad—Brösarp och Ystad—Gärnsås—S:t Olof. Den tidtabell, som för ovan nämnda järnvägar fastställts att gälla fr. o. m. den 16 juni 1941, tillämpades även efter införlivandet med SJ och gällde i stort sett i oförändrat skick under återstående delen av året. I samband med förstatligandet nedlades persontrafiken å bandelen Tomelilla—S:t Olof.

Utlandsförbindelserna.

Med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Förbindelserna voro i det närmaste oförändrade i förhållande till dem, som gällde under senare delen av 1940. Frånsett av isblockaden i början av året förorsakade trafikrubbningsar och att några enstaka turer under året måste inställas på grund av minfara, utfördes dagligen under hela året en personfärjetur i vardera riktningen mellan Trelleborg och Sassnitz med avgång från Trelleborg på morgonen och från Sassnitz på eftermiddagen. Endast post- och resgodsvagnar mellan Stockholm och Berlin medfördes å dessa färjeturer.

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

$1/1-14/1$	$15/1-15/6$	$16/6-31/12$		$1/1-14/1$	$15/1-15/6$	$16/6-31/12$
13.00	21.15	21.15	fr. Stockholm C ... t.	8.15	8.15	8.15
7.40	17.00	17.45	» Oslo Ö	12.45	12.45	12.50
16.20	1.30	1.30	» Göteborg C ... »	3.12	3.12	3.07
18.20	21.06	21.10	» Hälsingborg C »	20.39	23.20	23.27
(S.o.d.f.S. 21.06)			(över Teckomatorp)			
¹⁾ 22.15	7.50	7.40	» Malmö C	17.53	21.08	21.06
²⁾ 7.00	8.50	8.50	» Trelleborg F ... »	16.05	19.36	19.36
12.10	14.00	14.00	t. ³⁾ Sassnitz Hafen fr.	12.55	16.26	16.26
19.47	19.47	19.46	» ³⁾ Berlin Stett. Bf »	⁴⁾ 13.52	10.35	10.35
21.04	21.04	21.04	» ³⁾ Hamburg Hbf... »	⁴⁾ 7.50	9.10	9.10

Med Danmark och Norge.

Antalet personfärjeturer å färjeleden Hälsingborg—Helsingör var under tiden

1 jan.—25 maj	2 turer i vardera riktningen per dag
26 maj—2 nov.	3 » » » » » »
3 nov.—31 dec.	4 » » » » » »

¹⁾ Natt före och efter Soh 23.50. — ²⁾ Övernattning i Trelleborg.
³⁾ Tysk sommartid. — ⁴⁾ » i Stralsund.

Å färjeleden Malmö—Köpenhamn utfördes två personfärjeturer i vardera riktningen per dag. Under tiden 1 april—22 september hade eftermiddagsturen ett senare läge än under den övriga delen av året.

I övrigt vidtogos icke några väsentliga förändringar av de svenska förbindelserna med Danmark och Norge eller de norsk-danska förbindelserna över Sverige under året.

Vissa av de ändringar, som vidtogos under året, framgå närmare av järnvägsstyrelsens cirk. nr 96, 307 och 734/1941.

Med Finland.

Via Haparanda.

Trafiken upprätthölls under året enligt nedanstående tidtabell.

$\frac{1}{1}-\frac{31}{8}$		$\frac{1}{9}-\frac{31}{12}$				$\frac{1}{1}-\frac{31}{8}$		$\frac{1}{9}-\frac{31}{12}$	
10.20	17.50	10.15	17.35	fr. Haparanda.....	t.	10.05	18.20	10.00	18.10
10.30	18.00	10.25	17.45	t. Torneå	fr.	9.55	18.10	9.50	18.00

Via Stockholm.

I likhet med under föregående år upprätthölls förbindelserna mellan Stockholm och Åbo gemensamt av Stockholms Rederi A/B Svea, Finska Ångfartygs A/B och Ångfartygs A/B Bore med tre turer i veckan 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 heller under år 1941.

Antalen kilometer av snäll-, person- och viss del av blandade tåg pr dag under vissa tidtabellsperioder åren 1913 samt 1933—1941.

Tid- tabell nr	Trafi- kerad ban- längd, km	Gällande under tiden	Snäll- tåg	Pr ban- km	Person- tåg	Pr ban- km	$\frac{1}{3}$ av blan- dade tåg	Pr ban- km	Summa för samtl. bandelar, som under angiven tidsperiod varit öppna för trafik	Pr ban- km
106	6 435	$\frac{1}{6}$ 1913— $\frac{30}{9}$ 1913	10 321	2·23	27 262	5·88	2 739	0·59	40 322	8·70
107	4 692	$\frac{1}{10}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914	9 082	1·94	27 839	5·98	2 727	0·58	39 648	8·45
133	6 872	$\frac{15}{16}$ 1933— $\frac{4}{9}$ 1933	12 256	1·78	54 598	7·94	1 967	0·29	68 821	10·01
133	7 453	$\frac{5}{9}$ 1933— $\frac{14}{6}$ 1934	10 259	1·38	58 433	7·84	2 090	0·28	70 782	9·50
134	7 453	$\frac{15}{16}$ 1934— $\frac{4}{9}$ 1934	13 650	1·83	62 878	8·41	2 234	0·30	78 762	10·54
134	7 490	$\frac{5}{9}$ 1934— $\frac{14}{6}$ 1935	11 860	1·59	61 573	8·22	2 181	0·29	75 614	10·10
135	7 493	$\frac{15}{16}$ 1935— $\frac{4}{9}$ 1935	14 295	1·90	66 521	8·88	2 150	0·29	82 966	11·07
135	7 493	$\frac{5}{9}$ 1935— $\frac{14}{6}$ 1936	11 844	1·58	64 173	8·56	2 123	0·28	78 140	10·42
136	7 493	$\frac{15}{16}$ 1936— $\frac{4}{9}$ 1936	20 923	2·79	72 420	9·67	1 375	0·18	94 718	12·64
136	7 493	$\frac{1}{9}$ 1936— $\frac{31}{6}$ 1937	18 214	2·43	71 639	9·56	1 346	0·18	91 199	12·17
137	7 492	$\frac{22}{16}$ 1937— $\frac{5}{9}$ 1937	21 978	2·93	78 195	10·44	1 326	0·18	101 499	13·55
137	7 665	$\frac{6}{9}$ 1937— $\frac{14}{6}$ 1938	20 322	2·65	74 779	9·76	1 251	0·16	96 364	12·57
138	8 001	$\frac{15}{16}$ 1938— $\frac{4}{9}$ 1938	22 207	2·77	384 245	10·53	1 208	0·15	107 660	13·46
138	8 001	$\frac{5}{9}$ 1938— $\frac{14}{6}$ 1939	20 551	2·57	383 551	10·44	1 130	0·14	105 232	13·15
139	8 001	$\frac{15}{16}$ 1939— $\frac{3}{9}$ 1939	23 003	2·88	389 218	11·15	1 138	0·14	113 359	14·17
139	8 064	$\frac{4}{9}$ 1939— $\frac{30}{6}$ 1940	20 551	2·55	387 630	10·87	1 142	0·14	109 323	13·56
140	9 678	$\frac{1}{7}$ 1940— $\frac{1}{9}$ 1940	13 048	1·35	381 324	8·40	897	0·09	95 269	9·84
140	9 678	$\frac{2}{9}$ 1940— $\frac{15}{6}$ 1941	13 464	1·39	381 988	8·47	896	0·09	96 338	9·95
141	$\frac{1}{10}$ 284	$\frac{15}{16}$ 1941— $\frac{31}{6}$ 1941	18 120	1·76	394 691	9·21	1 070	0·10	113 881	11·07
141	10 284	$\frac{1}{9}$ 1941— $\frac{14}{6}$ 1942	16 181	1·57	395 594	9·30	1 206	0·12	112 981	10·99

¹⁾ Här åro de fr. o. m. 1 juli 1941 övertagna enskilda järnvägarnas inräknade.
²⁾ Härav för: rättsbusslig motor-tåg under tidtab. nr 138: 13 365
 * 139: 17 380
 * 140: 9 667
 * 141: 14 268
³⁾ Härav för: rättsbusslig motor-tåg under tidtab. nr 138: 14 128
 * 139: 16 965
 * 140: 10 101
 * 141: 16 237
 1 810
 1 966
 4 129
 1 922

Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning.

För trafik tillgängliga vagnar.

Tabeller, motsvarande tabell 1 och 2 i drifttjänststatistiken för år 1939 (sid. 141 och 142) hava av utrymmesskäl uteslutits i föreliggande liksom i årgång 1940 av drifttjänststatistiken. Manuskript till desamma hava emellertid upprättats och förvaras å järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå. Av desamma framgår bland annat, att under år 1941 voro för reparation eller revision i medeltal avställda 11.0 % (13.4 år 1940) av 4-axliga, 10.2 % (9.1) av 2-axliga, 10.3 % (15.6) av CC2- och 4.7 % (2.0) av YF-vagnar.

I tabeller å sid. 77 visas grafiskt totaltillgång och totalbehov av Co- och C-vagnar. Av tabellerna framgår dels hela antalet vid statens järnvägar befintliga Co- och C-vagnar, 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 ombyggnad och modernisering av äldre vagnar och dels genom utrangering av äldre eller skadade vagnar.

79 nya vagnar *levererades* under året, nämligen: 3 BCollb, 33 Co6, 2 Co8cs, 5 DFo5, 15 F5, 15 Yo8g och 6 YF2. Vagnarna äro i stort sett lika med förut befintliga vagnar av resp. littera.

2 av under år 1940 med Göteborg—Borås resp. Borås—Alvesta järnväg övertagna personvagnar (se sid. 77 i 1940 års drifttjänststatistik) *ommärktes* efter ombyggnad med litt. DFo8.

45 vagnar *utrangrades* under året, nämligen 1 ABCo3, 1 ACo2a, 1 ACo3a, 1 Co9a, 1 Co9b, 2 Co15 och 1 CFo5, på grund av att de skadats vid järnvägsolyckan i Krylbo den 19 juli 1941 samt 28 normalspåriga och 9 smalspåriga med enskilda järnvägar övertagna vagnar av dålig beskaffenhet (se vidare under överförda vagnar till SJ personvagnpark).

2 D2-vagnar och 1 DF5-vagn *överfördes från SJ personvagnpark*, den sistnämnda till Stockholm—Nynäs järnväg och de båda förstnämnda till SJ gods-vagnpark, sedan postinredningen uttagits.

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

U n d e r å r 1 9 4 1					
fortsatt ombyggnad		påbörjad ombyggnad		beslutad ombyggnad	
av	till	av	till	av	till
BCo5b ¹⁾ C3e	Co2 C3d	RCo1 med 12 bordsplatser	RCo1 med 16 bordsplatser	Co8cm med 16 bordsplatser	Co8cm ²⁾ m. 24 bordsplatser

Den under år 1939 påbörjade moderniseringen av inredningen i sjukvagnarna fortsattes under året. Vid årsskiftet 1941/1942 voro 17 vagnar färdiga.

¹⁾ Ombyggnad enligt uppgjord plan avslutades under året.

²⁾ Under år 1941 fastställd litterabeteckning, Co8cm, bestämdes skola bibehållas, enär ombyggnad eller utvidgning av köket icke kommer att utföras.

I samband med statsinlösen av ett flertal enskilda järnvägar *överfördes* dessa järnvägar tillhöriga personvagnar till statens järnvägar. Av tabläerna under 1 och 2 i det följande framgår antalet sålunda överförda vagnar av olika littera. Vagnarna överfördes den 1 juli 1941.

1. Normalspåriga vagnar.

Järnväg	Bo	BCo	Co	B	C	CF	F	Få	YCFo	Postvagnar		Summa
										4-axl.	2-axl.	
BÖJ	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	3
CVJ	—	4	3	1	12	4	4	—	—	2	1	31
MYJ	1	—	4	1	23	—	7	—	—	—	2	38
YEJ	—	—	5	—	6	—	9	—	—	2	3	25
VAJ	—	1	—	—	—	—	1	1	1	—	—	4
Summa	1	5	13	2	41	4	22	1	1	4	7	101

Av dessa övertagna 101 normalspåriga vagnar utrangerades under året 8 på grund av dålig beskaffenhet, nämligen 2 B, 2 C, 1 CF, 1 D, 1 F och 1 Få.

Dessutom utrangerades år 1941 av under år 1940 övertagna, normalspåriga personvagnar 20 av samma anledning, nämligen 17 C, 1 CD och 2 F. En av F-vagnarna ombyggdes till godsvagn.

Omlitterering och omnumrering av de övertagna vagnarna påbörjades under året enligt de grunder för vilka närmare redogjorts i 1940 års drifttjänststatistik.

2. Smalspåriga vagnar.

Järnväg (spårvidd)	BCo	Co	Fo	BC	C	F	Få	Postvagnar		Summa
								4-axl.	2-axl.	
KTJ (0'891)	2	3	2	1	7	3	1	—	2	21
VÅHJ (0'891)	3	4	—	1	4	10	1	1	—	24
VTJ (1'067)	2	2	—	—	3	3	1	—	1	12
Summa	7	9	2	2	14	16	3	1	3	57

Av dessa år 1941 övertagna 57 smalspåriga vagnar utrangerades under året 8 på grund av dålig beskaffenhet, nämligen 3 C, 1 DF, 1 F och 3 Få, därav 1 VTJ.

Dessutom utrangerades år 1941 av under år 1940 övertagna, smalspåriga personvagnar 1 CF-vagn.

Å andra sidan *återfördes* år 1941 av under år 1940 utrangerade vagnar 1 med MÅJ övertagen C-vagn till trafikvagnparken.

Omlitterering och omnumrering av de övertagna vagnarna påbörjades under året enligt de grunder för vilka närmare redogjorts i 1940 års drifttjänststatistik.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning.

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna 140 och 141 hörande normalplaner.

Överenskommelse om dylik vagnsamtrafik träffades under året med förvaltningen av Blekinge kustbanor.

Uppgift på resultatet av personvagnsamtrafiken i *internationell* trafik kan erhållas genom styrelsens persontrafikbyrå.

Postvagnsrörelsen.

Omfattningen av de postutrymmen, som postverket ägt disponera i postkupper, framgår av uppgifter härom i de till tidtabellerna nr 140 och 141 hörande normalplanerna. Uppgifter om postutrymmen i form av postfack, brevlådor och tidningsväskor framgår av postverkets rekvisitioner, som förvaras på styrelsens persontrafikbyrå.

Logivagnar.

Liksom under en del föregående år användes även under påsken 1941 sovovagnar som 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 påskhelgen för att återgå från Storlien omedelbart efter helgen.

Vid Abisko voro några logivagnar icke uppställda under år 1941.

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

	Antalet använda logiplatser i klass				SJ inkomst kr.
	1	2	3	Summa	
År 1941, $\frac{6}{4}$ — $\frac{15}{4}$	31	390	103	524	1 839
År 1940, $\frac{21}{5}$ — $\frac{27}{5}$	51	441	107	599	1 843

Sovvagnar för logiändamål tillhandahöllos dessutom vid olika tillfällen under året för bl. a. statsrevisorerna och utländska tidningsmän.

Helgtrafiken.

Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom järnvägsstyrelsens cirk. nr 298/1941. Den nedgång i resandetrafiken, som jämfört med föregående år kunde konstateras, torde i främsta rummet ha berott på att trafiken år 1940 var ovanligt stor på grund av de många helgdagar, som påsken då omfattade. En del extratåg utöver de planerade måste anordnas på vissa sträckor i anledning av oväntat stor resandetillströmning eller större tågförseningar. Påskdagen inföll år 1941 den 13 april och år 1940 den 24 mars.

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	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Antalet försålda färdbiljetter	106 677	117 035	34 900	44 788	26 032	28 402
» utrustade sovovagnar ..	219	265	44	47	31	25
» avsända resgodskollin	15 214	24 338	5 288	6 811	2 073	2 163
Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:					1941	1940
för tiden 8—11 april (1940, 19—22 mars)					17 685	11 940
» » 12—13 » (» 23—24 »)					1 790	1 892
» » 14—16 » (» 25—27 »)					20 657	14 358

Pingst- och midsommartrafiken.

För pingsttrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirk. nr 401/1941. Trafiken var av större omfattning än året närmast före. En bidragande orsak härtill voro de talrika militära permittentresorna dagarna före och efter helgen.

För midsommartrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirk. nr 455/1941. Midsommartrafikens omfattning, som under senare åren varit stadd i oavbruten ökning, blev år 1941 den största i statens järnvägars historia, såväl beträffande själva resandetraffiken som antalet transporterade cyklar. Bidragande orsaker härtill voro dels att skolorna till följd av vårterminens s. k. kokslov i allmänhet slutade först omedelbart före helgen, dels att midsommarafteon år 1941 inföll på en måndag, varigenom ett stort antal resenärer hade tre dagars ledighet, dels ock slutligen på att arbetarsemester i stor utsträckning förlagts till tiden omkring midsommarhelgen. På grund av den stora trafiken måste ett flertal dubblingståg insättas utöver dem, som i förväg voro planerade. Liksom föregående år mötte det svårigheter att bereda platser åt alla resande, trots att den tillgängliga personvagnparken utnyttjades till det yttersta. För besörjandet av de alltmer ökade cykeltransporterna hade i en del snälltåg och viktigare fjärrgående persontåg insatts för dessa transporter särskilt inredda vagnar, men trots detta vållade cyklarna stora svårigheter.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning åren 1941 och 1940 vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, för pingsten fr. o. m. onsdagen före pingst t. o. m. annandagen, för midsommaren fr. o. m. den 19 t. o. m. den 24 juni.

Pingst.

(Pingstdagen inföll år 1941 den 1 juni, år 1940 den 12 maj.)

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Antalet försålda färdbiljetter	75 319	58 886	43 208	31 762	23 064	24 023
Antalet utrustade sovvagnar	128	121	9	24	31	13
Antalet avsända resgodskollin	15 786	7 290	5 151	2 898	2 916	1 768

Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Antalet försålda färdbiljetter	110 946	95 234	63 365	58 730	27 558	29 035
Antalet utrustade sovvagnar	150	103	33	29	32	32
Antalet avsända resgodskollin	28 108	23 918	13 478	8 802	7 585	5 985

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1941	1940
för tiden 30 maj—1 juni (år 1940 10—12 maj)	12 907	3 422
» » 2—3 juni (» » 13—14 »)	7 763	2 694
» » 19—22 juni	26 021	13 324
» » 23—25 »	10 717	7 364

Jul- och nyårstrafiken.

För besörjandet av jul- och nyårstrafiken 1941—1942 utfärdades bestämmelser i cirk. nr 799/1941.

Den civila resandetrafiken var av ungefär samma omfattning som närmast föregående år, under det att resgodstrafiken visade ökning. En del extratåg utöver de planerade måste anordnas på vissa sträckor i anledning av stor resandestillströmning. På grund av bristen på elektrolok och personvagnar kunde, liksom föregående år, dubblingståg icke anordnas i den utsträckning, som eljest skulle varit fallet. Genom att de militära permittentresorna i huvudsak voro koncentrerade till 17—20 december, 29 december och 8 januari, kunde dessa resor avvecklas utan förfång för den civila trafiken.

Julafton inföll år 1941 på en onsdag, år 1940 på en tisdag.

Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Antalet försålda färdbiljetter	84 526	85 214	42 635	38 645	26 286	27 769
Antalet utrustade sovvagnar	267	249	59	32	44	61
Antalet avsända resgodskollin	29 515	27 190	6 794	1) 7 125	3 595	3 728

Antalet extratågskilometer av personförande tåg under tiden 18 december—10 januari framgår av nedanstående sammanställning.

	1941	1940
för tiden 18—25 december	69 338	73 815
» » 26—29 »	19 269	17 150
» » 30 december—3 januari	17 611	16 168
» » 4—10 januari	14 394	10 014

Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

Resor till vår- och höstmässorna i Leipzig.

För besökare av *vårmässan* i Leipzig anordnades extratåg från Stockholm och Oslo till Trelleborg natten den 28 februari—1 mars. Extratågen medförde 2 och 3 klass sov- och sittvagnar till Trelleborg, varifrån mässbesökarna färdades med anslutande ordinarie färja till Sassnitz H. På tysk sida framfördes extratåg från Sassnitz till Leipzig den 1 mars. Mässbesökare från Stockholm, Göteborg och Oslo åtnjöto vid framresan 25 % nedsättning av biljettpriset (snälltågstilläggs- och sovplatsavgifter erlades dock till fullt pris) å svenska järnvägssträckor under villkor att resan till Trelleborg företogs med ovannämnda extratåg samt att »Messe-Ausweis» uppvisades vid biljettköpet. Någon prisnedsättning för återresan medgavs icke.

För besökare av *höstmässan* i Leipzig anordnades extratåg från Stockholm till Malmö natten den 29—30 augusti. Deltagare från Oslo och Göteborg färdades med ordinarie tåg natten den 28—29 resp. 29—30 augusti. Enär tågfärjetrafiken Trelleborg—Sassnitz var inställd vid denna tid, vidarebefordrades mässbesökarna från Malmö med ordinarie färja till Köpenhamn och vidare över Gedser—Warnemünde, varvid extratåg anordnades Köpenhamn—Gedser och Warnemünde—Leipzig den 30 augusti.

Återresorna företogs likaledes gemensamt med extra lägenhet från Leipzig över Warnemünde—Gedser—Köpenhamn. Från Malmö anordnades extratåg

1) I det i drifttjänststatistiken för år 1940 angivna, motsvarande antalet 11 202 ingår det genom förbiseende medtagna antalet endast omlastade kollin 4 077.

till Göteborg och Stockholm natten 4—5 september. Deltagare från Norge färdades från Göteborg med ordinarie tåg. Mässbesökare från Stockholm, Göteborg och Oslo åtnjöto vid såväl fram- som återresan 25 % nedsättning av biljettpriiset (snälltågstilläggs- och sovplatsavgifter erlades dock till fullt pris) å svenska järnvägssträckor under villkor att resan till resp. från Malmö företogs med ovan nämnda tåglägenheter samt att »Messe-Ausweis» uppvisades vid biljettköpet.

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

	Vårmässan		Höstmässan	
	2 klass	3 klass	2 klass	3 klass
från Stockholm	142	96	73	44
» Oslo	77	48	77	36
» Göteborg	29	15	10	21

Skolungdoms utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Resor för skolungdomsutbyte mellan Sverige och utlandet ägde icke rum under år 1941.

Tyska, finska och danska journalisters studieresor i Sverige.

På framställning av Publicistklubben anordnades tre studieresor för tyska, finska och danska journalister.

För tyska journalister och dem åtföljande svenska värdar framfördes 3 Ao-vagnar i ordinarie och extratåg under tiden 28 januari—3 februari, varvid bland andra orter Stockholm, Uppsala, Gävle, Sandviken, Sundsvall, Örnsköldsvik, Borlänge, Rättvik och Mora besöktes. Vagnarna användes jämväl för nattlogi å vissa av de besökta orterna.

För finska journalister framfördes 3 Ao-vagnar (därav en salongvagn) i ordinarie tåg under tiden 13—18 juni, varvid bland andra orter Stockholm, Norrköping, Linköping och Karlstad besöktes. Vagnarna användes jämväl för nattlogi.

För danska journalister planerades en liknande resa under tiden 21 juli—1 augusti. På grund av svårigheter med passvisering måste resan emellertid uppskjutas och genomfördes enligt delvis ändrat program under tiden 19—28 september, varvid bland andra orter Stockholm, Uppsala, Gävle, Falun, Rättvik, Örebro, Huskvarna, Jönköping, Orrefors, Kalmar och Malmö besöktes. Två Ao-vagnar användes för denna resa, som företogs med ordinarie och extratåg. Vagnarna användes jämväl för nattlogi.

På hemställan av styrelsen hos Kungl. Maj:t reglerades SJ utgifter för dessa resor, resp. 9 393, 3 526 och 6 325 kr., genom att SJ erhöi ersättning ur anslag för beredande av ersättning åt SJ för av Kungl. Maj:t medgivna lindringar i befordringsavgifterna för vissa resor.

Transporter av finska barn till orter i Sverige och till Danmark.

På framställning av Kommittén för Finska Sommarbarn ordnades transporter av klena och undernärda finska barn, huvudsakligen i åldern 2—12 år, till olika

orter i Sverige och till Danmark. Kungl. Maj:t bemyndigade styrelsen att vid dessa transporter medgiva nedsättning av biljettpriset med 50 % av de för person under resp. över 12 år gällande befordringsavgifterna i 3 klass men utan skyldighet för vederbörande att erlægga snälltågstilläggsavgift.

Transporterna, som togo sin början den 6 juni och pågingo ännu vid årsskiftet, ordnades med ordinarie och i vissa fall med extratåg dels från Stockholm och dels, ehuru i mindre omfattning, från Haparanda. Vid nattresor tillhandahölls med liggbräden utrustade vagnar. Antalet av styrelsen ordnade transporter uppgick till ett 70-tal, omfattande inalles omkring 4 700 barn, därav omkring 850 till Danmark. Dessutom ordnades smärre lokala transporter av vederbörande linjemyndigheter.

Under 1940 hade liknande transporter anordnats för omkring 6 000 finska barn, vilka infördes till Sverige genom Centrala Finlandshjälpens försorg.

Rikskommissariatets i Norge resor Oslo—Sassnitz och åter jul- och nyårshelgen 1941—42.

Resorna från Oslo ägde rum dels med ordinarie nattåg, dels med extra snälltåg, som anordnades Oslo—Trelleborg F nätterna den 18—19 och 20—21 december. Natten den 18—19 framfördes endast sittvagnar och natten den 20—21 endast sovvagnar i extratågen. För resan Trelleborg F—Sassnitz H den 19 december anordnades en extra dagfärjetur. I övrigt användes ordinarie dagfärjor.

Resorna till Oslo ägde rum med extra snälltåg, som anordnades Trelleborg F—Oslo nätterna den 4—5, 5—6 och 6—7 januari. Natten den 4—5 januari framfördes endast sovvagnar och övriga nätter endast sittvagnar. Ordinarie dagfärjor befordrade de resande från Sassnitz H till Trelleborg F.

Extratågen, som vid såväl fram- som återresorna tillsammans befordrade omkring 1 000 resande i 2 och 3 klass, framfördes över Olskroken och Malmö gods-bangård. Ordinarie biljettavgifter erlades.

Liknande transporter hade genomförts jul- och nyårshelgen 1940—1941 med ett extratåg i vardera riktningen, varvid omkring 540 personer befordrades i 2 och 3 klass sittvagnar.

Danska arbetares resor Danmark—Norge.

Under senare halvåret 1941 befordrades omkring 4 000 danska arbetare Hälsingborg F—Oslo. De reste med ordinarie dagtåg och i grupper om högst 150 personer. En nedsättning i biljettpriset av 25 % medgavs.

I motsatt riktning förekommo även dylika resor men i mindre omfattning. Natten den 16—17 december anordnades dock ett extratåg Oslo—Hälsingborg F, som medförde omkring 350 danska arbetare.

Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.

Skolungdomens allmänna fjällfärd.

Ifrågavarande fjällfärd var avsedd att genomföras i tre olika resor under tiden 6—16 april. Sedan Kungl. Maj:t beslutat, att bl. a. skolor i Stockholm med omnejd samt skolor i södra och västra Sverige skulle erhålla s. k. kokslov under senare delen av februari, bestämdes, att fjällfärden skulle ordnas för dessa skolor under detta lov. För de skolor, som icke erhöles kokslov under februari, ställde styrelsen i utsikt att medverka till anordnandet av en fjällfärd under påsklovet.

De fastställda tiderna för de olika resorna voro följande:

	Framresa		Åtterresa		Antal deltagare	
	1940	1941	1940	1941	1940	1941
1:a resan	17/18 febr.	19/20 febr.	24/25 febr.	25/26 febr.	134	731
2:a »		20 »		27 »	—	562

Den fjällresa, som var avsedd att genomföras under påsklovet, måste inställas med anledning av att andra viktigare transporter mellankommit.

Bestämmelser rörande tåganordningar m. m. för fjällfärden under februari meddelades genom cirkulär 183/1941.

Följande extratåg anordnades:

För 1:a resan

vid framresa		vid återresa	
1 tåg	Göteborg—Hallsberg	1 tåg	Storlien—Mjölby
1 »	Mjölby—Storlien	1 »	Hallsberg—Göteborg
1 »	Östersund—Storlien		

För 2:a resan

1 tåg	Stockholm—Storlien	1 tåg	Storlien—Stockholm
-------	--------------------	-------	--------------------

Dessutom användes i viss utsträckning ordinarie tåglägenheter.

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

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

Föreningens för skidlöpningens och friluftslivets främjande i Sverige påskresor

Stockholm—Västerbotten och $\frac{\text{Stockholm}}{\text{Göteborg}}$ —Härjedalen.

Resan Stockholm—Västerbotten anordnades till Vilhelmina, Storuman och Sorsele och resan Stockholm—Härjedalen till Åsarna. I resan till Västerbotten deltog omkring 150 personer och i resan till Härjedalen omkring 135 personer, varav 25 personer från Örebro. Framresorna ägde rum den 5—6, 6—7 och den

10—11 april och återresorna den 14—15, 16—17 och den 20—21 april. De flesta deltagarna färdades i sovvagnar. Ordinarie biljettavgifter erlades. I liknande resor 1940 deltog omkring 125 personer till Västerbotten och lika många till Härjedalen.

Resan Göteborg—Härjedalen anordnades till Sveg, Röjan och Åsarna. Omkring 65 personer deltog. Framresan ägde rum den 5—6 och återresan den 14—15 april. Deltagarna färdades i sovvagnar. Ordinarie biljettavgifter erlades.

Sveriges förenade studentkårers fjällfärd.

Studentkårernas fjällfärd år 1941 anordnades i likhet med 1940 års till Vilhelmina. Resan företogs med ordinarie tåglägenheter över Östersund med framresa den 7—8 april och återresa den 17—18 april. Järnvägsstyrelsen medgav färd från Stockholm och Uppsala till Vilhelmina och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte fulla snälltågstilläggsavgifter. Deltagare från Lund och Göteborg åtnjöto vanlig sällskapsresenedsättning. I resan deltog 185 personer. År 1940 var antalet deltagare omkring 160.

Tågheadsresor.

Resor med tåghemmet i Jämtland anordnades icke sommaren 1941.

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 anordnades icke under jul- och nyårshelgen 1941—42.

Turistutbytesresor.

Några turistutbytesresor anordnades på grund av tidsläget icke under år 1941.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

Reseanordningar i anledning av årets Vasalopp söndagen den 2 mars.

På grund av bristande tillgång på vagnar vidtogos icke några särskilda anordningar. Särskild biljettprisnedläggning medgavs icke.

Utflyktståg.

Till följd av militära transporter, vilka förekommo under hela året och vilka togo personvagnparken hårt i anspråk, var tillgången på personvagnar för anordnande av utflyktståg praktiskt taget ingen. De vagnar, som vid veckoskiftena voro tillgängliga, togos helt i anspråk för transporter av resande på militära veckoslutsbiljetter. Under hela året anordnades sammanlagt fem utflyktståg, varav tre för besökare av utställningen »Folk och Försvar» i Göteborg, ett Luleå—Kiruna för resande till tävlingar i slalom och ett Luleå—Kuosakåbbå för bärplockare. Av efterföljande sammanställning framgår omfattningen av utflyktstågstrafiken under år 1941 samt för jämförelses skull åren 1940 och 1939.

	A n t a l		tågkilometer	resande	S J inkomst kr.
	utflykter	tåg ¹⁾			
I distriktet:					
år 1941.....	—	—	—	—	—
år 1940.....	6	6	1 912	3 428	17 717
II distriktet:					
år 1941.....	3	3	1 414	1 924	9 959
år 1940.....	—	—	—	—	—
III distriktet:					
år 1941.....	—	—	—	—	—
år 1940.....	—	—	—	—	—
IV distriktet:					
år 1941.....	—	—	—	—	—
år 1940.....	—	—	—	—	—
V distriktet:					
år 1941.....	2	2	1 068	935	7 801
år 1940.....	—	—	—	—	—
Flera distrikt:					
år 1941.....	—	—	—	—	—
år 1940.....	5	5	4 762	2 130	29 939
Summa: år 1941	5	5	2 482	2 859	17 760
år 1940	11	11	6 674	5 558	47 656
år 1939	112	119	52 272	82 170	489 665

	1941	1940	1939
Medelantalet resande pr utflykt var	572	505	734
» » » » tåg »	572	505	691
Medelinkomsten pr utflykt var kr.	3 552	4 332	4 372
» » tåg » »	3 552	4 332	4 115
» » tågkm » »	7·16	7·14	9·37

Fasta tåg för badresor samt sport- och turistfärder.

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

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

Sträcka	Tid	Antal		S J inkomst kr.
		tåg ¹⁾	resande	
<i>Badtåg.</i>				
Stockholm C—Södertälje havsbad	Soh $\frac{29}{6}$ — $\frac{17}{8}$	8	3 873	6 926
Göteborg C—Varberg	Soh $\frac{29}{6}$ — $\frac{31}{8}$	10	2 422	5 385
Herrljunga—Uddevalla	—	—	—	—
	Summa	18	6 295	12 311
	<i>D:o år 1940</i>	27	6 450	12 486
<i>Sporttåg.</i>				
Stockholm C—Gnesta	Soh hela året	63	50 311	78 164
Göteborg C—Alingsås	Soh hela året	63	31 476	44 925
Göteborg C—Hindås	Soh hela året	63	33 459	57 103
Malmö C—Tjörnarps	Soh hela året	63	48 724	94 822
	Summa	252	163 970	275 014
	<i>D:o år 1940</i>	203	157 182	229 424
<i>Turisttåg.</i>				
Stockholm C— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Mariefred} \\ \text{Strängnäs} \end{array} \right.$	Soh $\frac{22}{6}$ — $\frac{31}{8}$	12	3 832	10 316
	<i>D:o år 1940</i>	17	5 512	14 890
	Summa S:arum	282	174 097	297 641
	<i>D:o år 1940</i>	247	169 144	256 800
	» » 1939	222	164 208	227 102

	1941	1940	1939
Medelantalet resande pr tåg var	617	685	740
Medelinkomsten pr tåg var	kr. 1 055	1 040	1 023

Idrotts- och utflyktsresor för skolungdom.

I likhet med förhållandet under år 1940 var antalet idrotts- och utflyktsresor för skolungdom, för vilka styrelsen medgav särskild nedsättning, mycket ringa.

Transporter med sjukvagnar.

Under året utfördes 1 888 transporter med SJ sjukvagnar, därav 9 i Bo10 och 1 879 i C10 vagnar. I regel omfattade varje transport en sjuk jämte vårdare. Det förekom dock, särskilt vid transporter till och från kustsanatorierna i Varberg och Vejbysslätt, att flera sjuka sammanfördes i en och samma sjukvagn.

I 240 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Arbetet med den nya, reviderade upplagan av »Sjuktransportföreskrifter» (SJ särtryck nr 241) pågick även under år 1941.

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

Billiga rundturer.

Bestämmelser angående *SJ rundturstrafik inom Sverige* att gälla fr. o. m. den 1 maj 1941 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 345/1941. Den föregående år inledda omorganisationen slutfördes. Sålunda ändrades bl. a. de flesta huvud- och lokalturer antingen i fråga om huvudsträckning eller beträffande tillåtna alternativ, en del av SJ nyförvärvade bandelar inlades, och tur N ändrades att även omfatta en sträcka, avsedd att tillryggaläggas till fots. Två nya rundturer, kombinerade järnvägs- och cykelrundturer med turlittera V och X, inrättades. Bestämmelserna om uppehåll och prisskillnad samt biljettformulär förenklades.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning hade sedan år 1930 i samarbete med enskilda trafikföretag under sommarmånaderna arrangerat en särskild rundtur
Göteborg—Ludvika—Stockholm—^{Nynäshamn—Visby}—Kalmar—Alvesta—Göte-
direkt båt

borg. Sedan SJ genom förstatligande av vissa av denna tur berörda enskilda järnvägar blivit intressent i turen, överenskoms, att densamma skulle anordnas i SJ regi men turens namn, »Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings och Göteborgs-Tidningens rundresa i Sverige» (»GHT-resan»), dock bibehållas. Särskilda bestämmelser om denna tur utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 429/1941. Antalen till turen försålda biljetter ävensom mot densamma svarande antal personkilometer ingå i efterföljande sammanställning i antalen under »Övriga rundturer».

Reklamen inskränktes på grund av de rådande förhållandena. Broschyrer och vikblad utsändes i mindre utsträckning än tidigare. Inga affischer trycktes.

Till följd av krigshändelser i Östersjön måste turerna D, J och L inställas fr. o. m. slutet av juni. Av samma anledning måste ifråga om GHT-resan resealternativet över Nynäshamn—Visby slopas, vilket invercade menligt på försäljningen av biljetter till denna resa. Totala antalet försålda rundtursbiljetter blev trots dessa indragningar något högre än föregående år, beroende på de något stabilare reseförhållandena inom landet i övrigt.

Rundresorna i nordisk samtrafik voro under året helt inställda.

Antalet resor och antalet å SJ fallande personkilometer beträffande turer inom Sverige framgå av sammanställning å nästa sida.

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

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	Motsvarande f. å.
		intill 500	501—1000	över 1000		
<i>Rundturer, utom lokala och vissa andra dylika:</i>						
inom Sverige.....	14 467	112	2 130	12 225	25 145	16 751
i nordisk samtrafik.....	—	—	—	—	—	298
Summa	14 467	112	2 130	12 225	25 145	17 049
Härav: i 2 klass.....	1 820	2	148	1 670	3 547	2 222
i 3 klass.....	12 647	110	1 982	10 555	21 598	14 827
Summa f. å.	11 691	213	2 099	9 379		
Härav: i 2 klass.....	1 257	4	164	1 089		
i 3 klass.....	10 434	209	1 935	8 290		
<i>Lokala rundturer:</i>						
i 2 klass.....	51	8	43	—	35	30
i 3 klass.....	2 397	796	1 601	—	1 365	1 076
<i>Övriga rundturer:</i>						
i 2 klass.....	125	76	49	—	43	31
i 3 klass.....	3 648	2 972	676	—	646	666
<i>Tilläggturer:</i>						
i 2 klass.....	39	10	—	29	33	30
i 3 klass.....	775	458	—	317	435	359
<i>Anslutningsturer:</i>						
i 2 klass.....	120	112	6	2	21	20
i 3 klass.....	2 090	2 062	24	4	287	266

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

Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.		Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Väner—Vätterturen.....	76	735	O	Blekingeturen.....	37	459
B	Västsvenska turen.....	30	345	P	Stockholm—Övre Norrlandsturen	94	305
C	Storstadsturen.....	1 198	4 637	Q	Storsvenska turen.....	29	112
D	Östsvenska Visbyturen.....	13	257	R	Lappland—Tornedalsturen.....	—	11
E	Mellansvenska Dalaturen.....	16	373	S	Skåne—Dalaturen.....	80	1 238
F	Östsvenska Dalaturen.....	6	158	T	Nedre Norrland på cykel.....	18	882
H	Nedre Norrlandsturen.....	45	727	V	Dal—Värmland » ».....	2	90
J	Mellansvenska Visbyturen.....	6	197	X	Sydöstra Sverige » ».....	—	20
K	Öst- och Västkustturen.....	103	1 006				
L	Sydsvenska Visbyturen.....	10	93				
M	Skåne—Nedre Norrlandsturen	18	223				
N	Jämtland—Härjedalsturen.....	39	779				
					Summa	1 820	12 647
					D:o år 1940	1 197	10 267
					» » 1939	1 356	25 258

Till den i det föregående omnämnda turen »Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings och Göteborgstidnings rundresa i Sverige» såldes 49 biljetter till 2 och 676 biljetter till 3 klass vag.

Statens järnvägars inkomster av rundturstrafiken utgjorde sammanlagt 823 055 (f. å. 594 336) kr., varav på turer i 2 klass kommo 140 282 (88 748) kr. och på turer i 3 klass 682 773 (505 588) kr. eller i medeltal per personkm 3·81 (3·80) i 2 och 2·81 (2·94) öre i 3 klass.

Billiga vinter- och sensommarresor.

(I föregående publikationer benämnda »För- och eftersäsongresor, berörande SJ».)

Genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 849/1940 och nr 540/1941 utfärdades bestämmelser om *SJ billiga vinter- och sensommarresor år 1941*.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor som för sensommarresorna år 1940. Lösen av pensionskupong var således ej längre obligatorisk för att den fastställda nedsättningen av biljettavgiften (fram- och återresa för biljettpris, motsvarande enkel vanlig biljett, ökat med 10 %, dock minsta avgift som för 500 km) skulle få åtnjutas för ifrågavarande resor. Nya biljettformulär inrättades.

Antalet resor, antalet personkm samt resandefrekvensen på olika landskap framgå av nedan- och omstående sammanställningar. Orsaken till den stora uppgången i antalet resor var dels att befrielsen från lösen av pensionskupong gällde både ifråga om vinter- och sensommarresorna, dels att en del pensionat och hotell, som under det närmast föregående året på grund av de då rådande förhållandena höllos stängda, år 1941 åter öppnats för turister.

Antalet resor av olika längd samt antal personkilometer för kalenderåret.

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+ - mot f. å. %
		intill 500	501—1 000	över 1 000		
2 klass	1 988	120	1 196	672	1 823	+ 66.5
3 klass	13 074	792	8 298	3 984	11 560	+ 48.1
Summa	15 062	912	9 494	4 656	13 383	+ 50.4

Antal försålda biljetter för billiga vinter- och sensommarresor till olika landskap.

Landskap	Antalet försålda biljetter									Summa år 1940
	under vintern ($\frac{11}{1}$ / $\frac{18}{2}$)			under sensommaren ($\frac{15}{6}$ / $\frac{20}{6}$)			Summa			
	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	
Lappland.....	171	1 130	1 301	50	259	309	221	1 389	1 610	} 633
Norrbottn	—	—	—	1	13	14	1	13	14	
Jämtland.....	289	2 419	2 708	284	1 468	1 752	573	3 887	4 460	3 024
Ångermanland	—	1	1	2	28	30	2	29	31	59
Härjedalen	—	10	10	5	58	63	5	68	73	138
Medelpad.....	1	2	3	2	20	22	3	22	25	54
Hälsingland.....	10	107	117	7	57	64	17	164	181	126
Dalarna	17	32	49	20	65	85	37	97	134	} 75
Västmanland	—	4	4	2	2	4	2	6	8	
Gästrikland.....	—	—	—	—	8	8	—	8	8	—
Värmland	2	10	12	8	11	19	10	21	31	} 86
Dalsland	—	—	—	—	4	4	—	4	4	
Närke	—	—	—	—	2	2	—	2	2	—
Uppland	—	—	—	—	2	2	—	2	2	—
Södermanland ¹⁾	—	—	—	7	58	65	7	58	65	—
Bohuslän	—	—	—	47	312	359	47	312	359	323
Västergötland ²⁾	—	—	—	12	73	85	12	73	85	40
Östergötland	1	—	1	2	10	12	3	10	13	36
Halland	—	2	2	13	118	131	13	120	133	131
Småland	—	2	2	—	23	23	—	25	25	} 104
Öland.....	—	—	—	—	2	2	—	2	2	
Blekinge	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—
Gotland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skåne	4	15	19	37	209	246	41	224	265	300
Norge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Summa	495	3 731	4 229	499	2 803	3 302	994	6 537	7 531	5 132

SJ inkomster av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 53 281 kr. (31 956 år 1940)

av resor i 3 klass 232 038 kr. (152 938 år 1940).

¹⁾ Inkl. biljetter för resor till Stockholm.²⁾ * * * * Göteborg.

Reklam- och upplysningsverksamhet.

Normalt består reklam- och upplysningsverksamheten av två slag. Det ena är den direkta *trafikvärvningspropagandan*, som avser att skapa eller värva ökad trafik och att motverka, att redan befintlig trafik övergår till andra transportmedel. Det andra är den mera allmänna *informations- och upplysningstjänsten*, som avser dels att hålla allmänheten underkunnig om nyheterna inom transport- och resetjänsten och om vid varje tillfälle till buds stående möjligheter och villkor samt om avgifter m. m. för resor och godstransporter m. m., dels att i görligaste mån klargöra och tillrättalägga eventuellt uppkomna missuppfattningar rörande järnvägens dispositioner eller bestämmelser.

Verksamheten, som redan under år 1940 karakteriserades mindre av värvnings- och mera av upplysningsarbete, utvecklades under år 1941 till att såväl i avseende på form som syfte allt mer avvika från normala års verksamhet. Den omgestaltades i stor omfattning till följd av krigstillståndet i världen, Sveriges isolerade läge och de mångahanda hinder för en normal järnvägsdrift inom landet, som uppstått genom riket påvilande beredskapstjänst. Den rena trafikvärvningspropagandan i form av turist- och nöjesresereklam såväl som reklamen för SJ som konkurrent med andra transportmedel fick helt vika för en allmän instruktions- och upplysningspropaganda och hela verksamheten blev ett led i den svenska beredskapen. Det gällde att få den svenska allmänheten att förstå de svårigheter, under vilka de svenska järnvägarna arbetade i dessa abnorma tider, och att klarlägga den del i det samlade transportmaskineriet, som järnvägarna hade att svara för under rådande extraordinära förhållanden.

Med ingången av år 1941 inträdde även den väsentliga förändringen i själva reklamverksamhetens organisation, att alla till reklam hörande ärenden sammanfördes till en särskild reklamavdelning (Reka), underställd byråchefen för persontaxebyrån.

För SJ reklamverksamhet i sin helhet (d. v. s. mot kontonummer 1286 svarande verksamhet) funnos för året följande belopp tillgängliga:

Inländsk reklam: styrelsen	172 000	
distrikten	22 900	194 900
Utländsk reklam		89 000
		<u>Summa: 283 900</u>

Summan avsåg såväl SJ allmänna som persontrafik-, godstrafik- och biltrafikreklam inom landet samt kontraktsevenliga eller eljest ofrånkomliga bidrag för propaganda i utlandet.

De olika reklammedel, som användes, voro följande:

1. Reklamtryck.

Affischer.

	Antal		Antal
Anslag om nya månadsbiljetter ..	1 200	»Cyklister», 100 × 62 cm	4 000
Resgodsaflagg »Tänk först — res sedan»	1 000	50 × 31 »	4 000
»Tänk först — handla sedan»	1 000	Köp biljett och pollettera i god tid (anslag)	3 000
Sammanställning av rundturer	1 000	»SJ upplysningsbyrå lämnar perspekt och upplysningar»,	
»Lördag och söndag trängsel», 100 × 62 cm	4 000	100 × 62 cm	500
50 × 31 »	4 000	50 × 31 »	500

Affischer (forts.).

	Antal		Antal
Utflykter till Hindås, Hestra, Fjärås, Mullsjö, Floda, 50 × 31 cm	500	Utflykter i Kolmården	200
Utflykter till Frostavallen, Höör, Sjöholmen, Tjörnarps, Vittsjö, 50 × 31 cm	200	»En stillastående vagn är till föga nytta», 100 × 62 cm	3 000
Utställningen »Järnvägen i Västerbotten»	700	33 × 22 »	6 000

Broschyrer och vikblad.

	Antal		Antal
SJ vandringsblad nr 1, Ut till landet från Stockholm	5 000	SJ vandringsblad nr 7 (Norrköping) sommaren 1941	5 000
SJ vandringsblad nr 2, Ut till landet från Malmö	13 000	SJ billiga sensommarresor	25 000
SJ vandringsblad nr 6, Ut till landet från Göteborg	10 000	SJ vandringsblad nr 1 (Stockholm) hösten 1941—våren 1942	5 000
SJ vandringsblad nr 7, Ut till landet från Norrköping	10 000	SJ vandringsblad nr 2 (Malmö) hösten 1941—våren 1942	18 000
SJ fasta skidspår söder om Stockholm	10 000	SJ vandringsblad nr 6 (Göteborg) hösten 1941—våren 1942	3 000
Hämta krafter under kokslovet ..	25 000	SJ vandringsblad nr 7 (Norrköping) hösten 1941—våren 1942 ..	7 000
De statliga kundtjänstavdelningarna inom NK	10 000	SJ billiga vinterresor	25 000
Kuvert för d:o	10 000	Fraktkredit	25 000
SJ billiga rundturer, vikblad ..	100 000	En utgift, som kan undgås (ang. förhöjda vagnspengar)	50 000
SJ billiga rundturer, broschyr ..	51 500	Rå bränsleved betraktas som torr Rullande vagn	25 000
Tidtabellsblad för anvisningshallen, blad	20 000	Gods från dörr till dörr	80 000
block	100	Reklamärke »En stillastående vagn»	5 000
När Ni reser i sommar	69 500	Järnvägen i försvarets tjänst (utställningsvikblad), flera upplagor	50 000
SJ vandringsblad nr 1 (Stockholm) sommaren 1941	5 000	Jämtland och järnvägen (utställningsvikblad)	9 000
SJ vandringsblad nr 2 (Malmö) sommaren 1941	10 000	SJ filmförteckning	5 000
SJ vandringsblad nr 6 (Göteborg) sommaren 1941	5 000		5 000

Övrigt reklamtryck.

SJ landskapsböcker.

Landskapsboken Södermanland utkom från trycket i två upplagor. Av första upplagan (6 000 ex.) har en stor del försålts. Den andra upplagan har upplagts i förråd t. v.

Fältarbete påbörjades för en ny omarbetad och utvidgad upplaga av landskapsboken Småland.

SJ vagnkarta.

Kompletterad med den 1 juli 1941 med SJ införlivade enskilda järnvägar utgavs kartan i två nya upplagor, en på 3 000 och en på 5 000 exemplar. Den sistnämnda utdelades till industrier och företag, kommissioner m. fl. huvudsakligen inom områden, som trafikerades av de införlivade järnvägarna.

Distribution av reklamtryck.

Reklamtrycken distribuerades till allmänheten genom trafikinspektörerna, rese- och upplysningsbyråerna, stationerna o. s. v. Vidare utsändes reklamtrycken i stor omfattning genom posten och i samarbete med turistorganisationer, Cykelfrämjandet, Industriförbundet m. fl.

2. Filmverksamheten.

De SJ filmer, som under året upptogos, voro i första hand av upplysande och undervisande art. Vidare iordningställdes SJ första egentliga undervisningsfilm. På grund av tidsläget framställdes däremot icke några s. k. annonsfilmer.

De båda kortfilmerna »*Från träd till brasa*» (vedtransporterna) och »*En beta att minnas*» (bettransporterna), vilka sammanställdes ur under år 1940 upptagen revyfilm, hade premiär den 7 resp. 10 mars 1941.

Av de under år 1940 gjorda upptagningarna för en landskapsfilm över Bohuslän iordningställdes två filmer, »*Västerhavsbygd*», premiär den 31 maj 1941 och »*Västkust i sol*», premiär år 1942.

»*SJ skogsbrandsberedskap*», en kortfilm, framställd ur SJ revyfilm, ingick i en journalfilm, benämnd »*Tåget tänder skogen*».

»*Klart. Tåg ut*», en kortfilm om säkerhetstjänsten vid SJ, framställdes i samarbete med Sandrew-ateljéerna. Den hade premiär den 17 augusti.

»*Spar på oljan. Hur SJ smörjer och spar*», den första egentliga undervisningsfilm, som SJ framställt, utsändes till distrikten och användes under år 1941 och in på år 1942 av oljeinspektörerna vid de särskilda instruktionskurserna i oljebesparing.

»*I Linnés spår*», en kortfilm om Öland, inspelades under Ölandsklubbens regi. Premiär år 1942.

Visning av SJ kortfilmer anordnades dels av Reka i samband med föredrag i skolor, föreningar och i samband med utställningar, dels genom utlåning av filmerna till skolor, föreningar, militärföreläggningar, resebyråer, enskilda personer m. fl. Förutom att var och en av de för allmänheten avsedda filmerna visades på allmänna biografier för genomsnittligt 300 000 personer, visades filmerna av SJ (Reka) dels i skolor (35 870 åskådare), dels i samband med utställningar (24 500 åskådare) och dels i föreningar o. dyl. (17 000 åskådare).

Genom utlåning av filmerna till militärföreläggningar visades desamma för 190 000 åskådare och genom utlåning till skolor, föreningar, sällskap o. dyl. för 473 000.

Filmverksamheten omfattade även utarbetandet av ett flertal filmtexter och synopsis för kommande SJ filmer ävensom på grund av tidsläget erforderlig övervakning av ett flertal filminspelningar av privata firmor inom SJ område.

3. Propagandaföredrag.

Vid filmvisningar i skolor, föreningar och i samband med utställningar gjordes reklam för SJ genom föredrag av tjänsteman från Reka. Dylika föredrag åhördes av 23 696 personer.

4. Fotografier.

Reklamavdelningens bildarkiv berikades genom inköp eller upptagningar i egen regi med omkring 1 000 bilder. Fotografierna användes i trycksaker, vid skyltningar, i tidningsartiklar o. dyl. och utlånades till tidningar, tidskrifter, resebyråer med flera andra institutioner. Vid årets slut funnos omkring 9 000 bilder.

5. Annonsering i pressen.

Sammanlagda antalet annonser under året var 230 st. i svenska och 9 st. i utländska tidningar, tidskrifter och andra publikationer.

I Sverige annonserades i dags- och veckopressen, i facktidsskrifter, föreningsorgan, turist- och tidtabellspublikationer samt i SJ egna broschyrer och vikblad. Annonseringen utgjorde i dagspressen och till en stor del även i veckopressen och i facktidsskrifter en kampanj för flyttning av civila resor från lördagar och söndagar till andra dagar samt för ökat förköp av biljetter och ökad förpollettering av resgods och cyklar.

Kampanjannonserna uppgingo till 76 st. I fackpressen m. m. annonserades dessutom om SJ utveckling, om elektrifieringen, om vikten av snabb lossning och lastning av gods o. s. v.

I utlandet annonserades endast i nordiska publikationer.

6. Ljusreklam.

Ljusreklam gjordes i begränsad omfattning, huvudsakligen i Stockholms centralstations hall i form av upplysningar om förköp och förpollettering.

7. Utställningar.

Reklamateljén iordningställde och utarbetade under året material för fyra utställningar och uppsatte desamma helt eller delvis.

Utställningarna voro: »Järnvägen i försvarets tjänst», uppsatt i ett flertal städer, »Försvar och arbete» samt »Jämtland och järnvägen», uppsatta i Östersund, »Hembygdsutställning i Bollnäs» samt »Järnvägen i Västerbotten». Den sistnämnda, som var anordnad som vandringsutställning på 8 platser inom Västerbottens län, pågick in på år 1942.

8. Fönsterskyltningar, reklampelare, ateljéarbeten.

205 fönsterskyltningar i form av fonder, grupper och tavlor utfördes och uppsattes på 22 platser i såväl SJ egna rese- och upplysningsbyråer som i privata resebyråer samt i väntsalor, skyltskåp m. m. En skyltning utfördes för resebyrån i Berlin, 154 pelarsidor utarbetades till SJ nio reklampelare — två i Stockholm, tre i Malmö och en i vardera av städerna Göteborg, Hälsingborg, Karlstad och Jönköping.

12 pelarsidor uppsattes på utställningar, i vilka SJ deltog med särskild avdelning.

Reklamminnehållet i ovannämnda fönsterskyltningar och pelarsidor omfattade vid årets början billiga reseformer och godstransporter, men övergick så småningom till tillförsiktspropaganda i olika former samt till uppmaningar om resors förläggande till andra dagar än lördagar och söndagar och om snabb lastning och lossning av godsvagnar m. m.

Ett 20-tal förslag utarbetades till affisch rörande resor, resgods, cyklar m. m. samt rörande vagnars snabba lossning och lastning ävensom ett 50-tal förslag till broschyromslag, vikblad, annonser m. m.

Textning, teckningar, bokillustrationer och skyltar, ritning av grafiska tidtabeller, kartor m. m. utfördes i stor myckenhet för olika tjänsteställen vid SJ ävensom ett 70-tal ramar (102 × 64 cm) till inramning av affischer och reklamtavlor för skyltningar i skyltskåp och i väntsalor, på fasader m. m.

9. Samarbete med postverket.

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

I fotbollsstadion vid Råsunda voro jättetexter anbringade med reklam för SJ. Denna reklam anordnades i samarbete med Postsparbanken.

10. Övriga reklamåtgärder.

Enligt kontrakt uppsattes utländska järnvägars affischer på stationerna. Ett stort antal svenska affischer om försvarslån, sparkampanjer, tystnadsplikt o. s. v. uppsattes på stationerna och andra platser inom SJ.

Till ett 20-tal lokala turistföreningar erlade SJ medlemsavgift.

Fribiljetter och nedsättningar av biljettpriserna beviljades i reklamsyfte i begränsad utsträckning enligt tidigare principer.

Artiklar och notiser om SJ och deras olika reseformer utarbetades för olika tidningar och resebyråpublikationer i in- och utlandet, varjämte manuskript i många fall granskades beträffande text, som rörde SJ.

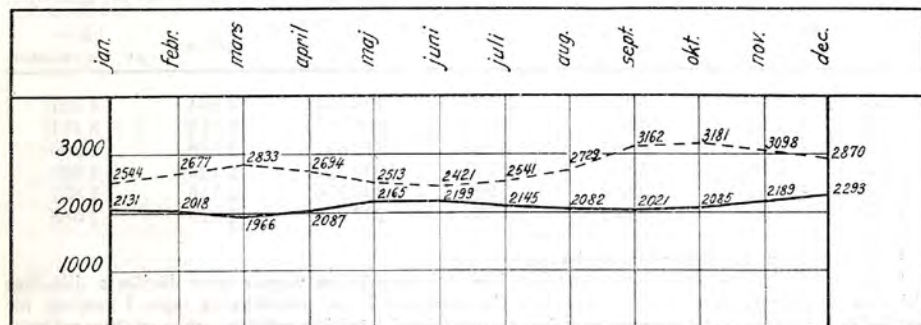
Godstrafiken.

Godsvagnparken och dess användning.

Tillgång på och behov av vagnar.

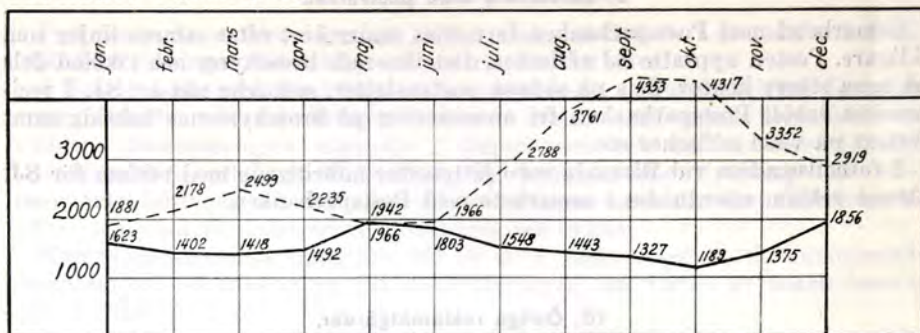
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande tvenne grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per sökendag.

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar).



— Tillgång - - - - Behov

b) Öppna vagnar (utom L-vagnar).



— Tillgång - - - - Behov

I medeltal per söckendag uppgick behovet av slutna vagnar till 2 772 mot 2 494 föregående år och av öppna vagnar till 2 849 mot 2 486 föregående år.

Den synnerligen livliga trafiken medförde, att den dagliga tillgången på slutna vagnar under hela år 1941 var lägre än behovet och för öppna vagnar var det endast maj månad, som visade högre tillgångs- än behovsiffra (24 vagnar). Ersättningsproduktionen på olika områden, det förbättrade läget inom byggnadsverksamheten, nya restriktiva åtgärder med avseende på automobiltrafiken samt starkt ökade transporter för militära ändamål medförde en högst betydande ansvällning av statens järnvägars godstrafikvolym. Godsvagnparken sattes helt naturligt på mycket hårda prov, men godstrafiken kunde, trots den stora stegringen av densamma, avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt.

Vagns- och presenningspengar, som sedan den 25 november 1939 uttagits med 100 % förhöjning på utgående avgifter och som utgått med samma belopp under hela år 1940, höjdes ytterligare fr. o. m. den 1 maj 1941. Vagnspengar bestämdes härvid skola uttagas efter en stigande skala. Fr. o. m. den 5 november 1941 höjdes i form av vagns- och presenningspengar utgående avgifter ånyo, samtidigt med att lastnings- och lossningsfristerna nedsattes från 12 till 9 dagtimmar.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utfört transportarbete under åren 1936—1941 belysas i nedanstående sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal för varje dag		SJ vagnars ¹⁾ sammanlagda bärighet i ton vid årets slut	Miljoner godstonkm, exkl. tonkm av lapplandsmalm och järnvägsfordon på egna hjul	
	för lastning tillgängligt antal trafikvagnar ¹⁾	antal lastade vagnar ¹⁾		inalles	härav av vagnslaster
1941	2) 3 900	6 170	3 576	4 954	4 527
1940	2) 3 100	4 872	2 664	3 812	3 451
1939	2) 3 900	4 201	2 106	2 638	2 306
1938	4 400	3 805	1 777	2 129	1 820
1937	2) 3 700	3 880	1 922	2 156	1 857
1936	4 500	3 669	1 730	1 879	1 588

¹⁾ Exklusive malmvagnar å malmbanan.

²⁾ Därutöver måste även i viss utsträckning revisionsmässiga vagnar samt därjämte tillfälligt förhyrda vagnar (främmande banors) och tjänstevagnar i stor utsträckning tagas i anspråk för fraktbelagd trafik. Dessa vagnar uppgivas tillgängliga i särskild ordning och medräknas därför icke i dagliga tillgången men väl bland lastade vagnar.

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena någon av dagarna 2—10 oktober och pågick längst till den 13 december. En ny »betsektion» tillkom vid SJ under året, nämligen den nya, den 1/7 1941 inrättade 28 trafiksektionen.

Transporterad vikt mängd sockerbeter var inom 10 och 28 trafiksektionerna av ungefär samma storlek som föregående års inom 10 trafiksektionen och å bandelar motsvarande 28 trafiksektionen transporterade mängder. Inom 12 trafiksektionen voro däremot transporterarna av något mindre omfattning år 1941 än år 1940. Minskningen här berodde på något minskad betareal samt därpå, att år 1941 icke kunde uppvisa samma gynnsamma skörderesultat som föregående år.

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

För transporterarna av vitbeter och vitbetsmassa inom 10, 12 och 28 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 1 950 av SJ vagnar avdelade, varav omkring 730 småbärga.

Träkolstrafiken under år 1941 var den största, som förekommit sedan år 1917. Utöver de årligen återkommande transporterarna av träkol för industriens behov befordrades under året även stora mängder lösa gengaskol å statens järnvägar. Under året lastades sammanlagt 24 109 vagnar träkol vid SJ linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn mot 19 819 vagnar under föregående år.

Förändringar inom godsvagnparken.

143 vagnar blevo under året *skrotade eller överförda till bangårds- eller tjänstevagnparken.*

Under året *levererades* 1 108 nya godsvagnar, varav 440 litt G, 639 litt O och 28 litt Ob, samtliga av *standardtyp* samt 1 vagn litt Q 35. Dessutom tillfördes godsvagnparken 7 vagnar litt Gs genom ombyggnad av personvagnar och 6 vagnar litt Os genom inköp från Kalmar Tändsticksfabrik. Härutöver tillfördes trafikvagnparken 867 vagnar av *icke standardtyp*, nämligen 2 litt Gs, 105 litt Gm, 197 litt Gmh, 1 litt Hm, 2 litt Hs, 36 litt Os, 54 litt Om, 341 litt Is, 12 litt Ns, 87 litt Nm, 1 litt NNm, 6 litt Ls och 23 litt Lm, samtliga ombyggda och ommärkta, med f. d. enskilda järnvägar övertagna vagnar.

Vid slutet av året voro 581 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 17 mer än vid 1940 års slut.

Godsvagnsamtrafik.

För årets betkampanj avtalades med enskilda järnvägar i Skåne om gemensam hyresfri användning av vagnar för transporter av vitbeter till och betmassa från sockerfabrikerna. Dyliga vagnförbund ingingos med CHJ för trafiken på Örtofta (SJ bidrogo med 237 vagnar), med MSJ och MGJ för trafiken på Staffanstorp (99 SJ-vagnar), med MSJ för trafiken på Gärsnäs (95 SJ-vagnar) och med MTRJ för trafiken på Jordberga och Skivarp (116 resp. 52 SJ-vagnar).

För att lindra vagnknappheten förhyrdes öppna vagnar från enskilda järnvägar och från Svenska Sockerfabriks A.-B. Vagnar hyrdes dels på kort tid

för särskilda transporter på SJ, dels på längre sikt för användning i allmän trafik.

1924 års inländska godsvagnsamtrafikavtal (SVS) förlängdes att gälla även under år 1941. Ett från 1938 gällande avtal med CHJ om undantagsbestämmelser för godsvagnsamtrafik (s. k. separatavtal) upphörde att gälla den 1/8 1941.

Godsvagnsamtrafiken med utlandet hämmades av de politiska förhållandena i Europa. Inga viktigare ändringar i godsvagnsamtrafikavtalen gjordes.

Uppgifter om den inländska godstrafiken.

Godstågsplan nr 141.

Tågplan nr 141 tillämpades fr. o. m. den 16 juni 1941. En grafisk framställning av de viktigare godstågsförbindelserna i ifrågavarande tågplan finnes i slutet av denna publikation. De väsentligaste ändringarna i tågplan 141 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

Sträckan Stockholm—Göteborg.

Fjärrgodståget 4075 med avgång från Hallsberg kl. 17.44 hade icke alltid kunnat tillfredsställande utnyttjas för vagnar från Hallsberg till Göteborg. Tåget gavs därför ett senare läge med avgång från Hallsberg kl. 19.48 och ankomst till Sävenäs rangeringsbangård kl. 2.37. Det fick därjämte göra uppehåll i Skövde för trafikutbyte.

Till följd av bränslesituationen måste antalet godståg minskas å bl. a. den ångdrivna sträckan Herrljunga—Borås, och trafiken mellan Borås—Varberg å ena sidan och Herrljunga—Hallsberg å andra sidan ledas över den elektrifierade linjen Borås—Göteborg. Enär tillförseln av vagnar till Herrljunga f. v. b. i riktning mot Hallsberg av denna anledning minskades, indrogs fjärrgodståget 4712 mellan Herrljunga och Falköping. Å sträckan Falköping—Hallsberg fick tåget fortfarande gå men med numret 4916, enär det utgjorde en direkt fortsättning på det från Jönköping på kvällen utgående fjärrgodståget med detta nummer.

Sträckorna Göteborg—Borås och Göteborg—Uddevalla.

För att minska bränsleåtgången å sträckan Varberg—Borås—Herrljunga leddes, som i föregående stycke nämnts, trafiken mellan å ena sidan Herrljunga—Hallsberg och å andra sidan Borås—Varberg över Göteborg i stället för över Herrljunga, och trafiken mellan å ena sidan Herrljunga—Hallsberg och å andra sidan Uddevalla—Strömstad fick gå över Göteborg i stället för över Herrljunga. För att kunna avveckla denna ökade trafik över Göteborg, måste fjärrgodstågen 5167 och 5168 inläggas mellan Sävenäs rangeringsbangård och Borås samt fjärrgodstågen 5171 och 5172 mellan Sävenäs rangeringsbangård och Uddevalla. Tåg 5167 till Borås och tåg 5172 till Uddevalla gingo från Sävenäs rangeringsbangård på morgonen med anslutning från de dit ankommande fjärrgodstågen. Tågen 5168 och 5171 i motsatt riktning gingo från sina utgångsstationer på eftermiddagen och ankommo till Sävenäs rangeringsbangård i så god tid, att anslutning erhöles till de därifrån utgående fjärrgodstågen på kvällen.

Sträckan Stockholm—Malmö.

På grund av ökad trafik, framför allt transporter av ved och andra skogsprodukter, från Småland till Skåne blev det nödvändigt att inlägga ytterligare ett fjärrgodstågpar å delsträckan Nässjö—Hässleholm. Tåg 5751 söderut avgick från Nässjö kl. 8.49 och ankom till Hässleholm kl. 13.29, där anslutning erhöles till lokalgodståget 7971 till Hälsingborg. Tåget användes företrädesvis för vagnar till Hässleholm och stationer å där anslutande bansträckor. Fjärrgodståget 4456 norrut avgick från Hässleholm kl. 2.30 och ankom till Nässjö kl. 7.35. Tåget användes för sådana vagnar från Hässleholm, Älmhult och Alvesta till Nässjö och stationer där bortom, som ej kunde medtagas i tåg 5462.

Sträckan Stockholm—Ånge.

Fjärrgodståget 4215 inlades å sträckan Ånge—Stockholm för vedtransporter från Norrland till Stockholm. Tåget avgick från Ånge på kvällen och ankom till Stockholm tidigt påföljande morgon.

Sträckan (Ånge—)Bräcke—Storlien.

Till följd av att trafiken till och från Norge ökats, inlades fjärrgodstågen 5925 och 5926 jämväl å sträckan Östersund—Storlien.

Sträckan Ånge—Boden.

Fjärrgodstågen norr om Ånge fingo i stort sett behålla samma lägen som i tågplan 140.

I samband med att sträckan Vännäs—Jörn den 1 september 1941 öppnades för elektrisk drift, omarbetades emellertid tidtabellen fullständigt, varvid fjärrgodstågen fr. o. m. nämnda dag fingo sina gångtider anpassade för elektrisk drift jämväl å sträckan Vännäs—Jörn. Till följd av den ökade trafiken måste följande nya fjärrgodståg inläggas i tågplanen.

Tåg 4215 Långsele—Ånge med avgång från Långsele kl. 15.15 och ankomst till Ånge kl. 18.28. Tåget användes i första hand för vedtransporter till Stockholm.

Tåg 6055 Boden—Ånge med avgång från Boden kl. 7.55 och ankomst till Ånge påföljande morgon kl. 4.46. Tåget användes för trafikutbyte i Jörn, Bastuträsk, Vännäs, Nyåker och Långsele.

Tåg 6056 Ånge—Boden med avgång från Ånge före tåg 4350 kl. 9.36 och ankomst till Boden påföljande natt kl. 2.44. Tåget användes uteslutande för vagnar från Ånge till Boden och stationer där bortom samt, som tågfyllnad, vagnar till och via Långsele.

Tåg 6058 Ånge—Boden med avgång från Ånge kl. 17.20 och ankomst till Boden påföljande dag kl. 13.01. Tåget användes för vagnar till Jörn—Boden och stationer där bortom.

Tåg 6551 Boden—Långsele med avgång från Boden kl. 14.59 och ankomst till Långsele påföljande morgon kl. 8.35. Vagnarna till Ånge och stationer söder därom vidaresändes från Långsele med fjärrgodståget 4351.

Fjärrgodståget 4352, som tidigare haft sin slutstation i Vännäs, framfördes till Bastuträsk och fick göra uppehåll i Hällnäs för trafikutbyte.

Fjärrgodståget 4353 slopades å sträckan Boden—Bastuträsk och dess utgångsstation blev alltså Bastuträsk. Det fick göra uppehåll i Hällnäs för trafikutbyte.

Fjärrgodståget 4355 inlades jämväl å sträckan Boden—Långsele och blev alltså genomgående tåg Boden—Ånge med avgång från Boden kl. 2.55 och ankomst till Ånge kl. 21.40.

Sträckan Boden—Haparanda.

Till följd av ökad trafik inlades ett fjärrgodstågpar å sträckan Boden — Haparanda. Tåg 4460 avgick från Boden kl. 8.47 efter anslutning från tågen 4350 och 6056 och ankom till Haparanda kl. 15.17. I motsatt riktning avgick tåg 6553 från Haparanda kl. 19.00 och ankom till Boden kl. 1.07, där anslutning erhöles till tåg 4355. Båda tågen erhöles uppehåll i Morjärv och Vitvattnet för trafikutbyte.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Antal lastade och lossade vagnar samt antal använda magasinpersonalsdagsverken.

Station	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i procent mot år 1940	Antal använda magasinpersonalsdagsverken		+ — i procent mot år 1940
	År 1941	År 1940		År 1941	År 1940	
Ånge	47 949	46 617	+ 2'85	13 259	12 771	+ 3'82
Krylbo	39 447	37 441	+ 5'35	7 323	6 357	+ 15'19
Hallsberg	84 876	77 738	+ 9'18	22 985	20 399	+ 12'67
Nässjö	106 156	95 156	+ 11'55	27 482	24 035	+ 14'34

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Station	År	1941	1940	1939	1938	1937
Ånge		1'81	1'83	1'93	1'92	1'89
Krylbo		2'76	2'97	2'98	3'10	3'15
Hallsberg		1'86	1'96	1'92	2'01	2'01
Nässjö		1'93	1'97	2'01	2'03	2'01

Reklamationsverksamheten.

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1941 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå:

Å r	Av järnvägsstyrelsen avgjorda ersättningsanspråk								Statens järnvägars totala kostnad kronor ²⁾
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	Förkommet gods %	Skadat gods %	Ersättningsbelopp kronor ¹⁾	Antal	% av hela antalet	Ersättningsbelopp kronor ¹⁾	% av hela beloppet	
1941	11 367	43	57	³⁾ 973 353: 99	3 278	22	364 399: 96	27	1 050 957: 98
1940	8 128	35	65	⁴⁾ 555 041: 30	2 346	22	288 936: 55	34	561 508: 09
1939	4 425	21	79	⁵⁾ 217 131: 85	1 512	25	92 967: 34	30	227 027: 41
1938	3 708	21	79	⁶⁾ 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

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 229 446: 73 för gods, som förstörts i Krylbo den 19 juli 1941. — ⁴⁾ Därav kronor 5 491: 37 för gods, som förstörts vid tågsammansättning vid Gubbero den 17 september 1940. — ⁵⁾ 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. — ⁶⁾ Därav kronor 6 614: 51 för gods, som förstörts vid eldsvåda i vagn 31268, framförd å sträckan Stockholm S—Nässjö den 2 mars 1938.

Av de under år 1941 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 247 (f. å. 279) förkommet och 1 249 (758) skadat resgods. Av de förstnämnda blevo 244 (f. å. 277) och av de 1 249 sistnämnda 1 141 (662) bifallna.

Under år 1941 prövades av skiljenämnder 30 (f. å. 16) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 26 av 1941 års ärenden (13) fastställdes styrelsens beslut.

De under år 1941 och år 1940 inkomna ersättningsanspråkens fördelning å olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
		Antal	Ersättningsbelopp kronor	Antal	Ersättningsbelopp kronor	
Förkommet gods	1941	3 817	416 769: 70	11	10 253: 80	445 696: 38
	1940	2 874	204 433: 78	20	4 108: 73	220 767: 50
Skada genom:						
bräckage	1941	4 858	240 026: 08	2 159	156 184: 82	296 242: 50
	1940	3 554	166 314: 48	1 441	97 938: 99	172 259: 73
rangering (även bräckage)..	1941	216	34 218: 46	5	906: 52	31 135: 71
	1940	124	29 109: 50	6	1 096: 98	20 260: 30
våta	1941	278	20 625: 96	84	15 964: 75	17 476: 28
	1940	188	15 663: 77	65	16 578: 94	12 938: 53
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt.....	1941	279	16 813: 24	24	6 307: 75	15 878: 49
	1940	266	18 866: 30	21	5 573: 92	15 384: 50
eld och värme	1941	160	138 041: 09	28	24 264: 18	146 495: 26
	1940	44	36 359: 98	27	24 976: 84	36 768: 75
frost	1941	209	32 322: 03	188	26 095: 97	23 595: 54
	1940	183	31 719: 96	274	72 450: 62	31 684: 55
godsets naturliga beskaffenhet	1941	10	5 907: 80	62	25 667: 61	5 891: 89
	1940	4	221: 95	56	21 367: 36	227: 33
minskning	1941	454	15 999: 96	387	29 149: 41	20 065: 99
	1940	248	11 969: 41	219	18 352: 45	14 402: 68
stöld	1941	266	6 236: 57	44	5 170: 33	4 822: 46
	1940	84	2 951: 74	27	3 312: 82	2 325: 13
försening	1941	659	25 888: 91	236	52 681: 40	23 506: 45
	1940	407	20 576: 81	143	20 090: 42	19 562: 27
andra orsaker	1941	161	20 504: 19	50	11 753: 42	20 151: 03
	1940	152	16 853: 62	47	3 088: 48	14 926: 82
Summa	1941	11 367	973 353: 99	3 278	364 899: 96	1 050 957: 98
	1940	8 128	555 041: 30	2 346	288 936: 55	561 508: 09

Godsregleringsärenden.

Saknat och övertaligt gods.

Under år 1941 inkommo till reklamationskontoret 24 463 (f. å. 18 953) förlustrapporter, därav för resgods 1 855 (1 772) och 12 793 (10 682) tillöversrapporter, därav för resgods 4 503 (4 195). Genom kontorets egna åtgärder kunde 5 033 (4 685) förlustrapporter, därav för resgods 528 (515) och 4 529 (3 814) tillöversrapporter, därav för resgods 487 (477) regleras. Genom stationernas åtgöranden — delvis som en följd av reklamationskontorets särskilda förfrågningar eller anvisningar — bragtes gods till rätta, så att ytterligare följande

antal rapporter under året kunde avföras, nämligen 9 457 (7 095) förlustrapporter, därav för resgods 831 (669) och 5 071 (4 331) tillöversrapporter, därav för resgods 3 444 (2 964). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 64·7 (67·2) %.

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

Genom *särskild undersökning* kunde 281 (510) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 197 (278) fall. Summan av värdena i dessa 197 (278) fall utgör 122 981 (194 755) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 84 (232) fall, blir hela vinsten av det särskilda undersökningsförfarandet under året 175 419 (357 284) kronor.

Genom *jämföring och identifiering* kunde 4 752 (4 175) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 2 448 (1 883) fall. Summan av värdena i dessa 2 448 (1 883) fall utgör 407 674 (263 432) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 2 304 (2 292) fall, blir vinsten av jämförings- och identifieringsförfarandet under året omkring 791 367 (584 083) kronor.

Hela utbytet av reklamationskontorets godsregleringsverksamhet under året kan sålunda enligt ovanstående beräknas till omkring 966 786 (941 367) 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 1941	367 559 kronor
» 1940	200 092 »
» 1939	50 869 »
» 1938	33 723 »
» 1937	35 001 »

Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1941 inkommo 8 611 (f. å. 8 080) anmälningar angående förlorade och 27 531 (28 672) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 2 016 (2 105) anmälningar angående förlorade och 1 982 (2 095) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 339 (391) anmälningar angående förlorade och 4 698 (4 397) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

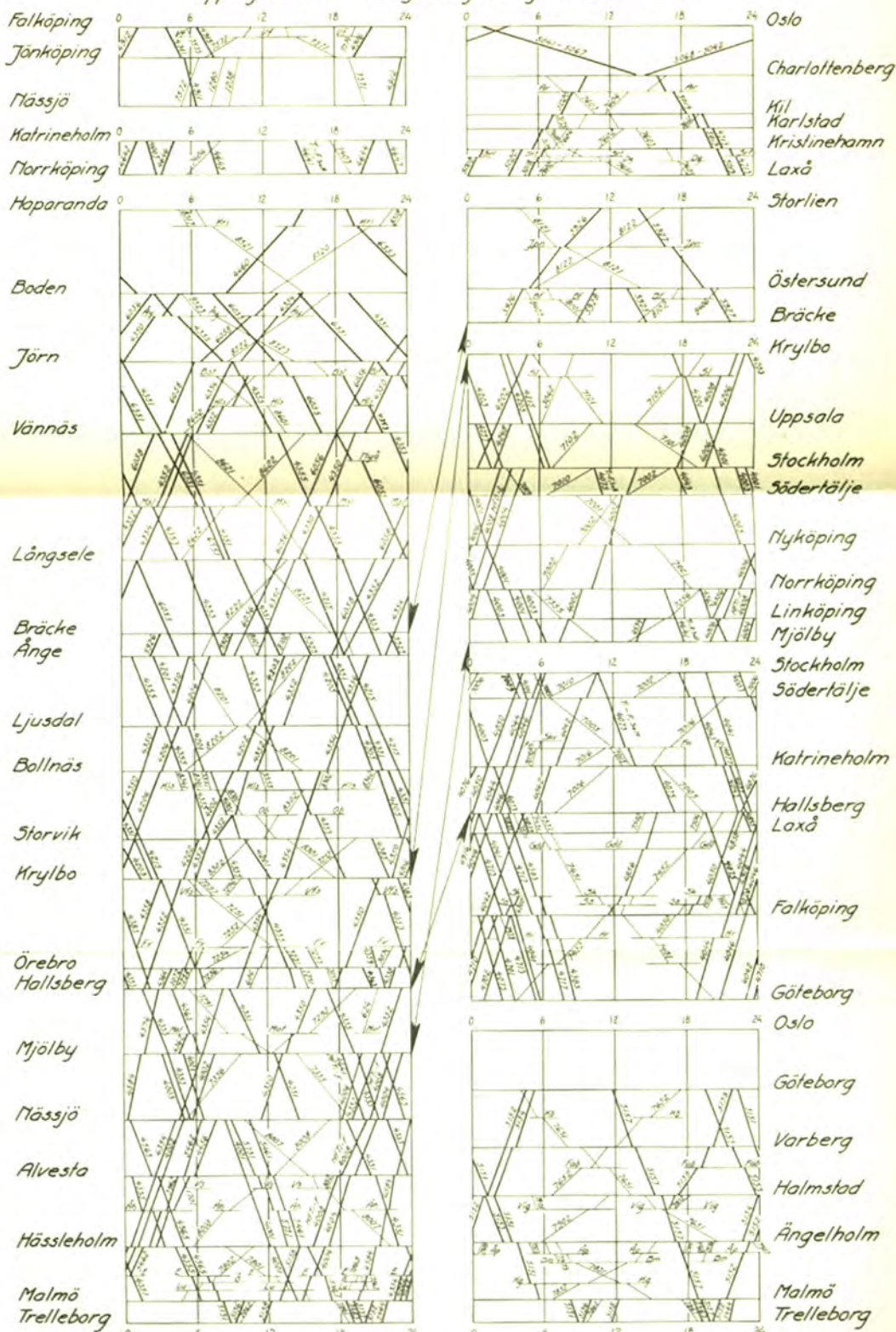
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter.

(In- och utländsk trafik).

År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden		Avgjorda fraktrestitutionsärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1941	14 287	252 518	2 827	1 168 382
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

GODSTÅGSTIDTABELL nr 141,

upplagande de viktigare godstågsförbindelserna.



Tåg med nummer från 7001 och uppåt gå i regel vardagar, övriga tåg gå i regel dagligen utom Satt eller dag efter Satt.

- Statens järnvägars fr. o. m. år 1931 utgivna publikationer
- Revideringens berättelse för åren 1930—1931. (Publikation utkommer ej längre i återvarande form, ersatt dels med "Driftplanstatistik", se nedan, med "Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet" se nedan.)
- Driftstatistiska årets redogörelse för person- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1933.
- Företskning över av järnvägsstyrelsen handläggda trafikskadeanmälningar (svartskadeavgifter) för åren 1930—4 samt 1937.
- Järnvägsstyrelsens finansberättelser åren 1931—1941 angående värdet på nya bygganden och utläggningar m. m. för budgetåren 1930—1941 (se Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens resolutioner berättelser för trafikåret 1931—1941/42, för årens skatter ej utgivna i tryck.)
- Järnvägsstyrelsens utlåtanden över återverkningens berättelser för åren 1932—1936. (För årens skatter ej utgivna i tryck.)
- Mechaniska delningens, trafikavdelningens och inventarieförhårens berättelser för åren 1932—1933. (Publikation utkommer ej längre i återvarande form, ersatt med "Driftplanstatistik", se ovan.)
- Psykologiska undersökningar och rekryteringsmetoder vid svenska statens järnvägar. 1—2.
- Statens järnvägars arbetsstatistik för Västerbotten, 1930—4. — Österns (statistiska statistik) för år 1934. (Utkommer ej längre.)
- Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för Västerbotten för åren 1930—1933. (Utkommer ej längre.)
- Statens järnvägsbyggnader (statistiska m. m.). Minutstatik för åren 1934—1939. (Utkommer ej längre.)
- Statens järnvägsbyggnaders berättelser för åren 1934—1936.
- Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1941. (Motvarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingått i driftstatistiska utlåtanden för dessa båda år.)
- Trafikavdelningens berättelser för åren 1935—1934. (Publikation utkommer ej längre i återvarande form, ersatt med "Driftplanstatistik", se ovan.)
- Årsrapporter från tekniska personens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1941.

Utrödningar m. m.

- 1924—1936: se driftstatistiska årets redogörelse för år 1936.
- 1937: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av stambanen Jönköping—Åreldsjöar.
- 1938: 1. Veckovisande förvaltningens för järnvägarnas godstrafik yrkande av den 28 april 1938 om vägnattrafik mellan västern och österns, normalspåriga järnvägar. Järnvägsstyrelsens yttrande av den 2 september 1938 i samma ämne.
2. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av stambanen Hälmas—Straxvik (Storuman).
3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 18 december 1938 över 1938 års Järnvägskommittés betänkande.
- 1939: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av stambanen Malmö—Vandö.
2. Samling av skiljedomar i trafiklogiska och vägnattrafikens ärenden (Åren 1935—1938).
- 1941: 1. Kostnadsberäkningar och taxepolitik vid statens järnvägar. Framsett och utarbetad på uppdrag av Järnvägsstyrelsen av Fred Palander och Erik Lindahl med biträde av Åke Höglund.