



Alpb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1942

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1943
349248

DRIFTLÄNSTATISTIK

ÅR 1892

BERÄKNINGAR FÖR PERSON- OCH

GÖRSTÄMMAN M. M.

AV

1892

Stockholm
1893



Alpb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1942

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1943
348248

DRIFTTÄNDSSTATISTIK

ÅR 1912

REDIGERAD AV PERSON- OCH

GÖRSTÄMMAN M. M.

1912

1912

STATISTISKA BUREÅN
SVEDESKA STATISTIKBYRÅN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	5
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation	6
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1942 och 1941, 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 och huvudverkstäder samt i biltrafik	9
» distriktens bansektioner	10
» » maskinsektioner	13
» » trafiksektioner	14
Antal konstituerade tjänstemän, som under åren 1940-1942 tillträtt ordinarie befattning, samt dessa tjänstemäns medellevnadsålder och medelantal tjänsteår:	
av styrelsen konstituerade tjänstemän	16
» distriktscheferna konstituerade tjänstemän	20
Undervisningskurser. Redogörelse för kurser, som pågått under året	26
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner.....	28
» » » » » » maskinsektioner	30
» » » » » » trafiksektioner.....	31
» » » » » » förrådsavdelningar	32
» » » » » » huvudverkstäder.....	34
» » » » » » biltrafiken	1)
Hysesverksamheten	36
Förnyelsefondsmedel:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp samt in- och utgående behållning...	38
specifikation av förnyelsefondsmedlens användning	42
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	44
Lokens tjänste- och reparationsdagar m. m.	52
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle å lok och motorvagnar m. fl. samt kostnaderna härför (översikter)	54
Ånglokens m. fl. bränsleförbrukning samt kostnader härför ävensom för smörjmedel och underhåll för såväl ång- som elektrolok m. fl. av olika typer	56
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	61

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

	Sid.
Drift- och underhållskostnader för lok- och vagntjänst, fördelade på olika tågslagsgrupper:	
loktjänstkostnader	62
vagntjänstkostnader	64
kostnader per arbetsenhet	66
Reparationer och revisioner å den rullande materielen:	
Antal vid olika verkstäder reparerade och reviderade lok, motorvagnar och rälsbussar	68
Dito tenderar och lokpannor	69
Dito vagnar	70
Översikt över antalen lok- och vagnreparationer samt revisioner	70
Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna	71
Tvättning av personvagnslinne m. m.	75
Olje- och acetylgastillverkning, komprimering av stenkolsgas.	76
Redogörelse för persontrafiken:	
Tågtidtabell nr 141	78
Dito nr 142	79
Utlandsförbindelserna	81
Tågakilometer per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1934—1943	84
Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning	86
Helgtrafiken	88
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ	90
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.	91
Sällskapsresor, anordnade ensamt av S J	92
Transporter med sjukvagnar	94
Billiga rundturer	95
Billiga vinter- och sensommarresor	96
Reklam- och upplysningsverksamhet	98
Redogörelse för godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar	104
förändringar inom godsvagnparken	106
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar	106
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågsplan nr 142	106
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna	111
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods	112
Godsregeringsärenden:	
saknat och övertaligt gods	113
förlorade och tillvaratagna effekter	114
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter	114

FÖRORD

Föreliggande 11:te årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik företer inga väsentliga avvikelser från närmast föregående årgång.

Tabell över antal konstituerade tjänstemän, som ansetts böra grundas på längre tidsavsnitt än ett år, ingår åter i föreliggande årgång och avser åren 1940—1942.

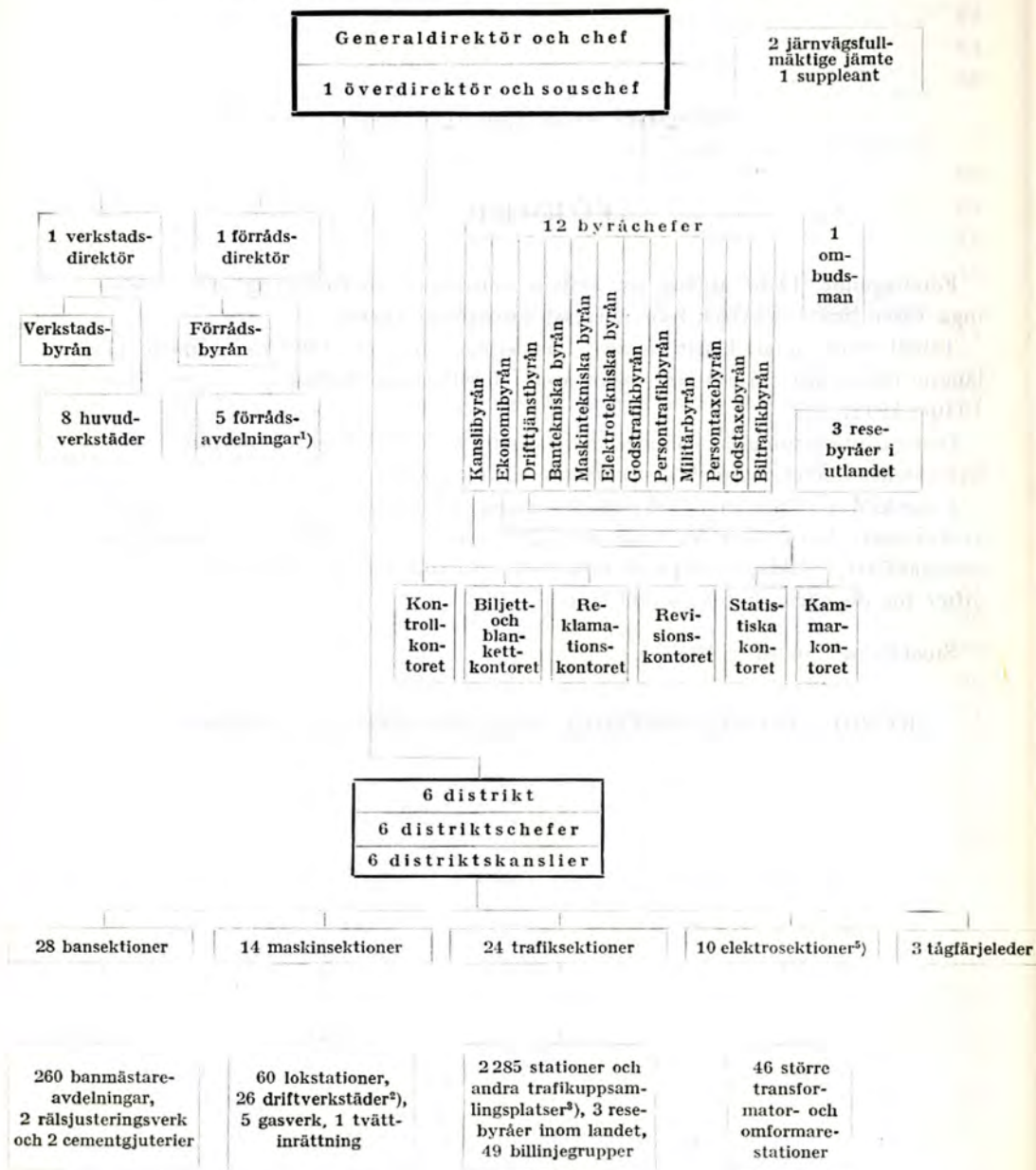
Genom uteslutning av mindre betydelsefulla medeltal har tabellverket över hyresverksamheten kunnat koncentreras till ett uppslag.

I särskild publikation »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet» hava vissa för banavdelningen speciella uppgifter och redogörelser sammanförts, i likhet med vad som varit förhållandet med motsvarande uppgifter för de närmast föregående åren.

Stockholm i oktober 1943.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Förvaltningsindelning: Statens järnvägars organisation vid årets slut.



¹⁾ Förrådsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ²⁾ Inklusive med driftverkstäder jämförliga reparationsplatser med minst omkring 10 arbetare. — ³⁾ Rälsbusshållplatser medräknade. — ⁴⁾ Före den 1/1 1942 voro de flesta linjerna sammanförda i 39 billinjegrupper och i regel direkt underställda vederbörande distriktschefer. I vissa fall voro billinjer även efter den 1/1 1942 direkt underställda distriktschef. — ⁵⁾ För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggas å vederbörliga baningenjörsexpeditioner.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1942 och 1941, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

A. Organisationsförändringar m. m.

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
Förändringar i sektionernas omfattning:											
1/4 41	(Bjuv)—Billesholm fränskildes ¹⁾	5·3	12	10	12	1/7 41	(Hoting)—(Forsmo)—(Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C) fränskildes tillfördes	314·8	—	—	17
1/7 41	Ulriksdal—(Tomteboda)—Stockholm C fränskildes tillfördes	7·5	—	—	1	»	(Ånge)—(Ljusdal) fränskildes tillfördes	104·7	—	—	14
»	Tomteboda—Värtan, Albano—Stockholm Ö, (Karlberg)—Stockholm N, Stockholm C—Älvsjö, Stockholm S—Stockholm S godsangård, Västberga—Liljeholmen fränskildes tillfördes	18·2	—	—	4	»	(Vännäs)—(Långsele) och Mellansel—Örnsköldsvik C fränskildes tillfördes	238·5	22	—	—
»	(Göteborg C)—Gubbero—(Olskroken) fränskildes tillfördes	2·4	9	—	—	»	(Nässjö)—Kalmar C, Nybro—Emmaboda fränskildes tillfördes	194·0	—	25	—
»	(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Näs-sjö) med Skövde—Karlsborg och Vartofta—Tidaholm fränskildes tillfördes	—	—	—	24	»	Berga—(Kalmar C), Mönsterås—Fagerhult och Oskarshamn—Ålghultsby ²⁾ fränskildes tillfördes	223·2	26	25	26
»	(Landskrona)—(Trelleborg C) och Barsebäckshamn—Sjöbo fränskildes tillfördes	317·8	—	—	8	»	(Alvesta)—Växjö—Karlskrona införlivades	130·9	26	27	26
»	Malmö V—Södervärn införlivades	3·3	10	28	10	»	Hultsfred—(Åseda)—(Växjö)—Tingsryd, Ålghultsby—Sevedstorp och (Kalmar V)—Torsås införlivades	238·0	27	27	27
»	(Eslöv)—Ystad—(Södervärn), Brösarp—Köpingebro, S:t Olof—Tomelilla och Börringe—Östratorp införlivades	226·2	28	28	28	1/9 41	(Tierp)—Strömsberg fränskildes (trafiken nedlades)	9·6	1	1	1
»	(Storuman)—Hoting fränskildes tillfördes	147·0	—	—	17	1/7 42	(Karlskrona N)—(Gullberna)—(Kristianstad), Ronneby—Ronnebyredd, Bredåkra—(Växjö), Sandbäck—(Olofström) och Sölvesborg—Hörviken införlivades	205·4	29	27	29
						»	(Växjö)—Tingsryd fränskildes tillfördes	45·0	27	—	27
									29	—	29
Nyelektrifierade linjer:											
1/2 41	Vännäs—(Mellansel)	120·1	21	21	21	16/12 41	(Boden C)—Boden S.....	3·3	20	20	20
1/8 41	Bastuträsk—(Vännäs)	111·2	21	21	21	1/8 42	(Jörn)—(Boden S).....	139·4	20	20	20
1/3 41	Jörns station	0·8	20	20	20	10/6 42	Gävle C)—(Ockelbo)	38·4	15	15	15
»	(Jörn)—(Bastuträsk)	32·5	21	21	21	1/11 42	(Ånge)—Sundsvall C.....	94·5	14	14	14

Anm. Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen *icke* tillhörde bandelen ifråga. Kilometertalen avse SJ ägande banlängd.

¹⁾ Spåret å bandelen ej längre räknat som huvudspår. — ²⁾ Exklusive Kalmar V, vad beträffar trafiksektionerna och exkl. linjen (Kalmar V)—(Kalmar C), 0·9 km, vad beträffar bansektionerna.

B. Rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser å vissa materialier.

	Antagna i kostnadsstaten för år 1942	I medeltal		
		Januari—december		
		1942	1941	+ - mot 1941
Rörligt tillägg och kristillägg ¹⁾ %	23	29.5	21.0	+ 8.5
Stenkol, utländska kr. per ton	65.00	65.00	59.17	+ 5.83
» svenska » » »	45.00	35.00	33.08	+ 1.92
Torv för lokdrift » » »	—	60.00	—	—
Lokved ²⁾ » » m ³	19.00	18.88	15.91	+ 2.97
Gengasved ³⁾ » » hl	2.75	2.29	2.75	— 0.46
Gengaskol ³⁾ » » »	4.50	4.25	4.23	+ 0.02
Bensin o. lättbentyl ⁴⁾ vid lev. i fat kr. pr 100 l	95.00	93.00	82.00	+ 11.00
» » » » i cist.-vagn » » » »	90.00	89.00	78.00	+ 11.00
Putsfotogen ⁵⁾ » » i fat » » » »	—	53.00	39.83	+ 13.17
» » » » i cist.-vagn » » » »	—	51.00	38.33	+ 12.67
Solarolja » » i fat » » » »	—	53.00	39.50	+ 13.50
» » » » i cist.-vagn » » » »	—	51.00	38.00	+ 13.00
Eldningsolja nr 1 » » i fat » » » »	—	13.00	12.80	+ 0.20
» » » » 1 » » i cist.-vagn » » » »	—	12.00	11.05	+ 0.95
Motyl ⁴⁾ (fr. o. m. $\frac{1}{10}$ 1942) » » » »	—	88.00	—	—
Lokolja kr. pr 100 kg	110.00	107.50	67.59	+ 39.91
Vagnsolja » » » »	100.00	108.17	58.92	+ 49.25
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv. ⁶⁾ , 1940 års modell kr. pr ton	365.00	350.00	—	—
» nya, fullängdiga, svensk tillv. ⁶⁾ , andra modeller » » »	350.00	330.00	302.91	+ 27.09
» brukbara » » »	—	170.00	153.34	+ 16.66
Sliprar, vanliga, 2.7 m » » styck	6.00	6.40	⁷⁾ 5.20	⁸⁾ + 1.20
» » 2.5 » » » »	5.85	6.25	⁹⁾ 4.93	¹⁰⁾ + 1.32
» impreg., 2.7 » » » »	7.50	7.88	6.67	+ 1.21
» » 2.5 » » » »	7.35	7.75	6.43	+ 1.32

¹⁾ Härav utgjorde rörliga tillägget 15 % och resten kristillägg. Dessutom utgick barnstillägg med 9 kr. per månad och barn, som fötts senast $\frac{31}{9}$ 1939 och som ej fyllt 16 år. — ²⁾ Inkl. beräknade särskilda omkostnader såsom fraktmerkostnader i jämförelse med stenkol, kostnader för ändringar å lok och spår, för vedkapningsmaskinerier m. m. — ³⁾ Förbrukningspris på gengasved och gengaskol upphörde successivt år 1942 att användas, i och med att inköpskostnader för bränsle av dessa båda slag började bokföras direkt å vederbörliga utgiftskonton. Inköpspriset i medeltal per hl var under upphandlingsperioden maj—juni 2.27 kr. för gengasved och 4.23 kr. för gengaskol. I slutet av september och början av oktober företogs ny upphandling. Medelinköpspriset för därvid upphandlade mängder blev 2.28 kr. för gengasved och 4.66 kr. för gengaskol. — ⁴⁾ Inklusivt i inköpskostnaden ingående skatt, 16 öre per liter oblandad eller i bentyl ingående (75 %) bensin och 37 öre per liter i motyl ingående (50 %) bensin. Skatten ifråga har dock av staten återburits till SJ för den mängd bensin, som förbrukats i järnvägsdrift. — ⁵⁾ Användes även som motorbränsle. — ⁶⁾ För råler av utländsk tillverkning 300.00 kr. antagna i kostnadsstaten; verkliga förbrukningspris: 220.00 kr. år 1941 och jan.—dec. 1942 för råler av 1896 och 1924 års modeller, levererade enl. kontrakt av år 1940, samt 270.00 kr. aug. 1941—dec. 1942 för råler av 1924 års modell, levererade enl. kontrakt av år 1941. — ⁷⁾ IV och V distr. 5.04 kr. — ⁸⁾ IV och V distr. 4.77 kr. — ⁹⁾ IV och V distr. 1.36 kr. — ¹⁰⁾ IV och V distr. 1.48 kr.

Antal anställd resp. använd personal i medeltal^{*)}: Styrelsen, Distriktskansliet, Huvudförråd, Huvudverkstäder, Biltrafik.

	Anställd								Använd		Tjänstefri %	
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont.vakter	Verkstads- o. för- rådsarbetare		Tillf. arbets- tagare	Summa	+ - mot f. å.	Summa		+ - mot f. å.
					stadigv.	på prov an-t.						
Styrelsen.												
Summa	881	85	42	70	3)41	—	50	1 169	+ 73	1 021	+ 67	12·7
Distriktskansliet.⁴⁾												
Distrikt												
I	37	5	3	3	—	—	2	50	+ 8	45	+ 7	10·0
II	34	—	3	1	—	—	—	38	+ 5	35	+ 6	7·9
III	34	2	3	1	—	—	—	40	+ 5	37	+ 6	7·8
IV	30	2	2	1	—	—	2	37	+ 4	33	+ 5	10·8
V	23	3	2	1	—	—	2	31	+ 3	28	+ 3	9·7
VI	17	2	2	—	—	—	2	23	+ 5	21	+ 5	8·7
Summa	175	14	15	7	—	—	8	219	+ 30	199	+ 32	9·1
Förrådsavdelningar (huvudförråd med förrådsintendentkontor).												
Örebro	62	2	5	2	13	—	10	94	+ 2	85	+ 4	9·6
Göteborg ...	35	2	3	1	4	—	7	52	+ 1	45	+ 3	13·5
Malmö	34	3	1	1	3	—	12	54	+ 9	48	+ 9	11·1
Östersund ...	35	—	1	1	2	—	9	48	—	44	+ 1	8·3
Luleå	28	3	2	1	5	—	6	45	+ 2	41	+ 2	8·9
Summa	194	10	12	6	27	—	44	293	+ 14	263	+ 19	10·2
Huvudverkstäder.												
För drift och underhåll.												
Örebro	61	8	—	11	789	26	5	900	— 56	797	— 36	11·4
Tomtebodas	26	3	—	1	228	5	7	270	— 10	239	— 8	11·5
Göteborg ¹⁾	32	9	1	2	405	6	22	477	— 25	420	— 21	11·9
Malmö	36	6	4	3	571	6	9	635	— 21	571	— 14	10·1
Östersund...	18	3	—	—	157	—	10	188	— 3	164	— 4	12·8
Bollnäs ...	16	3	1	1	142	5	7	175	— 5	155	— 2	11·4
Notviken ...	24	3	1	1	254	1	28	312	+ 6	269	+ 7	13·8
Hälsingborg ²⁾	19	4	2	2	133	7	6	173	+ 99	153	+ 86	11·6
Summa	232	39	9	21	2 679	56	94	3 130	— 15	2 768	+ 8	11·6
För förändrings- och nybyggnadsarbeten.												
Örebro	28	4	—	—	327	—	—	359	+ 45	318	+ 42	11·4
Tomtebodas	2	—	—	—	16	—	—	18	+ 2	16	+ 2	11·1
Göteborg ...	8	2	—	—	108	—	—	118	+ 38	104	+ 34	11·9
Malmö	5	1	—	—	83	—	—	89	— 7	80	— 6	10·1
Östersund...	4	—	—	—	28	—	—	32	+ 5	28	+ 4	12·5
Bollnäs ...	5	1	—	—	44	—	—	50	+ 13	44	+ 11	12·0
Notviken ...	4	—	—	—	46	—	—	50	— 15	43	— 13	14·0
Hälsingborg	4	—	—	—	29	—	—	33	+ 18	29	+ 16	12·1
Summa	60	8	—	—	681	—	—	749	+ 99	662	+ 90	11·6
Biltrafiken.⁵⁾												
					Avtalsanställd							
Distrikt					Kollektivt	Personligt						
I	1	3	71	6	—	—	31	112	— 7	95	— 10	15·2
II	48	1	68	10	—	—	62	189	+ 11	162	+ 5	14·3
III	6	17	146	17	—	—	78	264	— 11	226	— 9	14·4
IV	6	—	43	3	—	—	58	110	+ 6	99	+ 5	10·0
V	1	—	25	9	—	—	19	54	+ 7	51	+ 8	5·6
VI	9	2	120	1	—	—	47	179	+ 15	148	+ 8	17·3
Summa	71	23	473	46	—	—	295	908	+ 21	781	+ 7	14·0

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. Personal vid verkstads-, förråds- och biltrafikbyråerna ingår helt under styrelsen.

¹⁾ Inkl. personal vid filialverkstäderna i Borås och Varberg med i medeltal 101 och 66 man, varav resp. 24 och 4 man använts för förändrings- och nybyggnadsarbeten. — ²⁾ Inkl. personal vid filialverkstäderna i Ystad och Ronneby med i medeltal 72 och 29 man, varav resp. 10 och 8 man använts för förändrings- och nybyggnadsarbeten. — ³⁾ Härav tryckeripersonal 35. — ⁴⁾ Härav 11 tjänstemän, tillhörande biltrafiken. — ⁵⁾ Personal, underställd trafiksektionsföreståndare.

Sektions nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹)			Antal banmäst.-avd.	Bansektionens hela anställda personal ²)			Personal för drift							
	i huvudspår	i sidospår			Antal	+ — mot f. ä.	Anställd								
		permanenta	icke permanenta ³)				Ord.	E.o.	Asp. o. kont. vakt.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.-arb.	Väg- vakter	Tillf. arbets- tagare	Summa	
	Vid årets slut														
**1	487.4	113.5	13.0	9	550	+	79	168	19	25	2	225	18	—	457
2	493.8	133.8	10.3	11	543	+	26	184	21	10	2	266	6	—	489
3	333.2	207.9	4.6	8	705	+	181	140	19	23	2	169	—	1	354
4	376.4	100.4	5.7	9	996	+	57	160	15	19	3	214	5	1	417
24	40.3	209.6	—	4	409	+	29	120	8	2	18	144	1	1	294
I D	1 731.2	765.2	33.6	41	3 203	+	372	772	82	79	27	1 018	30	3	2 011
**5	164.4	150.5	4.3	6	371	+	2	125	3	2	12	145	—	1	288
6	212.3	105.2	2.6	6	270	+	38	93	8	5	3	108	—	—	217
7	399.8	68.2	7.6	8	221	—	10	92	11	3	4	85	5	—	200
8	339.9	114.1	3.3	8	814	+	172	126	11	11	2	200	2	—	352
**9	569.1	144.7	—	15	546	+	25	195	20	6	—	227	15	1	464
II D	1 685.5	582.7	17.8	43	2 222	+	227	631	53	27	21	765	22	2	1 521
**10	294.6	215.0	3.5	7	489	—	9	159	22	5	3	209	17	1	416
11	362.3	123.2	7.7	9	681	+	180	156	17	5	10	260	—	—	448
**12	543.3	206.5	5.3	15	658	+	26	171	33	6	2	330	30	—	572
**28	355.5	88.9	2.5	8	347	+	207	74	20	2	—	160	62	—	318
III D	1 555.7	633.6	19.0	39	2 175	+	404	560	92	18	15	959	109	1	1 754
13	416.5	76.8	4.4	9	426	+	34	113	17	3	8	213	6	—	360
14	472.6	127.7	7.3	11	558	+	68	148	15	10	5	220	5	—	403
15	496.6	171.2	8.2	12	614	+	44	163	20	6	2	283	17	2	493
16	498.6	52.1	3.7	9	270	+	26	76	16	1	1	129	10	—	233
17	446.6	48.5	7.6	9	468	+	81	87	17	1	2	286	18	—	411
IV D	2 330.9	476.3	31.2	50	2 336	+	253	587	85	21	18	1 131	56	2	1 900
18	200.6	82.5	1.9	7	369	+	12	118	12	7	4	194	3	1	339
19	246.7	70.3	2.4	10	446	—	5	126	20	11	12	216	—	—	385
20	413.9	96.8	6.4	9	493	—	45	106	11	1	3	252	8	3	384
**21	494.9	94.6	9.0	13	781	+	105	165	8	10	2	440	5	1	631
23	675.1	50.7	9.4	14	319	+	10	111	4	—	—	150	11	—	276
V D	2 031.2	394.9	29.1	53	2 408	+	77	626	55	29	21	1 252	27	5	2 015
25	599.7	108.0	4.0	13	498	+	41	105	25	5	—	244	58	3	440
**26	325.1	88.1	2.5	8	231	+	39	75	8	1	—	100	20	2	206
**27	415.3	59.9	3.8	7	189	+	100	50	5	5	—	92	21	4	177
**29 ⁴)	250.4	62.2	4.6	6	84	+	84	20	4	1	—	56	2	1	84
VI D	1 590.5	318.2	14.9	34	1 002	+	264	250	42	12	—	492	101	10	907
Hela S J	10 925.0	3 170.9	145.6	260	13 346	+	1 597	3 426	409	186	102	5 617	345	23	10 108

*) 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 huvudverkstäders områden belägna spår, sammanlagt 57.3 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—Göteborgs frihamn, 5.2 km samt 64.3 km Göteborgs stad tillhöriga hamnspår; å bs nr 12: Ängelholm—Klippan, 27.5 km; å bs nr 18: Gammelstad—Karlsvikshyttan (driften, utom växlingsrörelse, inställd tills vidare sedan år 1930), 5.0 km; å bs nr 21: Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25.6 km; å bs nr 27: Ljungbyholm—Påryd

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.				
+	73	402	+	58	12'0	10	3	—	80	—	93	+	6	**)	1
+	46	437	+	33	10'6	7	2	—	45	—	54	—	20		2
+	40	310	+	31	12'4	37	11	1	302	—	351	+	141		3
+	33	355	+	16	14'9	37	8	—	533	1	579	+	24		4
+	14	250	+	7	15'0	18	5	—	92	—	115	+	15		24
+	206	1 754	+	145	12'8	109	29	1	1 052	1	1 192	+	166		I D
+	31	246	+	27	14'6	19	1	3	60	—	83	—	29	**)	5
+	22	195	+	22	10'1	8	2	—	43	—	53	+	16		6
—		179	—	2	10'5	3	—	—	18	—	21	—	10		7
+	47	303	+	35	13'9	15	3	1	442	1	462	+	125		8
+	43	409	+	39	11'9	10	3	—	69	—	82	—	18	**)	9
+	143	1 332	+	121	12'4	55	9	4	632	1	701	+	84		II D
—	2	363	—	11	12'7	8	1	—	64	—	73	—	7	**)	10
+	70	387	+	56	13'6	20	4	—	209	—	233	+	110		11
+	64	506	+	61	11'5	12	—	—	74	—	86	—	38	**)	12
+	190	297	+	177	6'6	4	1	—	24	—	29	+	17	**)	28
+	322	1 553	+	283	11'5	44	6	—	371	—	421	+	82		III D
+	76	313	+	65	13'1	3	1	—	62	—	66	—	42		13
+	28	357	+	19	11'4	10	2	—	143	—	155	+	40		14
+	43	429	+	32	13'0	9	2	—	110	—	121	+	1		15
+	10	202	+	4	13'3	1	—	—	36	—	37	+	16		16
+	77	372	+	70	9'5	—	—	—	57	—	57	+	4		17
+	234	1 673	+	190	11'9	23	5	—	408	—	436	+	19		IV D
+	16	302	+	14	10'9	4	—	—	26	—	30	—	4		18
+	17	332	+	10	13'8	7	2	—	52	—	61	—	22		19
+	64	332	+	59	13'5	5	1	—	103	—	109	—	109		20
+	121	557	+	103	11'7	11	2	—	132	5	150	—	16	**)	21
+	17	248	+	11	10'1	3	—	—	29	11	43	—	7		23
+	235	1 771	+	197	12'1	30	5	—	342	16	393	—	158		V D
+	64	397	+	51	9'8	6	3	—	49	—	58	—	23		25
+	29	188	+	18	8'7	2	—	—	22	1	25	+	10	**)	26
+	92	161	+	82	9'0	1	1	—	10	—	12	+	8	**)	27
+	84	79	+	79	6'0	—	—	—	—	—	—	—	—	**)	29 ⁴⁾
+	269	825	+	230	9'0	9	4	—	81	1	95	—	5		VI D
+	1 409	8 908	+	1 166	11'9	270	58	5	2 886	⁵⁾ 19	3 238	+	188		Hela S J

(smalsp. 0'891 m), 18'4 km; å bs nr 29: Gullberna—Torsås samt Torsås—Bergkvara (smalsp. 1'067 m), 49'7 km. I längden av permanenta sidospår ingår 305's 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, 591's km, vilka trafikerades och till större delen underhölls genom SJ försorg. — ²⁾ Grusgropsspår o. d. — ³⁾ Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 12. — ⁴⁾ Sektionen tillkom den $\frac{1}{2}$ 1942. De i tabellen angivna personalantalerna utgöras givetvis av medeltal per helår. — ⁵⁾ Inklusive 12 vägvakter, varav 7 enbart å 23 bansektionen, och 4 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., Asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare			
— ¹⁾	16	5	—	103	1	125	+ 21	
** ²⁾ 1	—	—	—	—	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	—	—	—	—	—	—	
24	—	—	—	—	—	—	—	
I D	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 5	—	—	—	—	—	—	—	
6	—	—	—	—	—	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	—	
8	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 9	—	—	—	—	—	—	—	
II D	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 10	2	—	—	33	—	35	+ 26	
11	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 12	8	—	—	66	—	74	+ 28	
— ²⁾	—	—	—	34	—	34	+ 34	
** ²⁾ 28	—	—	—	—	—	—	—	
III D	10	—	—	133	—	143	+ 88	
13	—	—	—	—	—	—	—	
14	5	2	—	140	—	147	+ 104	
15	5	1	—	54	—	60	+ 28	
16	—	—	—	—	—	—	—	
17	—	—	—	—	—	—	—	
IV D	10	3	—	194	—	207	+ 132	
18	—	—	—	—	—	—	—	
19	—	—	—	—	—	—	—	
20	4	1	—	71	—	76	— 43	
** ²⁾ 21	7	2	—	90	—	99	— 24	
— ³⁾	—	—	—	21	—	21	— 101	
23	—	—	—	—	—	—	—	
V D	11	3	—	182	—	196	— 168	
25	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 26	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 27	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 29 ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	—	
VI D	—	—	—	—	—	—	—	
Hela S J	47	11	—	612	1	671	+ 73	

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

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

¹⁾ I Nässjö placerad personal för *samtliga* elektrifieringsarbeten. — ²⁾ Personal tillhörande »Elektrifieringen, Hälsingborg». — ³⁾ Personal tillhörande »Elektrifieringen, Umeå». — ⁴⁾ Sektionen tillkom den 1/7 1942.

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

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.	ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont. vakt.	Verk-stads- arb.	Tillf. ar- bet- tagare	Summa	+ - mot f. å.	Åk- ande	+ - mot f. å.	Sta- tion- när	+ - mot f. å.	
**1	2	—	1	166	28	892	207	117	47	137	1400	+ 39	512	+ 29	687	+ 34	14'4
2	3	3	—	14	25	427	51	74	3	93	648	+ 75	385	+ 11	197	+ 36	10'2
I D	5	3	1	180	53	1319	258	191	50	230	2048	+ 114	897	+ 40	884	+ 70	13'0
5	5	2	1	77	56	674	81	100	29	149	1033	+ 103	512	+ 64	383	+ 39	13'4
6	2	—	1	25	35	209	40	53	2	63	367	+ 37	203	— 2	115	+ 20	13'4
II D	7	2	2	102	91	883	121	153	31	212	1400	+ 140	715	+ 62	498	+ 59	13'4
**10	9	1	2	100	73	722	110	202	8	122	1164	+ 46	590	+ 30	416	+ 17	13'6
**28	—	—	1	—	50	115	13	50	—	54	232	+ 136	131	+ 72	75	+ 45	11'2
Färjor	—	—	—	—	—	146	19	1	—	39	205	— 46	180	— 47	—	—	12'2
III D	9	1	3	100	123	983	142	253	8	215	1601	+ 136	901	+ 55	491	+ 62	13'1
13	1	—	1	—	45	205	22	56	—	101	384	+ 45	177	+ 22	147	+ 18	15'6
14	4	1	—	7	45	259	13	84	—	93	449	+ 77	222	+ 41	172	+ 30	12'2
15	—	—	2	48	67	474	64	86	—	164	788	+ 135	382	+ 41	293	+ 58	14'3
IV D	5	1	3	55	157	938	99	226	—	358	1621	+ 257	781	+ 104	612	+ 106	14'1
19	—	2	1	60	5	396	47	133	1	37	614	+ 2	227	— 8	291	— 2	15'6
20	—	—	1	—	61	270	61	136	—	100	567	— 55	214	— 58	273	— 21	14'1
21	1	2	1	34	42	284	59	79	—	105	527	+ 30	272	+ 10	199	+ 17	10'6
V D	1	4	3	94	108	950	167	348	1	242	1708	— 23	713	— 56	763	— 6	13'6
19	—	2	1	60	5	396	47	133	1	37	614	+ 2	227	— 8	291	— 2	15'6
20	—	—	1	—	61	270	61	136	—	100	567	— 55	214	— 58	273	— 21	14'1
21	1	2	1	34	42	284	59	79	—	105	527	+ 30	272	+ 10	199	+ 17	10'6
V D	1	4	3	94	108	950	167	348	1	242	1708	— 23	713	— 56	763	— 6	13'6
**25	1	1	1	—	59	199	27	53	24	135	438	+ 57	161	— 24	228	+ 65	11'2
**27	2	5	—	—	89	219	44	70	51	142	526	+ 339	251	+ 163	229	+ 148	8'7
VI D	3	6	1	—	148	418	71	123	75	277	964	+ 396	412	+ 139	457	+ 213	9'9
Hela SJ	30	17	13	531	680	5491	858	1294	165	1534	9342	+ 1020	4419	+ 344	3705	+ 504	13'0

Anm. I antalen lok i tjänst ingår 37 motorvagnar men *icke* 117 rälsbussar och 95 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.

A n t a l					Lokstation	A n t a l					Lokstation	A n t a l				
El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Forb-motorv.	El-lok		El-motorv.	Ång-lok	Forb-motorv.	El-lok	El-motorv.		Ång-lok	Forb-motorv.			
Uppsala	—	—	4	—	Nässejö	4	—	3	—	Bollnäs	48	—	22	—		
Hagalunds Ö	164	1	24	—	Alvesta	—	—	1	—	Gävle	—	—	42	3		
Katrineholm	1	—	—	—	Vislanda	—	—	1	—	15 mask.	48	—	64	3		
1 mask.	165	1	28	—	Hässelholm	1	—	—	—	Kiruna	21	2	—	—		
Krylbo	3	—	1	—	Eslov	1	—	—	—	Gällivare	7	—	—	—		
Orebro	—	—	2	—	Malmö	77	12	12	—	Luleå	30	—	5	—		
Hallsberg	6	—	1	—	Laholm	1	—	—	—	19 mask.	58	2	5	—		
Norrköping	2	—	5	—	Ångelholm	1	—	3	—	Bođen o. 20 mask.	—	—	61	—		
Linköping	1	—	13	—	Klippan	1	—	1	1	Skellefteh. Ö	—	—	10	—		
Mjölby	2	—	3	—	Hälsingborg	1	—	49	—	Vännäs	33	—	22	—		
2 mask.	14	—	25	—	Strömsnäsbruk	—	—	2	—	Mollansel	1	—	3	—		
Falköping	2	—	4	—	Trelleborg	1	—	—	—	Storuman	—	—	7	—		
Jönköping	1	—	2	—	10 mask.	88	12	72	1	21 mask.	34	—	42	—		
Ålängås	1	—	—	—	Ystad o. 28 mask.	—	—	47	3	Vänernsberg	—	—	12	1		
Göteborg	73	—	23	—	Ulrikefors	—	—	1	—	Borås	—	—	36	6		
Varberg	—	—	3	—	Östersund	—	—	44	—	Falkenberg	—	—	3	1		
Lysekil	—	—	4	—	13 mask.	—	—	45	—	25 mask.	—	—	51	8		
Öddevalla	—	—	18	1	Härnösand	—	—	1	—	Oskarshamn	—	—	2	1		
Karlsborg	—	—	1	—	Ånge	7	—	96	—	Mönsterås	—	—	2	1		
5 mask.	77	—	55	1	Sunnevall C	—	—	5	—	Kalmar V	—	—	11	1		
Mora	—	—	1	—	Härnäs	—	—	2	—	Kalmar S	—	—	18	—		
Kristinehamn	24	—	34	—	Långele	—	—	1	—	Karlskrona	—	—	16	—		
Kil	1	—	—	—	14 mask.	7	—	45	—	Växjö	—	—	20	3		
6 mask.	25	—	35	—	Summa	516	15	658	22	Ronneby	—	—	14	—		
										27 mask.	—	—	33	6		

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

Sektions nr	Antal vid årets slut			Anställd personal									
	Egna stationer ¹⁾ och trafikplatser		Häll- och last-platser ³⁾	Ord.	E. o.	Aspi-ran-ter	Kontors-vak-ter	Om-las-tare	Plats-vak-ter ⁴⁾	Post-bitr. ⁴⁾	Tillf. ar-betst.	Summa	+ — mot f. å.
	Stationer av över-inspektorsklass samt kl. 1—4	övriga ²⁾											
**1	9	35	67	412	56	36	3	—	11	2	50	570	— 307
2	7	40	50	596	90	89	7	4	22	3	122	933	+ 76
3	10	26	36	786	132	143	6	10	8	2	175	1 262	+ 120
**4	12	26	22	445	69	58	4	4	5	4	49	638	— 459
**24	7	5	1	1 112	212	264	24	—	—	—	308	1 920	+1 051
I D	45	132	176	3 351	559	590	44	18	46	11	704	5 323	+ 481
**5	15	42	63	1 158	193	181	13	23	15	3	234	1 820	+ 141
6	6	18	7	388	72	83	8	2	2	2	54	611	+ 43
7	4	25	65	175	29	46	—	3	9	4	39	305	+ 13
9	11	59	73	524	82	81	4	7	29	8	67	802	+ 66
II D	36	144	208	2 245	376	391	25	35	55	17	394	3 538	+ 263
**10	12	31	11	987	153	228	17	—	9	1	216	1 611	+ 152
11	9	22	6	443	110	159	8	13	5	1	128	867	+ 110
**12	14	66	32	613	83	144	8	—	23	16	116	1 003	+ 118
**28	6	45	43	219	32	32	8	—	15	4	57	367	+ 194
III D	41	164	92	2 262	378	563	41	13	52	22	517	3 848	+ 574
**13	4	26	104	249	43	53	3	—	18	6	70	442	+ 18
**14	8	46	131	562	77	113	5	—	28	7	192	984	+ 105
**15	11	48	57	549	72	95	5	—	8	8	117	854	+ 100
16	2	23	65	110	20	17	—	—	15	6	20	188	+ 10
IV D	25	143	357	1 470	212	278	13	—	69	27	399	2 468	+ 233
19	3	32	24	262	92	72	1	—	4	4	50	485	+ 26
20	7	16	110	236	78	138	6	—	21	4	67	550	+ 2
21	10	29	115	324	63	108	3	—	16	12	73	599	+ 15
V D	20	77	249	822	233	318	10	—	41	20	190	1 634	+ 43
25	6	57	69	369	56	47	8	2	23	9	100	614	+ 58
**26	7	28	30	322	33	40	21	8	11	10	105	550	+ 177
**27	—	39	69	109	11	11	4	1	28	7	36	207	+ 107
**29 ^{b)}	2	33	38	73	15	—	2	—	5	—	19	114	+ 114
VI D	15	157	206	873	115	98	35	11	67	26	260	1 485	+ 456
Hela S J	182	817	1 288	11 023	1 873	2 238	168	77	330	123	2 464	18 296	+2 050

^{a)} Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat samt exkl. biltrafiken tillhörande personal, se sid. 9. — ^{b)} 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, 28 och 29, fyra inom vardera av 25 och 27 trafiksektionerna. — ²⁾ Inklusive stationer, underställda föreståndaren vid annan station, —

i medeltal*) (forts.): Trafiksektioner.

Använd personal								Tjänstefri personal %	Utbetald övertidsersättning ⁶⁾		Sektions nr	
Te-tjänst		Stationstjänst			Tåg-tjänst		Summa personal		+ — mot f. å.	tusen-tal kr.		+ — mot f. å., tu-ental kr.
sta-digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga	sta-digv.	tillf.							
			egentlig trafik-tjänst	snöskotn. och viss renhålln								
14	—	330	49	13	95	1	502	— 266	11·9	14·9	— 19·0	**) 1
11	—	575	134	16	84	2	822	+ 74	11·9	9·2	+ 1·8	2
10	—	866	148	23	62	—	1 109	+ 123	12·1	11·0	+ 6·0	3
14	—	373	47	9	104	2	549	— 387	13·9	10·6	— 1·3	**) 4
15	—	1 289	305	42	6	—	1 657	+ 914	13·7	48·3	+ 18·3	**) 24
64	—	3 433	683	103	351	5	4 639	+ 458	12·8	94·0	+ 5·8	I D
16	—	1 162	235	16	130	2	1 561	+ 131	14·2	32·1	+ 10·9	**) 5
12	—	407	48	10	39	—	516	+ 37	15·5	6·5	+ 2·4	6
6	—	172	44	8	39	—	269	+ 14	11·8	3·2	+ 2·5	7
14	—	438	88	11	136	8	695	+ 50	13·3	12·5	— 1·9	9
48	—	2 179	415	45	344	10	3 041	+ 232	14·0	54·8	+ 13·9	II D
15	—	1 073	178	45	50	18	1 379	+ 129	14·4	25·8	— 0·8	**) 10
10	—	557	118	18	41	1	745	+ 101	14·1	9·4	— 2·4	11
16	1	605	154	2	92	1	871	+ 105	13·2	29·7	+ 16·1	**) 12
11	—	202	64	7	41	6	331	+ 172	9·8	14·0	+ 14·0	**) 28
52	1	2 437	514	72	224	26	3 326	+ 507	13·6	78·9	+ 26·9	III D
9	—	233	72	17	53	4	388	+ 24	12·2	18·8	+ 11·1	**) 13
13	—	542	173	44	75	8	855	+ 98	13·1	27·8	+ 10·7	**) 14
17	—	529	82	43	65	5	741	+ 97	13·2	30·8	+ 13·6	**) 15
6	1	93	34	4	26	2	166	+ 10	11·7	—	— 4·7	16
45	1	1 397	361	108	219	19	2 150	+ 229	12·9	77·4	+ 30·7	IV D
7	—	323	46	10	31	2	419	+ 19	13·6	—	— 1·9	19
10	—	303	77	12	64	2	468	— 21	14·9	12·0	— 18·0	20
12	—	349	79	15	61	7	523	+ 3	12·7	9·4	— 4·4	21
29	—	975	202	37	156	11	1 410	+ 1	13·7	21·4	— 24·3	V D
11	—	338	97	19	72	5	542	+ 53	11·7	2·3	— 0·4	25
12	1	310	113	8	43	5	492	+ 155	10·5	25·8	+ 9·0	**) 26
10	—	81	45	2	30	20	188	+ 95	9·2	12·4	+ 12·4	**) 27
8	—	59	14	—	18	5	104	+ 104	8·8	13·9	+ 13·9	**) 29 ⁶⁾
41	1	788	269	29	163	35	1 326	+ 407	10·7	54·4	+ 34·9	VI D
279	3	11 209	2 444	394	1 457	106	15 892	+ 1 834	13·1	380·4	+ 87·9	Hela S J

³⁾ Inklusive hållplatser för endast rälshussar. — ⁴⁾ Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet arbetsdagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 (i enlighet med föreskrifter i S.J. särtryck nr 32, bil. C). — ⁵⁾ Sektionen inrättades den 1/7 1942; personalantalen utgöras emellertid givetvis av medelantal per helår. —

⁶⁾ Övertidsersättningen motsvarar ett visst antal tillfälliga, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit.

Antal konstituerade tjänstemän, som under åren 1940—1942 tillträtt ordinarie befattning, dessa tjänstemäns medellivnadsålder och medelantal tjänsteår vid tillträddandet av den nya befattningen:

Av styrelsen konstituerade tjänstemän.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
A. Personal exklusive tjänstemän, som övertagits med E. J.							
<i>a. Tjänstemän, placerade²⁾ i styrelsen.</i>							
Kontorsbiträde (kvinnl.)	17	43	22	25 ⁹	6	2	4 ¹
Expeditionsvakt	3	41	22	29 ³	7	3	4 ³
Banförrman	1	30	30	30 ⁰	7	7	7 ⁰
Förrådsförrman	2	57	54	55 ⁵	30	26	28 ⁰
Förste expeditionsvakt	4	63	47	54 ⁰	33	29	32 ⁰
Kanslibiträde (kvinnl.)	9	35	21	27 ⁷	11	3	6 ⁸
»	7	45	26	36 ⁶	24	8	17 ¹
Reparatör	1	39	39	39 ⁰	21	21	21 ⁰
Kontorist (kvinnl.)	5	52	40	47 ⁶	33	22	26 ⁶
»	22	59	36	43 ⁶	39	16	24 ⁸
Förste kontorist	34	62	34	49 ²	43	16	29 ²
Förste reparatör	3	50	39	43 ⁰	33	21	25 ³
Kansliskrivare (kvinnl.)	2	47	24	35 ⁵	29	4	16 ⁵
»	7	56	39	49 ³	35	21	29 ⁰
Kopist	7	51	24	36 ⁶	33	4	17 ⁶
Förrådsmästare	1	50	50	50 ⁰	32	32	32 ⁰
Förste kansliskrivare (kvinnl.)	1	53	53	53 ⁰	24	24	24 ⁰
»	1	58	58	58 ⁰	40	40	40 ⁰
Förste trädgårdsmästare	1	36	36	36 ⁰	5	5	5 ⁰
Kontorsskrivare (kvinnl.)	5	57	42	52 ⁴	35	18	30 ⁶
»	17	56	25	42 ⁰	38	3	21 ⁶
Ritare	14	51	24	32 ⁶	33	1	9 ⁵
Bokhållare	50	62	39	47 ⁸	44	16	27 ¹
Ingenjör i 17 lönegr.	8	56	44	50 ⁴	34	26	28 ⁵
Förste bokhållare	20	61	40	50 ²	43	22	30 ¹
Byråassistent i 20 lönegr.	10	63	47	56 ⁴	44	26	36 ¹
Ingenjör i 20 lönegr.	14	53	25	34 ⁰	33	0	7 ⁴
Aktuarie	1	42	42	42 ⁰	17	17	17 ⁰
Expeditionsföreståndare i 21 lönegr.	1	43	43	43 ⁰	24	24	24 ⁰
Huvudka-sör	1	61	61	61 ⁰	41	41	41 ⁰
Kontrollör	3	58	52	56 ⁰	40	22	32 ⁷
Notarie	18	60	44	51 ¹	37	23	30 ⁹
Revisor	2	56	53	54 ⁵	35	33	34 ⁰
Ingenjör i 22 lönegr.	17	58	27	41 ⁵	33	1	13 ⁷
Verkstadskamrer	1	61	61	61 ⁰	40	40	40 ⁰
Förrådskontrollör	1	56	56	56 ⁰	38	38	38 ⁰
Ingenjör i 24 lönegr.	3	55	50	51 ⁷	28	27	27 ⁷
Sekreterare i 24 lönegr.	4	53	43	46 ⁸	29	7	21 ⁵
Byråingenjör	7	58	32	49 ⁹	31	3	22 ¹
Transport	325						

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

Till grund för beräkningen av angiven tjänstetid för under B upptagen personal ligger sammanlagd tjänstetid vid S. J. och vid den E. J. med vilken personalen övertagits av S. J.

²⁾ I samband med konstituerandet.

Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.)

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport	325						
Förste revisor	2	59	46	52·5	42	24	33·0
Sekreterare i 26 lönegr.	2	54	52	53·0	34	33	33·5
Förste byråingenjör	8	57	45	51·3	30	0	23·6
Förste sekreterare	4	64	52	56·0	43	33	36·5
Summa	341						
<i>b. Tjänstemän, placerade²⁾ vid drifts- avdelningen.</i>							
<i>Distriktskanslier.</i>							
Kansliskrivare	1	47	47	47·0	27	27	27·0
Kontorsskrivare	5	46	30	40·2	28	3	21·0
Ritare	3	40	30	34·7	22	9	13·3
Bokhållare	3	51	44	48·7	32	24	27·3
Förste stationsskrivare	3	46	45	45·3	27	24	25·3
Förste bokhållare	2	55	53	54·0	34	27	30·5
Ingenjör i 20 lönegr.	1	26	26	26·0	2	2	2·0
Byråassistent i 21 lönegr.	6	56	51	53·3	35	30	33·2
Baningenjör	1	52	52	52·0	26	26	26·0
Elektroingenjör	6	57	35	44·3	31	11	21·3
Maskiningenjör	2	48	33	40·5	27	8	17·5
Signalingenjör	1	33	33	33·0	9	9	9·0
Telegrafingenjör	4	51	41	46·0	24	6	13·5
Trafikinspektör	3	58	54	57·3	40	35	38·0
Distriktssekreterare	1	36	36	36·0	0	0	0·0
Summa	42						
<i>Bansektioner.</i>							
Ritare	5	58	40	45·6	28	16	22·3
Bokhållare	14	61	42	53·4	42	20	32·3
Ingenjör i 20 lönegr.	6	46	27	32·5	24	2	6·3
» » 22 »	11	54	31	38·2	30	5	10·3
» » 24 »	7	57	29	39·7	24	4	11·3
Baningenjör	6	61	38	51·8	30	11	24·3
Förste baningenjör	8	62	53	57·1	32	23	28·3
Summa	57						
<i>Maskinsektioner.</i>							
Andre maskinist å tågfarja	6	57	33	41·8	24	5	12·3
Andre styrman	1	37	37	37·0	9	9	9·0
Bokhållare	2	50	50	50·0	29	29	29·0
Förste bokhållare	4	56	48	52·0	38	26	32·3
Förste styrman av klass 2	3	55	52	53·0	28	25	26·0
Ingenjör i 20 lönegr.	3	30	28	29·0	3	3	3·0
Övermaskinist av klass 1	1	56	56	56·0	29	29	29·0
Förste styrman av klass 1	1	54	54	54·0	28	28	28·0
Ingenjör i 22 lönegr.	5	45	30	36·6	26	6	12·0
Befälhavare av klass 2 å tågfarja	1	56	56	56·0	31	31	31·0
Ingenjör i 24 lönegr.	3	65	32	48·0	41	7	25·3
Transport	30						

1) och 2) se not 1 och 2 å sid 16.

Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.).

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträdet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport	30						
Befälhavare av klass 1 å tågfarja	1	56	56	56·0	32	32	32·0
Maskiningenjör	4	55	47	49·0	30	15	22·3
Förste maskiningenjör	5	53	49	50·3	28	24	26·3
Summa	40						
<i>Trafiksektioner.</i>							
Kansliskrivare	1	28	28	28·0	7	7	7·0
Stationsskrivare	69	53	22	26·5	35	3	4·8
Förste stationsskrivare	114	62	41	50·0	43	12	29·8
Stationsinspektör av klass 4	32	63	46	55·0	44	25	36·1
» » » 3	16	60	53	57·3	43	25	36·2
Underinspektör	13	63	51	55·3	40	27	35·2
Byråassistent i 21 lönegr.	16	60	45	50·9	39	24	32·4
Expeditionsföreståndare i 21 lönegr. ...	11	64	51	58·6	44	33	38·7
» » » 22 »	9	65	47	58·1	45	29	38·9
Stationsinspektör av klass 2	16	62	51	56·2	43	25	35·9
» » » 1 B	18	62	50	56·6	41	32	37·3
» » » 1 A	9	60	51	56·2	41	33	37·4
Trafikinspektör	7	56	51	53·4	36	33	34·3
Överinspektör	2	58	57	57·5	39	38	38·5
Förste trafikinspektör	9	60	53	56·3	41	33	37·0
Summa	342						
<i>c. Vid huvudförråd (med förrådsintendentkontor) placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Förrådsvakt	20	56	23	33·0	24	4	9·4
Trafikbiträde	13	55	45	49·9	32	24	27·2
Förrådsförman	5	56	49	51·4	30	26	28·4
Kontorist	10	49	38	43·3	31	20	24·3
Förste kontorist	6	57	49	51·5	39	28	31·7
Förrådsmästare	1	60	60	60·0	41	41	41·0
Kontorsskrivare	1	42	42	42·0	24	24	24·0
Bokhållare	5	51	45	48·6	32	26	28·4
Förste bokhållare	2	58	48	53·0	37	29	33·0
Byråassistent i 20 lönegr.	6	61	55	58·5	43	37	39·3
Förrådsintendent i 26 lönegr.	3	61	57	59·7	43	40	41·3
Summa	72						
<i>d. Vid huvudverkstäder placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Expeditionsvakt	1	31	31	31·0	4	4	4·0
Maskinbiträde	2	35	31	33·0	6	1	3·5
Kanslibiträde	9	47	24	30·3	21	4	9·4
Kontorist (kvinnlig)	1	47	47	47·0	23	23	23·0
»	10	57	22	38·2	29	2	18·0
Förste kontorist	11	56	44	49·1	37	26	29·9
Förste reparatör	2	48	39	43·5	28	11	19·5
Kopist	2	58	37	47·6	25	19	22·0
Förrådsmästare	1	48	48	48·0	29	29	29·0
Maskinist	3	49	41	46·0	22	22	22·0
Verkstadsförman	18	57	40	45·7	36	13	24·1
Ritare	1	52	52	52·0	32	32	32·0
Verkstadsmästare i 15 lönegr.	16	56	32	48·2	34	2	23·2
Transport	77						

¹⁾ och ²⁾ se not 1 och 2 å sid. 16.

Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.).

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport	77						
Bokhållare	3	55	46	47·7	32	28	29·7
Förste bokhållare	1	52	52	52·0	32	32	32·0
Byråassistent i 20 lönegr.	1	60	60	60·0	36	36	36·0
Ingenjör i 20 lönegr.	10	53	29	34·1	23	2	5·9
» » 22 »	6	49	27	38·7	27	3	14·8
» » 24 »	1	51	51	51·0	23	23	23·0
Verkstadsingenjör	2	45	41	43·0	26	9	17·5
Förste verkstadsingenjör	1	58	58	58·0	37	37	37·0
Summa	102						
B. Tjänstemän, som övertagits med E. J.							
<i>a. Tjänstemän, placerade²⁾ i styrelsen.</i>							
Expeditionsvakt	1	26	26	26·0	8	8	8·0
Trafikbiträde	1	44	44	44·0	23	23	23·0
Kontorist	1	46	46	46·0	28	28	28·0
Kontorsskrivare	4	45	33	40·8	27	10	17·5
Lokmästare i 16 lönegr.	1	36	36	36·0	2	2	2·0
Bokhållare	2	50	49	49·5	29	21	25·0
Kontrollör	1	57	57	57·0	39	39	39·0
Summa	11						
<i>b. Tjänstemän, placerade²⁾ vid drifts- avdelningen.</i>							
<i>Distriktskanslier.</i>							
Kansliskrivare	1	44	44	44·0	13	13	13·0
Kontorsskrivare	1	40	40	40·0	22	22	22·0
Summa	2						
<i>Maskinsektioner.</i>							
Ingenjör i 20 lönegr.	1	40	40	40·0	6	6	6·0
Summa	1						
<i>Trafiksektioner.</i>							
Stations skrivare	5	38	26	33·8	20	5	13·4
Förste stations skrivare	1	56	56	56·0	33	33	33·0
Stationsinspektör av klass 4	2	54	52	53·0	34	24	29·0
Trafikinspektör	1	53	53	53·0	32	32	32·0
Summa	9						
<i>c. Vid huvudförråd (med förrådsintendent- kontor) placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Förrådsvakt	1	34	34	34·0	16	16	16·0
Maskinbiträde	1	33	33	33·0	15	15	15·0
Kontorsskrivare	2	46	43	44·5	24	18	21·0
Summa	4						
<i>d. Vid huvudverkstäder placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Förrådsvakt	3	57	47	51·3	31	18	26·0
Förrådsförman	1	51	51	51·0	33	33	33·0
Reparatör	3	56	41	47·3	36	10	22·0
Kontorist	2	35	28	31·5	18	5	11·5
Kopist	1	27	27	27·0	3	3	3·0
Verkstadsförman	2	54	41	47·5	32	17	24·5
Kontorsskrivare	1	47	47	47·0	29	29	29·0
Summa	13						

¹⁾ och ²⁾ se not 1 och 2 å sid. 16.

Konstituerade tjänstemän (forts.). Av distriktscheferna

A. Personal exklusiv

Erhållen befattning	Antal tjänstemän							Levnadsålder vid tillträde									
								högsta						läg			
	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III
<i>Distriktskansliet.</i>																	
Kontorsbiträde (kvinnl.)	1	—	—	—	—	—	1	32	—	—	—	—	—	32	32	—	—
Expeditionsvakt	1	—	—	—	—	—	1	27	—	—	—	—	—	27	27	—	—
Stationskarl	—	2	—	—	—	—	2	—	33	—	—	—	—	33	—	24	—
Kanslibiträde (kvianlig)	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	45	—	45	—	—	—
»	—	1	—	—	—	—	1	—	38	—	—	—	—	38	—	38	—
Kontorist (kvinnl.)	—	1	—	—	—	—	1	—	44	—	—	—	—	44	—	44	—
»	—	2	1	1	1	—	5	—	41	33	35	40	—	41	—	35	33
Förste kontorist	1	1	1	—	2	—	5	49	43	49	—	50	—	50	49	43	49
Summa	3	7	2	1	4	—	17										
<i>Bansektioner.</i>																	
Kontorsbiträde (kvinnl.)	1	—	—	—	—	—	1	25	—	—	—	—	—	25	25	—	—
Banvakt	79	60	42	70	68	2	321	39	40	53	44	38	35	53	22	23	24
Expeditionsvakt	1	1	—	—	1	—	3	23	47	—	—	29	—	47	23	47	—
Banbiträde	51	44	24	54	58	—	231	57	59	56	59	54	—	59	28	28	30
Maskinbiträde	1	1	—	—	1	—	3	37	49	—	—	47	—	49	37	49	—
Banförman	12	24	9	22	6	2	75	47	56	35	48	42	39	56	32	27	31
Reparatör	17	6	6	8	12	5	54	47	51	46	44	45	49	51	28	37	30
Kontorist (kvinnl.)	—	1	—	2	—	—	3	—	46	—	53	—	—	53	—	46	—
»	11	4	4	—	4	—	23	52	58	46	—	49	—	58	27	40	30
Trädgårdsmästare	6	5	5	5	6	1	28	62	62	53	44	51	48	62	36	41	34
Banmästare	9	12	6	11	12	5	55	57	57	53	52	48	50	57	33	32	37
Förste kontorist	2	3	4	3	4	—	16	52	54	55	53	53	—	55	43	44	33
Förste reparatör	15	7	9	9	12	—	52	58	57	59	52	56	—	59	33	42	40
Förste banmästare	7	10	2	18	9	—	46	54	51	53	58	54	—	58	44	43	46
Förste trädgårdsmästare	—	1	1	1	—	—	3	—	51	60	50	—	—	60	—	51	60
Ledningsförman	4	3	3	1	3	—	14	56	51	58	58	52	—	58	36	42	53
Ledningsmästare (i lönegr. 15)	2	2	—	—	2	—	6	53	43	—	—	48	—	53	45	40	—
» (» » 16)	2	1	—	—	2	—	5	62	57	—	—	50	—	62	46	57	—
Överbanmästare (i lönegr. 16)	10	4	3	1	2	—	20	60	58	56	57	47	—	60	40	49	46
» (» » 18)	3	1	—	—	1	—	5	62	56	—	—	57	—	62	61	56	—
Summa	233	190	118	205	203	15	964										
<i>Maskinsektioner.</i>																	
Vagnstäderska	75	—	—	4	—	—	79	59	—	—	52	—	—	59	26	—	—
Eldare å tågfarja	—	—	3	—	—	—	3	—	—	31	—	—	—	31	—	—	30
Expeditionsvakt	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	42	—	42	—	—	—
Matros	—	—	6	—	—	—	6	—	—	30	—	—	—	30	—	—	26
Stationskarl	130	80	13	108	187	—	518	55	44	35	33	46	—	55	22	22	22
Maskinbiträde	75	61	48	26	31	4	245	59	58	59	58	59	51	59	23	23	23
Maskinvakt å tågfarja	—	—	11	—	—	—	11	—	—	55	—	—	—	55	—	—	39
Rorgångare	—	—	5	—	—	—	5	—	—	59	—	—	—	59	—	—	42
Vagnskötare	—	3	3	—	—	—	6	—	46	54	—	—	—	54	—	43	46
Förrådsförman	1	2	—	1	2	—	6	47	53	—	52	50	—	53	47	44	—
Lokeldare	40	31	25	102	187	9	394	49	45	47	47	47	52	52	25	24	25
Reparatör	48	26	10	26	41	4	155	59	55	56	57	59	53	59	29	28	42
Kontorist	3	3	2	6	5	—	19	50	50	53	45	55	—	55	45	31	51
Transport	372	206	126	273	454	17	1448										

onstituerade tjänstemän.

änstämän, som övertagits med E J.

den nya befattningen										Tjänstetid vid verket ¹⁾ vid tillträddandet										högsta	lägsta	Erhållen befattning
i medeltal										i medeltal												
i k t																				Samtliga distrikt		
V	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.					
—	—	—	32	32·0	—	—	—	—	—	32·0	4·0	—	—	—	—	—	4·0	4	4	Kb(kvinnl.)		
—	—	—	27	27·0	—	—	—	—	—	27·0	4·0	—	—	—	—	—	4·0	4	4	Xv		
—	—	—	24	—	28·5	—	—	—	—	28·5	—	8·0	—	—	—	—	8·0	12	4	Stk		
—	45	—	45	—	—	—	—	45·0	—	45·0	—	—	—	—	25·0	—	25·0	25	25	KnB (kvinnl.)		
—	—	—	38	—	38·0	—	—	—	—	38·0	—	20·0	—	—	—	—	20·0	20	20	»		
—	—	—	44	—	44·0	—	—	—	—	44·0	—	26·0	—	—	—	—	26·0	26	26	KnT (kvinnl.)		
35	40	—	33	—	38·0	33·0	35·0	40·0	—	36·8	—	17·5	7·0	17·0	22·0	—	16·2	22	7	»		
—	45	—	43	49·0	43·0	49·0	—	47·5	—	47·2	28·0	25·0	29·0	—	28·5	—	27·8	30	25	Fknt		
—	—	—	25	25·0	—	—	—	—	—	25·0	4·0	—	—	—	—	—	4·0	4	4	Kb(kvinnl.)		
24	24	34	22	30·3	28·0	32·4	30·3	32·0	34·5	30·5	4·8	3·8	5·2	3·7	3·1	13·0	4·0	21	0	Bv		
35	32	48	23	23·0	47·0	—	—	29·0	—	33·0	4·0	16·0	—	—	—	7·0	—	16	4	Xv		
25	26	—	25	42·8	39·4	37·5	37·4	38·1	—	39·2	18·2	13·8	17·0	10·6	11·8	—	13·8	39	2	Bb		
—	47	—	37	37·0	49·0	—	—	47·0	—	44·3	11·0	27·0	—	—	22·0	—	20·0	27	11	Mb		
30	33	34	27	37·0	33·9	32·8	38·2	37·2	36·5	35·9	10·3	10·0	10·7	12·7	6·8	12·5	10·7	28	3	Bfm		
29	30	31	28	36·1	44·5	37·8	37·4	36·8	40·0	37·9	12·8	15·2	12·0	12·4	14·5	19·6	13·9	29	0	Rpr		
19	—	—	46	—	46·0	—	51·0	—	—	49·3	—	27·0	—	31·5	—	—	30·0	33	27	KnT (kvinnl.)		
—	38	—	27	43·7	47·0	36·0	—	42·0	—	42·7	22·0	25·0	17·0	—	20·3	—	21·3	32	9	»		
35	32	48	32	52·7	52·4	41·4	39·0	38·3	48·0	44·9	22·5	25·8	13·8	11·4	10·2	25·0	17·0	35	3	Trm		
11	36	43	32	46·3	46·0	48·0	46·8	43·3	46·2	45·9	25·4	24·1	25·5	25·5	23·8	24·2	24·7	39	10	Bm		
39	42	—	33	47·5	47·7	44·5	45·0	47·8	—	46·4	23·0	26·7	25·8	23·3	28·0	—	25·7	35	15	Fknt		
11	38	—	33	48·7	50·0	49·6	46·9	46·0	—	48·1	25·3	25·3	25·9	24·2	25·0	—	25·2	35	13	Frpr		
37	47	—	37	47·1	48·0	49·5	49·4	50·6	—	49·0	25·7	26·6	25·5	28·5	28·2	—	27·5	36	19	Fbm		
50	—	—	50	—	51·0	60·0	50·0	—	—	53·7	—	23·0	30·0	31·0	—	—	28·0	31	23	Ftrm		
58	47	—	36	46·8	45·8	55·3	58·0	49·3	—	49·6	23·5	25·0	31·7	30·0	26·3	—	26·6	39	7	Ledfm		
—	43	—	40	49·0	41·5	—	—	45·5	—	45·3	29·0	23·0	—	—	24·0	—	25·3	35	21	Ledm15lgd		
—	45	—	45	54·0	57·0	—	—	47·5	—	52·0	22·5	28·0	—	—	24·5	—	24·4	28	17	» 16 »		
57	44	—	40	52·1	54·0	52·0	57·0	45·5	—	52·5	30·7	34·3	34·3	31·0	22·0	—	31·1	40	18	Öbm 16 »		
—	57	—	56	61·3	56·0	—	—	57·0	—	59·4	42·3	34·0	—	—	38·0	—	39·8	43	34	» 18 »		
39	—	—	26	44·1	—	—	46·3	—	—	44·2	13·3	—	—	9·5	—	—	13·1	28	6	Vstöd		
—	—	—	30	—	—	30·7	—	—	—	30·7	—	—	4·0	—	—	—	4·0	4	4	Tfjl		
—	42	—	42	—	—	—	—	42·0	—	42·0	—	—	—	—	26·0	—	26·0	26	26	Xv		
—	—	—	26	—	—	28·3	—	—	—	28·3	—	—	4·0	—	—	—	4·0	4	4	Mrs		
22	22	—	22	28·4	26·8	25·9	27·0	27·6	—	27·5	4·6	4·5	4·5	4·5	4·4	—	4·5	30	1	Stk		
24	24	39	23	37·1	33·8	39·8	39·5	33·7	45·8	36·8	14·5	12·1	15·5	16·6	11·0	16·0	13·9	39	3	Mb		
—	—	—	39	—	—	47·7	—	—	—	47·7	—	—	23·7	—	—	—	23·7	32	16	Msv		
—	—	—	42	—	—	48·6	—	—	—	48·6	—	—	27·2	—	—	—	27·2	33	14	Rgg		
—	—	—	43	—	—	44·0	49·3	—	—	46·7	—	—	24·7	28·7	—	—	26·7	31	24	Vsk		
52	46	—	44	47·0	48·5	—	52·0	48·0	—	48·7	22·0	28·0	—	23·0	26·0	—	25·5	30	22	Fdfm		
24	24	24	24	34·3	30·2	35·2	32·7	32·1	34·2	32·8	13·6	8·2	11·5	10·3	9·2	10·9	10·0	29	3	Lokl		
29	29	27	27	46·3	48·0	50·4	44·5	45·6	37·0	46·1	23·3	24·3	26·4	18·7	21·6	13·0	22·2	36	3	Rpr		
34	37	—	31	46·7	42·3	52·0	40·2	45·4	—	44·2	25·0	22·7	24·5	18·8	24·6	—	22·5	35	9	KnT		

1) Se not 1 å sid. 16.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän							Levnadsålder vid tillträddand						D i s			
								högsta									
	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III
Transport	372	206	126	273	454	17	1 448										
Maskinskötare å tågfarja	—	—	6	—	—	—	6	—	—	59	—	—	—	59	—	—	41
Stallförman	4	2	3	4	4	—	17	57	47	55	55	59	—	59	48	46	47
Vagnförman	3	1	—	1	4	—	9	52	50	—	57	57	—	57	42	50	—
Förste kontorist	4	3	2	3	4	1	17	56	57	55	49	51	45	57	46	49	48
Förste reparatör	14	5	1	10	21	—	51	59	57	49	59	58	—	59	46	44	49
Lokförare (i lönegr. 10)	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	52	52	—	—	—
Förrådsmästare	1	—	—	—	—	—	1	59	—	—	—	—	—	59	59	—	—
Lokförare (i lönegr. 12)	117	85	78	72	71	14	437	57	56	54	58	51	59	59	43	44	44
Maskinist	1	—	—	—	—	—	1	31	—	—	—	—	—	31	31	—	—
Tredje maskinist å tågfarja	—	—	5	—	—	—	5	—	—	35	—	—	—	35	—	—	32
Tredje styrman	—	—	4	—	—	—	4	—	—	35	—	—	—	35	—	—	28
Vagnmästare (i lönegr. 12)	1	—	2	—	1	—	4	57	—	58	—	61	—	61	57	—	52
Verkstadsförman	3	2	5	1	3	—	14	63	55	56	57	58	—	63	58	53	49
Vagnmästare (i lönegr. 15)	2	—	—	—	—	—	2	55	—	—	—	—	—	55	51	—	—
Verkstadsmästare (i lönegr. 15)	1	1	—	2	1	—	5	60	55	—	52	60	—	60	60	55	—
Lokmästare (i lönegr. 16)	1	1	5	2	4	—	13	57	48	55	57	58	—	58	57	48	49
Verkstadsmästare (i lönegr. 16)	1	1	—	—	—	—	2	63	59	—	—	—	—	63	63	59	—
Lokmästare (i lönegr. 18)	1	—	—	3	2	—	6	60	—	—	61	50	—	61	60	—	—
Summa	526	307	237	371	569	34	2 044										
<i>Trafiksektioner.</i>																	
Effektvärdare (kvinnl.)	11	3	—	—	—	—	14	56	51	—	—	—	—	56	54	35	—
Tågstäderska	2	1	4	2	—	—	9	52	45	59	50	—	—	59	46	45	46
Vagnstäderska	16	20	26	10	5	—	77	59	57	57	52	54	—	59	26	32	24
Skrivbiträde (kvinnl.)	—	2	—	—	—	—	2	—	26	—	—	—	—	26	—	23	—
Kontorsbiträde (»)	4	4	—	4	1	—	13	24	28	—	25	23	—	28	22	23	—
Stationskarl	511	322	178	247	183	1	1 442	58	54	33	40	41	28	58	21	20	22
Maskinbiträde	25	2	4	—	3	—	34	59	57	57	—	59	—	59	45	47	53
Trafikbiträde	306	176	173	99	77	17	848	60	60	60	58	54	58	60	25	25	25
Kanslbiträde (kvinnl.)	8	1	—	—	—	—	9	55	55	—	—	—	—	55	26	55	—
»	5	4	2	2	—	—	13	53	47	47	45	—	—	53	26	40	26
Reparatör	6	2	4	4	1	—	17	53	52	57	58	56	—	58	45	47	40
Förste portvakt	1	—	3	—	—	—	4	47	—	55	—	—	—	55	47	—	53
Konduktör	74	60	35	24	27	6	226	59	50	53	49	54	55	59	41	24	42
Kontorist (kvinnl.)	1	—	—	—	—	—	1	26	—	—	—	—	—	26	26	—	—
»	120	80	55	37	35	9	336	59	57	56	56	56	48	59	25	36	37
Rälsbusförare	17	19	3	34	42	1	116	60	51	38	52	53	48	60	44	39	34
Stallförman	—	1	—	—	—	—	1	—	54	—	—	—	—	54	—	54	—
Stationsförman	66	37	36	13	16	1	169	59	57	60	55	52	45	60	44	45	44
Vagnförman	2	1	2	—	1	—	6	52	55	54	—	58	—	58	49	55	50
Bangårdsmästare	18	6	4	—	1	1	30	59	59	59	—	59	47	59	53	53	55
Förste kontorist	79	21	35	25	15	1	176	60	62	62	58	61	44	62	45	53	44
Förste reparatör	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	45	—	—	45	—	—	—
Tågmästare	58	45	29	23	13	—	168	62	61	60	60	60	—	62	49	53	49
Stationsmäst. av kl. 7 (i lönegr. 12)	5	9	9	8	7	—	38	58	60	59	57	59	—	60	56	53	50
» » 6 (» » 12)	6	26	21	19	7	1	80	61	61	59	61	58	53	61	35	52	47
Verkstadsförman	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	51	51	—	—
Stationsmäst. av kl. 6 (i lönegr. 14)	8	2	1	—	—	—	11	60	59	60	—	—	—	60	54	55	60
Vagnmästare (i lönegrad 15)	—	1	—	—	—	—	1	—	60	—	—	—	—	60	—	60	—
Stationsmästare av klass 5	12	19	20	13	2	3	69	62	61	62	61	61	58	62	48	50	54
Summa	1 361	864	644	564	437	42	3 912										

erade tjänstemän (forts.).

den nya befattningen								Tjänstetid vid verket ¹⁾ vid tillträddandet										Erhållen befattning		
i medeltal								i medeltal								högsta	lägsta			
V	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.		Samtliga distrikt	
—	—	—	41	—	—	52·7	—	—	—	52·7	—	—	29·5	—	—	—	29·5	33	16	Msk
7	48	—	46	52·3	46·5	49·7	52·5	52·5	—	51·2	32·3	23·0	21·0	29·3	28·6	—	27·6	39	11	Slfm
7	48	—	42	47·6	50·0	—	57·0	51·5	—	50·7	27·3	32·0	—	28·0	30·3	—	29·2	35	25	Vfm
6	45	45	45	52·8	52·7	51·5	47·3	47·8	45·0	48·8	31·3	33·0	33·5	28·7	28·8	25·0	30·5	39	25	Fknt
9	40	—	39	50·2	51·8	49·0	50·2	48·0	—	49·4	27·0	28·8	32·0	24·9	26·7	—	26·7	37	13	Frpr
—	—	44	44	—	—	—	—	48·0	—	48·0	48·0	—	—	—	—	26·0	26·0	27	25	Lokf 10 lgd
—	—	—	59	59·0	—	—	—	—	—	59·0	40·0	—	—	—	—	—	40·0	40	40	Fdm
2	43	44	42	48·0	47·5	47·3	47·4	46·0	47·9	47·4	27·2	26·2	26·0	26·4	25·1	25·0	26·3	38	15	Lokf 12 lgd
—	—	—	31	31·0	—	—	—	—	—	31·0	2·0	—	—	—	—	—	2·0	2	2	Mst
—	—	—	32	—	—	32·8	—	—	—	32·8	—	—	2·8	—	—	—	2·8	4	2	Tmst
—	—	—	28	—	—	30·8	—	—	—	30·8	—	—	2·5	—	—	—	2·5	3	2	Tsty
—	61	—	52	57·0	—	55·0	—	61·0	—	57·0	38·0	—	31·0	—	43·0	—	35·8	43	30	Vm 12 lgd
7	42	—	42	61·0	54·0	53·2	57·0	52·0	—	55·0	39·7	35·0	31·0	33·0	30·0	—	33·4	43	21	Vstfm
—	—	—	51	53·0	—	—	—	—	—	53·0	29·5	—	—	—	—	—	29·5	33	26	Vm 15 lgd
31	60	—	51	60·0	55·0	—	51·5	60·0	—	55·6	41·0	25·0	—	24·0	39·0	—	30·6	41	15	Vstm 15 »
53	43	—	43	57·0	48·0	53·2	55·0	49·8	—	52·3	35·0	26·0	34·4	34·0	31·8	—	32·9	40	25	Lokm 16 »
—	—	—	59	63·0	59·0	—	—	—	—	61·0	43·0	37·0	—	—	—	—	40·0	43	37	Vstm 16 »
19	46	—	46	60·0	—	—	55·7	48·0	—	53·8	38·0	—	—	37·3	30·0	—	35·0	43	28	Lokm 18 »
—	—	—	35	52·2	41·3	—	—	—	—	49·9	23·6	5·0	—	—	—	—	19·6	28	4	Effvä
12	—	—	42	49·0	45·0	52·3	46·0	—	—	49·8	5·6	6·0	17·8	16·5	—	—	13·4	25	5	Tstüd
37	40	—	24	49·4	46·2	35·3	46·2	46·8	—	43·2	13·1	7·1	8·6	10·1	7·2	—	9·2	36	4	Vstüd
—	—	—	23	—	24·5	—	—	—	—	24·5	—	4·0	—	—	—	—	4·0	4	4	Sb (kvinnl.)
23	23	—	22	23·3	24·5	—	23·8	23·0	—	23·8	4·0	4·0	—	4·5	4·0	—	4·2	5	4	Kb »
22	22	28	20	27·3	26·6	27·1	25·9	27·7	28·0	26·9	4·3	4·1	4·2	4·5	4·5	4·0	4·4	40	2	Stk
—	37	—	37	50·4	52·0	54·5	—	49·0	—	50·9	27·9	29·0	30·3	—	25·0	—	28·0	37	8	Mb
25	24	29	24	46·2	44·7	47·2	43·2	40·4	46·1	45·2	27·0	22·1	24·8	20·6	16·7	24·4	23·8	42	4	Tb
—	—	—	26	45·0	55·0	—	—	—	—	46·1	23·8	27·0	—	—	—	—	24·1	32	4	Knv (kvinnl.)
43	—	—	26	35·0	42·8	36·5	44·0	—	—	39·0	11·4	24·0	16·0	26·5	—	—	18·3	29	6	»
45	56	—	40	48·3	49·5	49·0	50·3	56·0	—	49·7	26·2	29·2	25·8	29·5	38·0	—	27·9	38	14	Rpr
—	—	—	47	47·0	—	54·0	—	—	—	52·3	25·0	—	30·0	—	—	—	28·8	31	25	Fpv
43	42	43	24	45·9	45·7	47·4	45·4	45·7	47·0	46·0	25·3	24·4	25·8	23·6	25·3	23·5	24·9	35	20	Knv
—	—	—	26	26·0	—	—	—	—	—	26·0	6·0	—	—	—	—	—	6·0	6	6	Knt (kvinnl.)
39	40	32	25	46·9	47·0	46·2	44·7	45·7	41·9	46·3	25·9	25·7	25·1	24·3	25·1	23·6	25·4	38	6	»
35	34	48	34	50·6	44·1	35·3	44·9	45·5	48·0	45·6	26·9	20·7	14·0	22·2	22·7	21·0	22·6	36	8	Rbsf
—	—	—	54	—	54·0	—	—	—	—	54·0	—	27·0	—	—	—	—	27·0	27	27	Slfm
43	44	45	43	49·4	49·2	50·2	47·1	47·6	45·0	49·1	27·3	27·4	24·9	24·9	24·8	27·0	26·4	37	10	Stfm
—	58	—	49	50·5	55·0	52·0	—	58·0	—	53·0	29·0	36·0	30·0	—	37·0	—	31·8	37	24	Vfm
—	59	47	47	55·8	56·5	56·8	—	59·0	47·0	55·9	35·2	36·2	36·8	—	41·0	27·0	35·5	41	27	Bgm
43	50	44	43	55·4	54·1	52·4	53·2	54·7	44·0	54·2	35·1	36·6	33·1	33·2	35·2	26·0	34·6	44	25	Fknt
—	45	—	45	—	—	—	—	45·0	—	45·0	—	—	—	—	25·0	—	25·0	25	25	Frpr
51	53	—	49	55·9	56·3	56·4	56·2	56·5	—	56·2	35·7	35·4	35·2	36·9	39·2	—	35·6	42	24	Tm
48	52	—	48	57·4	55·6	55·6	54·1	55·7	—	55·5	36·0	36·2	35·1	35·6	36·3	—	35·8	40	24	Stm 7, 12 lgd
52	48	53	35	56·7	56·4	54·9	56·1	54·9	—	55·5	35·0	36·0	35·7	36·7	34·3	30·0	35·8	42	29	» 6. 12 »
—	—	—	51	—	—	—	—	51·0	—	51·0	—	—	—	—	—	13·0	13·0	13	13	Vstfm
—	—	—	54	57·4	57·0	60·0	—	—	—	57·5	36·3	36·5	37·0	—	—	—	36·4	38	29	Stm 6, 14 lgd
—	—	—	60	—	60·0	—	—	—	—	60·0	—	24·0	—	—	—	—	24·0	24	24	Vm 15 lgd
53	58	57	48	57·2	57·1	58·8	58·5	59·5	58·0	58·0	39·0	37·7	39·7	39·8	40·3	37·0	38·9	43	24	Stm 5

1) Se not 1 å sid. 16.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän							Levnadsålder vid tillträdan											
								hög-ta						D i s					
	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III		
<i>Distriktskanslier.</i>																			
Kontorsbiträde (kvinnl.)	—	1	—	—	—	—	1	—	44	—	—	—	—	44	—	44	—		
Stationskarl.....	—	4	—	—	—	—	4	—	36	—	—	—	—	36	—	30	—		
Kontorist.....	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	39	39	—	—	—		
Summa	—	5	—	—	—	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
<i>Bansektioner.</i>																			
Kontorsbiträde (kvinnl.)	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	31	31	—	—	—		
Banvakt	1	7	76	—	—	16	100	55	59	64	—	—	57	64	55	35	3		
Expeditionsvakt	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	27	27	—	—	—		
Banbiträde	—	1	—	—	—	—	1	—	37	—	—	—	—	37	—	37	—		
Banförmän	—	1	—	—	—	—	1	—	56	—	—	—	—	56	—	56	—		
Reparatör	—	—	4	—	—	2	6	—	—	53	—	—	56	56	—	—	4		
Kontorist	—	—	2	—	—	—	2	—	—	41	—	—	—	41	—	—	2		
Banmästare	—	—	4	—	—	—	4	—	—	61	—	—	—	61	—	—	5		
Förste banmästare	—	—	2	—	—	—	2	—	—	57	—	—	—	57	—	—	5		
Summa	1	9	88	—	—	20	118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
<i>Maskinsektioner.</i>																			
Stationskarl	—	17	29	—	—	31	77	—	53	60	—	—	56	60	—	23	2		
Maskinbiträde	—	1	2	—	—	29	32	—	48	51	—	—	55	55	—	48	4		
Trafikbiträde	—	1	—	—	—	—	1	—	59	—	—	—	—	59	—	59	—		
Lokeldare	—	5	3	—	—	11	19	—	55	30	—	—	39	55	—	46	2		
Reparatör	—	5	2	—	—	13	20	—	58	52	—	—	62	62	—	35	4		
Stallförmän.....	—	—	2	—	—	—	2	—	—	50	—	—	—	50	—	—	4		
Förste reparatör	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	51	51	—	—	—		
Lokförare (i lönegr. 10)	—	3	—	—	—	16	19	—	49	—	—	—	63	63	—	44	—		
» » » 12)	—	2	19	—	—	11	32	—	57	62	—	—	52	62	—	55	4		
Verkstadsförmän	—	1	—	—	—	3	4	—	61	—	—	—	60	61	—	61	—		
Lokmästare (i lönegr. 16)	—	2	—	—	—	—	2	—	58	—	—	—	—	58	—	52	—		
Summa	—	37	57	—	—	115	209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
<i>Trafiksektioner.</i>																			
Vagnstäderska	2	—	3	—	—	—	5	53	—	51	—	—	—	53	52	—	46		
Kontorsbiträde (kvinnl.).....	1	—	—	—	—	1	2	31	—	—	—	—	41	41	31	—	—		
Stationskarl	6	14	169	—	—	45	234	40	60	64	—	—	59	64	23	28	22		
Trafikbiträde	—	18	46	—	—	64	128	—	59	62	—	—	62	62	—	33	27		
Konduktör	—	—	24	—	—	7	31	—	—	63	—	—	59	63	—	—	45		
Kontorist	1	1	24	—	—	13	39	60	47	53	—	—	56	60	60	47	35		
Station-förmän	—	—	9	—	—	11	20	—	—	60	—	—	60	60	—	—	46		
Vagnförmän	—	—	1	—	—	1	2	—	—	64	—	—	45	64	—	—	64		
Förste kontorist	—	—	5	—	—	3	8	—	—	49	—	—	46	49	—	—	44		
Stationsmäst. av kl. 7 (i lönegr. 12)	—	—	1	—	—	4	5	—	—	50	—	—	56	56	—	—	50		
» » » 6 » » 12)	—	1	8	—	—	1	10	—	61	63	—	—	56	63	—	61	48		
» » » 6 » » 14)	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	58	58	—	—	—		
» » » 5	—	—	5	—	—	2	7	—	—	61	—	—	57	61	—	—	53		
Summa	10	34	295	—	—	155	494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

berade tjänstemän (forts.)

vertagits med E. J.

den nya befattningen										Tjänstetid vid verket ¹⁾ vid tillträdet.										Erhållen befattning		
i medeltal										i medeltal										högsta	lägsta	Erhållen befattning
i k t																				Samtliga distrikt		
V	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.					
—	—	—	44	—	44 ⁰	—	—	—	—	44 ⁰	—	24 ⁰	—	—	—	—	24 ⁰	24	24	Kb(kvinnl.)		
—	—	—	30	—	33 ³	—	—	—	—	33 ³	—	6 ⁰	—	—	—	—	6 ⁰	8	4	Stk		
—	—	39	39	—	—	—	—	—	39 ⁰	39 ⁰	—	—	—	—	—	21 ⁰	21 ⁰	21	21	Knt		
—	—	31	31	—	—	—	—	—	31 ⁰	31 ⁰	—	—	—	—	—	11 ⁰	11 ⁰	11	11	Kb(kvinnl.)		
—	—	25	25	55 ⁰	50 ⁴	52 ⁰	—	—	43 ¹	50 ⁵	30 ⁰	21 ⁹	27 ²	—	—	16 ⁹	25 ²	44	2	Bv		
—	—	27	27	—	—	—	—	—	27 ⁰	27 ⁰	—	—	—	—	—	6 ⁰	6 ⁰	6	6	Xv		
—	—	—	37	—	37 ⁰	—	—	—	—	37 ⁰	—	5 ⁰	—	—	—	—	5 ⁰	5	5	Bb		
—	—	—	56	—	56 ⁰	—	—	—	—	56 ⁰	—	19 ⁰	—	—	—	—	19 ⁰	19	19	Bfm		
—	—	26	26	—	—	47 ³	—	—	41 ⁰	45 ²	—	—	15 ⁸	—	—	19 ⁰	16 ⁸	30	8	Rpr		
—	—	—	29	—	—	35 ⁰	—	—	—	35 ⁰	—	—	15 ⁰	—	—	—	15 ⁰	19	11	Knt		
—	—	—	51	—	—	56 ³	—	—	—	56 ³	—	—	23 ⁸	—	—	—	23 ⁸	36	17	Bm		
—	—	—	50	—	—	53 ⁵	—	—	—	53 ⁵	—	—	33 ⁰	—	—	—	33 ⁰	36	30	Fbm		
—	—	23	23	—	37 ⁰	36 ³	—	—	37 ¹	36 ⁸	—	14 ³	13 ⁸	—	—	13 ⁹	13 ⁹	40	4	Stk		
—	—	29	29	—	48 ⁰	49 ⁰	—	—	42 ³	42 ⁹	—	23 ⁰	25 ⁵	—	—	22 ⁷	22 ⁸	35	11	Mb		
—	—	—	59	—	59 ⁰	—	—	—	—	59 ⁰	—	—	—	—	—	—	29 ⁰	29	29	Tb		
—	—	24	24	—	50 ⁸	28 ³	—	—	29 ²	34 ⁷	—	27 ⁰	7 ³	—	—	9 ⁴	13 ⁷	33	6	Lokl		
—	—	39	35	—	44 ⁴	46 ⁵	—	—	48 ²	47 ¹	—	24 ²	20 ⁵	—	—	23 ⁹	23 ⁷	36	17	Rpr		
—	—	—	41	—	—	45 ⁵	—	—	—	45 ⁵	—	—	25 ⁰	—	—	—	25 ⁰	27	23	Sifm		
—	—	51	51	—	—	—	—	—	51 ⁰	51 ⁰	—	—	—	—	—	24 ⁰	24 ⁰	24	24	Frpr		
—	—	41	41	—	46 ⁰	—	—	—	54 ⁴	53 ¹	—	23 ³	—	—	—	33 ⁶	32 ⁰	40	22	Lokf 10 lgd		
—	—	44	44	—	56 ⁰	53 ⁵	—	—	48 ⁵	51 ⁹	—	31 ⁵	30 ⁹	—	—	30 ⁰	30 ⁶	45	21	» 12 »		
—	—	52	52	—	61 ⁰	—	—	—	56 ⁷	57 ⁸	—	26 ⁰	—	—	—	35 ³	33 ⁰	42	26	Vstfm		
—	—	—	52	—	55 ⁰	—	—	—	—	55 ⁰	—	34 ⁵	—	—	—	—	34 ⁵	41	28	Lokm 16 lgd		
—	—	46	46	52 ⁵	—	47 ⁷	—	—	—	49 ⁶	10 ⁵	—	11 ⁷	—	—	—	11 ²	22	4	Vstöd		
—	—	41	31	31 ⁰	—	—	—	—	41 ⁰	36 ⁰	11 ⁰	—	—	—	—	1 ⁰	6 ⁰	11	1	Kb(kvinnl.)		
—	—	22	22	31 ⁷	48 ⁰	44 ³	—	—	33 ⁹	42 ²	11 ⁵	22 ⁴	21 ³	—	—	13 ¹	19 ⁶	42	2	Stk		
—	—	33	27	—	46 ²	44 ⁷	—	—	45 ⁴	45 ²	—	20 ²	23 ²	—	—	24 ⁹	23 ⁶	43	2	Tb		
—	—	47	45	—	—	53 ⁸	—	—	51 ⁰	53 ¹	—	—	34 ⁰	—	—	30 ⁷	33 ²	42	23	Knr		
—	—	37	35	60 ⁰	47 ⁰	42 ⁹	—	—	43 ⁶	43 ⁷	28 ⁰	20 ⁰	24 ³	—	—	24 ¹	24 ²	31	17	Knt		
—	—	45	45	—	—	54 ³	—	—	48 ⁵	51 ¹	—	—	33 ⁷	—	—	32 ⁵	33 ⁰	43	26	Sifm		
—	—	45	45	—	—	64 ⁰	—	—	45 ⁰	54 ⁵	—	—	41 ⁰	—	—	26 ⁰	33 ⁵	41	26	Vfm		
—	—	41	41	—	—	47 ⁴	—	—	43 ⁰	45 ⁸	—	—	29 ²	—	—	26 ⁰	28 ⁰	31	24	Fknt		
—	—	46	46	—	—	50 ⁰	—	—	51 ⁵	51 ²	—	—	32 ⁰	—	—	31 ⁸	31 ⁸	38	25	Stm 7, 12 lgd		
—	—	56	48	—	61 ⁰	57 ¹	—	—	56 ⁰	57 ⁴	—	33 ⁰	37 ³	—	—	34 ⁰	36 ⁵	43	25	» 6, 12 »		
—	—	44	44	—	—	—	—	—	51 ⁰	51 ⁰	—	—	—	—	—	31 ⁷	31 ⁷	39	28	» 6, 14 »		
—	—	49	49	—	—	57 ⁶	—	—	53 ⁰	56 ³	—	—	39 ²	—	—	34 ⁵	37 ⁹	43	33	» 5 »		

¹⁾ Se not 1 å sid. 16.

Undervisningskurser.

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

(Dock *icke* kurser, som påbörjats före år 1942 och avslutats så tidigt nämnda år, att slutredogörelse kunna indyta i drifttjänststatistiken för år 1941.)

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 veckor (v) dagar (d) timmar (t) brev (br) per kurs	under året	för kurserna i deras helhet (avr. kurser)	
	erhållit tillträde till kursen	avbrutit kursen	fullföljt och avslutat kursen						
<i>Bantjänst.</i>									
Theoretisk utbildning av blivande banmästare	25	—	25	25	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{2}{11} - \frac{19}{12} 42 \\ \frac{3}{1} - \frac{31}{3} 43 \end{array} \right\}$	298 t.	12 595	33 131	
Praktisk utbildningstjänstgöring } kurs påbörj. 1941	5 ³⁾	—	5	5	olika perioder	.	782	.	
för blivande banmästare } , , 1942	21	—	3	3	, ,	.	4 550	.	
Praktisk utbildningstjänstgöring } , , 1941	34 ⁴⁾	—	10	10	, ,	.	6 791	.	
för blivande banförmän } , , 1942	21	1	4	4	, ,	.			
Kurvmätningkurs	27	—	27	27	$\frac{11}{3} 42 - \frac{18}{3} 42$	49 t.	15 494	15 494	
Grundläggande korrespondenskurs för banavdelningen, 1:sta avdeln.	81 ⁵⁾	5	76	50	okt. 41—juni 42	26 br.	1 107	16) .	
D:o d:o, 2:dra avdeln.	59 ⁶⁾	3	51	43 ¹¹⁾	juli 42—sept. 43	37 br.	886	17) .	
<i>Maskintjänst.</i>									
Lokeldare och lokförarekursen (teoretiska delen):									
i Stockholm	22	—	22	22	$\frac{15}{4} - \frac{23}{5}$	200 t.	9 588	9 588	
» Linköping	22	—	22	22	$\frac{20}{4} - \frac{29}{5}$		8 564	8 564	
» Norrköping	22	—	22	22	$\frac{19}{16} - \frac{27}{11}$		11 016	11 016	
» Göteborg	68	—	68	67	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{7}{1} - \frac{13}{2} 27 \\ \frac{9}{11} - \frac{16}{16} 11 \\ \frac{11}{5} - \frac{17}{6} \end{array} \right\}$	60 t.	34 632	34 632	
» Bollnäs	23	—	23	23	$\frac{24}{8} - \frac{5}{10}$		13 139	13 139	
» Svartön	69	1	68	68	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{9}{2} - \frac{19}{3} 20 \\ \frac{21}{5} - \frac{30}{10} \end{array} \right\}$		37 433	37 433	
Lokbiträdeskurser (teoretiska delen):									
i Hagalund Ö	34	—	34	34	olika perioder			6 593	6 593
» Norrköping	29	—	29	29	om mellan 10		9 640	9 640	
» Göteborg	46	—	46	46	(Vännäs) och		8 847	8 847	
» Malmö	79	—	79	79	30 dagar (Borås,		11 656	11 656	
» Östersund	72	—	72	72	Norrköping)		16 488	16 488	
» Bollnäs	115	—	112	112	och med olika	60 t.	32 679	32 679	
» Boden	92	—	92	92	antal deltagare		16 895	16 895	
» Vännäs	39	—	39	39	i de olika kurserna, mellan		5 967	5 967	
» Borås	28	—	28	28	10 (Vännäs) och		6 307	6 307	
» Växjö	20	1	19	19	23 (Malmö).		651	651	
» Karlskrona	19	—	19	19			1 325	1 325	
<i>Trafiktjänst.</i>									
1942/43 års högre trafikurs, teoretiska delen ¹⁾	22	—	22	22	$\frac{16}{9} - \frac{3}{12} 42$	379 t.	28 078	28 078	
1940/42 års trafikelevkurs: praktiska delen	31	$\left\{ \begin{array}{l} 30 \\ 1 \end{array} \right.$	30	30	$\frac{1}{5} 41 - \frac{1}{7} 42$	427 d.			
1941/43 års trafikelevkurs: teoretiska delen	28	1	27	27 ¹²⁾	$\frac{2}{1} - \frac{30}{4} 42$	119 d.			
praktiska delen	27	—	27	26	$\frac{1}{5} 42 - \frac{8}{4} 43$	49 v.			
1942/43 års trafikelevkurs: ²⁾ förberedande delen	23	1	22	22	$\frac{15}{5} - \frac{16}{8} 42$	94 d.	120 361	120 361	
teoretiska delen	31 ⁷⁾	—	31	31	$\frac{17}{8} - \frac{10}{12} 42$	116 d.			
praktiska delen	22	—	22	22	$\frac{14}{12} - \frac{14}{14}$	14) .			

¹⁾ Flertalet kursdeltagare få dessutom genomgå någon tids praktisk utbildning i en eller flera tjänstegrenar, beroende på arten av deras föregående tjänstgöring. — ²⁾ Kurs för vid verket anställda tjänstemän. — ³⁾ Härav 3 från 1940 års kurs. — ⁴⁾ Härav hade 15 avslutat kursen år 1941. — ⁵⁾ Härav 5 på egen bekostnad. — ⁶⁾ Härav 10 på egen bekostnad. Vid tiden för provet

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 veckor(v), 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					
1942/44 års trafiklevkurs:								
förberedande delen	46	—	46	46	$\frac{13}{7} - \frac{31}{13} / 42$	172 d.		
teoretiska delen	50	2	48	47	$\frac{2}{1} - \frac{22}{5} / 42$	141 d.		
praktiska delen	43	—	•	•	$\frac{1}{6} / 42 - \frac{8}{5} / 43$	49 v.		
Kontoristkurser:								
i Luleå	21	—	20	20	$\frac{12}{10} - \frac{5}{12} / 42$	240 t.	18 770	18 770
» Östersund	22	—	22	22	$\frac{24}{8} - \frac{17}{16} / 42$	257 t.	20 149	20 149
» Stockholm	27	—	27	27	$\frac{9}{2} - \frac{28}{3} / 42$	214 t.	10 111	10 111
»	27	—	27	27	$\frac{7}{9} - \frac{24}{10} / 42$	214 t.	8 619	8 619
» Göteborg	30	—	30	30	$\frac{26}{10} - \frac{17}{12} / 42$	280 t.	20 351	20 351
» Borås	22	—	22	22	$\frac{19}{1} - \frac{14}{3} / 42$	275 t.	15 142	15 142
» Malmö	30	—	30	30	$\frac{2}{3} - \frac{18}{5} / 42$	200 t.	8 092	8 092
Konduktörskurser:								
i Östersund	19	—	19	19	$\frac{26}{10} - \frac{11}{12} / 42$	200 t.	12 046	12 046
» Stockholm	27	—	27	27	$\frac{9}{4} - \frac{21}{5} / 42$	185 t.	6 646	6 646
» Göteborg	30	—	30	30	$\frac{26}{1} - \frac{9}{5} / 42$	220 t.	23 737	23 737
» Borås	19	—	19	19	$\frac{5}{10} - \frac{14}{11} / 42$	205 t.	11 856	11 856
Stationsförmanskurser:								
i Stockholm	26	—	26	26	$\frac{26}{10} - \frac{28}{11} / 42$	150 t.	5 987	5 987
i Malmö	19	—	19	19	$\frac{26}{1} - \frac{28}{2} / 42$	150 t.	3 291	3 291
Korrespondenskurser 1942/44 för utbildning av	omkr.							
Kontorister	360	•	•	•	$\frac{1}{9} / 42$	•	•	•
Konduktörer och	omkr.							
Stationsförmän	320	•	•	•	$\frac{1}{3} / 42$	•	•	•
Samaritkurser (54 kurser inkl. repetitionskurser)	1 249				olika perioder	4—10 d.	7 462	7 462

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 reparatörsbefattningar vid ledningsavdelningen, teoretisk kurs för telefonreparatörer, kurser i svetsning (gas och elektrisk), utbildning av betongkontrollant samt undervisning i behandling enligt Holger Nielsen-metoden av personer, som bedövats av elektrisk ström.

För personal i maskintjänst: förberedande och avslutande utbildning (schemaläsning o. d. resp. elevakning) av lokpersonal för elektrisk drift samt kompletterande utbildning för elektrisk drift av sådan äldre lokpersonal, som förut genomgått lokpersonalskurs för ångdriftspersonal, avslutande utbildning (elevakning) av lokpersonal för ångdrift, praktisk utbildning å verkstad m. m. av rekryteringspersonal för lokpersonalen, korrespondenskurser för och praktisk utbildning å verkstad av reparatörer och blivande reparatörer för maskinavdelningen samt utbildning i gassvetsning (vid Svenska A.-B. Gasaccumulators anläggning i Lidingsö).

För personal i trafikjänst: utbildning av rälsbuss- och lokomotorförare, tågklarare samt reparatörspersonal.

Samtliga under år 1942 å undervisningskontot (1282) bokförda kostnader för olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring inklusive kostnader för vid årets slut icke avslutade kurser uppgingo till sammanlagt 1 190 000 kr.

voro 4 ej färdiga med kursen och 1 var sjuk. — ⁷) Härav 9 med enskilda järnvägar övertagna tjänstemän. — ⁸) Härav 4 med enskilda järnvägar övertagna tjänstemän. — ⁹) Ski.d från kursen under 14 månader. — ¹⁰) Härav 1 från 1940 års kurs; till år 1943 återstodo således 2 från 1940 års kurs. — ¹¹) Härav 26 kursdeltagare och 7 icke kursdeltagare av de 9 sådana, som endast deltog i provet. — ¹²) Härav 2 först efter omprövning. — ¹³) Härav 3 först efter omprövning. — ¹⁴) Utbildningens längd beroende på envar elevs föregående tjänstgöring. — ¹⁵) Des-utom enligt beräkning cirka 100 kr. per kursdeltagare i form av resekostnad- och traktament-ersättning. — ¹⁶) SJ kostnad utgjorde i regel 83,29 kr. per elev, som blivit godkänd. — ¹⁷) SJ kostnad utgjorde i regel 45,20 kr. per elev, som blivit godkänd.

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. fågdrift ¹⁾	Ban- vallen	Broar, vägportar och trummor	Vägar, vägbroar o. gång- banor	Räler med till- behör	Spärväxla och kors- ningar me- tillbehör
*) 1	2 517·6	+ 55·8	+ 441·2	96·6	306·9	110·3	217·6	16·1	18·8	122·8	126·8
2	2 726·0	+ 140·8	+ 356·0	73·8	383·2	66·8	282·2	24·5	23·7	116·6	93·6
3	1 993·8	+ 22·3	+ 268·3	89·4	269·2	77·8	89·9	18·7	8·4	159·8	106·2
4	2 157·8	— 62·5	+ 389·8	109·0	270·9	62·1	202·0	12·9	5·4	122·9	107·3
24	2 048·8	+ 47·0	+ 289·2	101·2	411·5	12·6	58·3	45·1	70·9	151·2	116·7
I D	11 444·0	+ 203·4	+ 1 744·3	470·0	1 641·8	329·6	850·0	117·3	127·2	673·3	550·0
*) 5	1 619·8	— 137·5	+ 131·2	111·9	195·0	50·2	150·4	43·1	3·7	89·3	70·8
6	1 161·6	— 70·8	+ 124·0	78·8	159·3	51·6	93·2	10·7	5·2	79·9	37·6
7	1 131·2	+ 31·2	+ 113·5	54·9	203·1	—	46·6	8·3	6·5	100·1	16·8
8	1 983·8	— 49·0	+ 491·3	105·4	219·5	64·3	146·5	15·0	6·2	100·3	36·6
*) 9³⁾	2 442·4	+ 106·8	+ 364·9	120·1	338·7	99·6	179·3	20·4	18·2	115·5	99·2
5⁴⁾	196·0	+ 12·3	+ 30·8	—	25·4	0·1	6·9	1·3	0·4	5·3	3·0
II D	8 531·9	— 107·0	+ 1 255·7	471·1	1 141·0	265·8	622·9	98·8	40·2	490·4	264·0
*) 10	2 786·6	+ 406·8	+ 72·2	108·1	338·1	87·0	81·1	13·2	20·1	141·2	138·3
11	2 432·7	— 104·2	+ 548·4	94·7	253·1	71·8	337·2	7·8	3·6	184·0	135·9
*) 12	3 279·9	+ 521·7	+ 640·1	104·2	427·5	44·0	199·4	42·7	16·5	122·4	122·2
*) 28	1 557·6	+ 345·8	+ 1 097·5	43·7	227·6	—	41·1	7·9	25·4	56·1	29·9
III D	10 056·8	+ 1 170·0	+ 2 358·2	350·7	1 246·3	202·8	658·8	71·6	65·6	503·7	426·3
13	2 007·1	— 372·3	+ 458·9	61·3	274·9	29·2	260·6	33·6	15·1	104·7	26·2
14	2 396·8	+ 77·5	+ 459·3	81·6	310·6	71·3	94·9	11·7	9·2	239·5	64·3
15	2 665·3	— 7·8	+ 524·0	70·3	374·0	64·9	202·5	10·7	13·5	225·5	68·5
16	1 263·1	— 11·6	+ 120·6	49·6	205·5	—	56·9	12·6	7·8	68·5	20·9
17	2 276·4	+ 332·0	+ 582·2	70·9	286·7	—	462·0	35·1	9·9	126·0	19·6
IV D	10 608·7	+ 17·8	+ 2 145·0	333·7	1 451·7	165·4	1 076·9	103·7	55·5	764·2	199·5
18	1 837·2	— 65·9	+ 162·0	73·1	261·5	135·7	95·4	14·1	4·5	92·4	54·5
19	2 388·7	+ 34·6	+ 229·7	103·3	291·5	149·0	145·1	8·4	11·8	119·1	32·9
20	2 282·4	+ 375·1	+ 301·9	77·2	296·6	27·5	221·6	34·1	16·3	145·8	33·4
*) 21	3 323·3	+ 466·0	+ 1341·7	100·4	389·9	97·3	345·1	31·8	19·0	169·5	20·8
23	1 639·8	+ 24·6	— 293·7	67·8	363·8	—	68·6	16·9	8·3	63·2	8·9
V D	11 471·4	+ 834·4	+ 1 741·6	421·8	1 603·3	409·5	875·8	105·3	60·1	590·0	150·5
25³⁾	1 990·3	+ 136·6	+ 582·7	82·1	295·0	—	209·7	16·3	24·1	55·1	93·1
5⁴⁾	195·8	— 35·4	+ 34·0	—	25·4	—	10·8	0·8	0·8	6·0	0·4
*) 26	1 081·8	+ 11·6	+ 369·2	51·4	179·5	—	26·7	8·3	7·0	76·8	47·4
*) 27⁵⁾	954·0	+ 73·2	+ 390·8	41·6	116·3	—	101·0	2·4	3·9	34·3	8·9
*) 29^{5) 6)}	359·9	+ 58·4	+ 359·9	19·9	52·6	—	25·5	1·9	2·0	14·2	5·3
VI D	4 581·8	+ 244·4	+ 1 736·6	194·9	668·8	—	373·7	29·7	37·8	186·4	155·1
Hela SJ	56 697·6	+ 2 363·0	+ 10 981·6	2 242·2	7 752·9	1 373·1	4 458·1	526·4	386·4	3 208·0	1 745·4

*) 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⁾ Normalspårigen delen. — ⁴⁾ Smalspårigen delen. — ⁵⁾ Endast smalspår. — ⁶⁾ Sektionen tillkom 1/7, 1942.

tusental kronor; Bansektioner.

u m m e r										Sektions nr
35 23	35 24, 25	35 31—37	35 41—48	35 51—75	35 77	35 11—77	78	71	3 00, 08	
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elektr. fågdrift ²⁾	Hus- byggnader	Övriga anlägg- nings- m.m. tom- snöskydd	Snöröjning inkl. snö- skydds- anord- ningar	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inven- tarier och effekter	Hjälp- anlägg- ningar	In- komster	
400·9	610·4	38·9	90·6	300·6	43·8	1 987·3	20·3	—	3·8	*) 1
463·7	501·7	56·2	204·3	381·4	36·5	2 184·0	19·7	—	1·5	2
323·8	381·4	78·3	104·3	248·9	31·0	1 550·7	18·6	—	12·0	3
301·8	553·5	33·3	84·2	240·2	28·9	1 692·4	34·1	—	10·7	4
152·5	187·9	46·0	318·0	297·3	32·2	1 476·1	25·9	170·3	148·8	24
1 642·7	2 234·9	252·7	801·6	1 468·4	172·4	8 890·5	118·6	170·3	176·8	I D
152·5	347·8	68·6	107·9	213·7	20·2	1 268·0	15·6	—	20·9	*) 5
182·2	169·2	43·8	71·7	157·8	9·9	861·2	14·0	9·6	12·9	6
285·9	200·0	—	31·2	134·7	31·5	861·6	13·6	—	1·9	7
262·3	639·5	59·1	82·8	208·8	50·8	1 607·9	20·9	—	34·2	8
350·9	489·0	53·7	108·8	368·1	79·0	1 882·1	16·7	—	14·8	*) 9 ³⁾
60·7	51·3	—	8·6	21·0	10·8	169·3	1·3	—	0·1	4)
1 294·6	1 896·8	225·2	411·0	1 104·1	202·2	6 650·1	82·1	9·6	84·8	II D
393·8	615·9	78·9	220·1	364·2	120·0	2 186·8	44·3	29·7	7·4	*) 10
298·3	583·8	123·0	84·9	241·2	11·3	2 011·0	15·3	—	13·2	11
496·5	867·6	33·6	196·0	411·2	172·0	2 680·1	35·1	—	11·0	*) 12
283·1	200·9	—	98·4	218·7	287·6	1 249·1	39·9	—	2·7	*) 28
1 471·7	2 268·2	235·5	599·4	1 235·3	590·9	8 127·0	134·6	29·7	34·3	III D
358·8	402·1	13·9	125·8	219·2	61·1	1 621·1	25·0	0·9	5·3	13
495·6	630·2	46·8	68·8	221·6	42·7	1 925·3	18·6	—	10·5	14
512·0	630·8	42·9	92·6	297·0	35·5	2 131·5	27·2	—	2·6	15
377·6	275·9	—	44·5	111·5	20·1	996·3	13·4	—	1·7	16
397·3	539·6	0·1	74·5	201·2	40·7	1 906·0	24·0	—	11·2	17
2 141·3	2 478·6	103·7	406·2	1 050·5	200·1	8 580·2	108·1	0·9	31·3	IV D
281·5	388·7	85·7	39·9	227·4	64·9	1 349·0	23·7	—	5·8	18
339·4	487·7	142·5	105·6	190·6	257·9	1 841·0	27·5	—	23·6	19
527·2	413·1	15·7	144·9	250·8	61·3	1 864·2	33·5	—	16·6	20
787·0	916·1	69·4	101·2	230·7	43·3	2 733·9	30·5	—	28·7	*) 21
478·4	356·5	—	39·9	91·8	62·1	1 194·8	23·0	—	9·6	23
2 413·5	2 562·1	313·3	431·5	991·3	489·5	8 982·9	138·2	—	84·3	V D
385·2	371·3	—	154·1	236·8	38·1	1 583·8	38·5	—	9·1	25 ³⁾
67·3	33·1	—	18·8	23·8	7·2	169·0	1·4	—	—	4)
278·7	168·6	—	71·1	159·5	20·3	864·4	5·2	—	18·7	*) 26
355·5	142·6	—	48·9	78·9	15·4	791·8	7·7	—	3·3	*) 27 ⁵⁾
85·8	104·2	—	23·8	23·3	0·2	286·2	2·7	—	1·5	*) 29 ⁵⁾ 6)
1 172·5	819·8	—	316·7	522·3	81·2	3 695·2	55·6	—	32·6	VI D
10 136·2	12 260·4	1 130·4	2 966·1	6 371·9	1 736·3	44 925·9	637·1	210·5	444·1	Hela S J

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o n u m m e r					
	Summa	+ — mot kostn. st. ¹⁾		41	42, 46	42 31	42, 46	43	43 35
					Sektionsledning	Personalutgifter för ångloktj. ²⁾	Lokbränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj. ²⁾	Personalutgifter för elektroloktj. ³⁾
*)1	12 962 ⁸	+ 696 ⁸	+ 974 ⁷	107 ⁶	428 ²	917 ⁴	14 ⁷	3 194 ⁷	2 606 ⁶
2	6 997 ⁴	+ 444 ³	+ 1 151 ¹	87 ⁴	347 ⁶	1 163 ²	22 ⁸	2 163 ⁶	1 944 ⁰
I D	19 960²	+ 1 141¹	+ 2 125⁸	195⁰	775⁸	2 080⁶	37⁵	5 358³	4 550⁶
5 ⁵⁾	10 568 ⁸	+ 728 ⁸	+ 1 810 ⁶	116 ⁰	953 ⁹	1 933 ⁸	57 ⁹	2 318 ³	2 618 ²
» ⁶⁾	602 ⁶	+ 134 ¹	+ 144 ³	—	95 ⁶	271 ⁴	6 ¹	—	—
6	5 232 ³	+ 566 ⁹	+ 823 ⁵	62 ⁵	651 ⁸	2 363 ⁷	31 ⁵	609 ¹	505 ⁴
II D	16 403⁷	+ 1 429⁸	+ 2 778⁴	178⁵	1 701³	4 568⁹	95⁵	2 927⁴	3 123⁶
*)10	11 742 ⁵	+ 671 ²	+ 1 016 ¹	113 ⁵	962 ⁹	2 342 ⁵	86 ⁶	2 823 ⁴	2 627 ⁸
*)28	2 691 ⁵	+ 756 ⁴	+ 1 666 ⁵	29 ⁹	756 ¹	1 370 ⁸	87 ¹	—	—
III D	14 434⁰	+ 1 427⁶	+ 2 682⁶	143⁴	1 719⁰	3 713³	173⁷	2 823⁴	2 627⁸
13	5 360 ⁵	— 50 ⁸	+ 1 088 ⁴	63 ²	937 ⁷	3 193 ⁶	56 ⁸	185 ⁰	126 ⁰
14	6 650 ⁰	+ 1 244 ⁸	+ 1 816 ¹	56 ¹	904 ⁸	3 208 ⁵	46 ³	551 ⁹	643 ⁷
15	9 416 ¹	+ 902 ⁷	+ 1 804 ⁸	75 ⁰	1 025 ⁹	3 542 ⁸	62 ⁴	1 505 ⁴	1 595 ⁵
IV D	21 426⁶	+ 2 096⁷	+ 4 709³	191³	2 868⁴	9 941⁹	165⁵	2 242³	2 365²
19	5 202 ⁰	+ 179 ²	+ 226 ⁵	97 ⁴	28 ³	100 ⁰	2 ⁹	1 734 ⁰	1 248 ¹
20	7 064 ⁷	+ 259 ⁷	— 772 ⁵	65 ⁷	1 169 ⁶	3 338 ³	65 ⁶	362 ¹	271 ²
21	6 410 ⁷	+ 498 ⁰	+ 238 ⁸	69 ⁵	686 ²	2 310 ²	55 ⁹	934 ⁶	1 128 ⁰
V D	18 677⁴	+ 936⁹	— 307²	232⁶	1 884¹	5 748⁵	124⁴	3 030⁷	2 647³
*)25 ⁵⁾	4 622 ⁹	— 939 ⁹	+ 438 ⁹	66 ⁰	877 ²	2 909 ⁸	46 ⁰	—	—
» ⁶⁾	233 ²	— 27 ⁰	— 301 ⁰	—	57 ³	70 ⁷	3 ⁹	—	—
*)27 ⁵⁾	3 653 ¹	— 19 ⁰	+ 2 125 ⁰	60 ⁹	677 ⁴	2 295 ⁴	54 ⁴	—	—
» ⁶⁾	2 140 ⁰	+ 338 ⁸	+ 1 214 ⁵	—	453 ⁶	1 225 ⁶	45 ⁶	—	—
» ⁷⁾	733 ²	— 44 ⁹	+ 733 ²	0 ¹	166 ²	430 ⁸	24 ⁶	—	—
VI D	11 382⁴	— 692⁰	+ 4 210⁶	127⁰	2 231⁷	6 932³	174⁵	—	—
Hela S J	102 284³	+ 5 654⁶	+ 16 199⁵	1 070⁸	11 180³	32 988⁵	771¹	16 382¹	15 314⁵

Sektions nr	K o n t o n u m m e r									
	43 33, 40	44, 45	46 32	47	48	76, 77	78	35	71	4 00, 10—51
	Övr. sakl. utgifter för elektroloktj. ²⁾	Lokstallar samt vatten- o. kolstationer	Motorvagnsbränsle	Vagn-tjänst	Verkstads-tj., gemens. omkostnader	Underhåll av rull. materiel	Underhåll av inventarier o. effekter	Underhåll av byggnader m. m.	Hjälpanläggningar	Inkomster
*)1	270 ⁹	619 ⁵	—	1 787 ⁶	83 ³	2 086 ⁴	44 ⁵	126 ⁶	680 ³	5 ⁵
2	83 ⁵	453 ⁹	0 ²	68 ⁰	20 ²	616 ⁷	8 ⁵	25 ³	—	7 ⁵
I D	354⁴	1 073⁴	0²	1 855⁶	103⁵	2 703¹	53⁰	151⁹	680³	13⁰
5	189 ⁵	464 ⁸	13 ⁴	580 ⁷	46 ⁶	1 118 ⁸	49 ⁵	29 ¹	110 ³	32 ⁰
»	—	39 ⁷	—	8 ⁸	18 ¹	159 ³	1 ⁶	4 ³	—	2 ⁸
6	23 ¹	239 ³	—	46 ²	20 ¹	373 ⁵	12 ⁷	15 ¹	279 ⁵	1 ²
II D	212⁶	743⁸	13⁴	635⁷	84⁸	1 652¹	63⁸	48⁵	389⁸	36⁰
*)10	169 ⁷	818 ⁵	2 ²	551 ²	51 ⁸	1 115 ⁰	27 ²	16 ⁷	53 ⁴	19 ⁹
*)28	—	303 ⁸	10 ⁷	0 ⁵	2 ³	125 ⁷	2 ³	9 ²	—	6 ⁹
III D	169⁷	1 122³	12⁹	551⁷	54¹	1 240⁷	29⁵	25⁹	53⁴	26⁸
13	7 ²	396 ²	—	59 ⁵	15 ⁶	265 ⁶	11 ⁸	24 ⁵	31 ¹	13 ³
14	55 ⁶	572 ⁸	—	33 ⁶	20 ³	499 ³	9 ¹	49 ²	—	1 ²
15	60 ⁶	578 ⁶	6 ¹	170 ⁶	23 ⁹	674 ⁹	31 ²	66 ¹	—	2 ⁹
IV D	123⁴	1 547⁶	6¹	263⁷	59⁸	1 439⁸	52¹	139⁸	31¹	17⁴
19	202 ⁸	395 ³	—	177 ⁰	137 ⁷	963 ⁵	21 ⁴	36 ²	109 ⁰	51 ⁶
20	59 ⁵	729 ⁰	0 ⁷	164 ³	40 ¹	597 ⁵	11 ⁹	51 ⁸	139 ⁴	2 ¹
21	78 ⁴	324 ⁴	—	93 ⁸	24 ²	506 ²	29 ⁸	50 ⁹	120 ⁵	2 ⁰
V D	340⁷	1 448⁷	0⁷	435²	202⁰	2 067³	63¹	138⁹	365⁹	55⁷
*)25 ⁵⁾	—	283 ⁵	1 ⁵	157 ⁰	36 ⁸	231 ⁴	5 ⁴	9 ²	—	0 ⁹
» ⁶⁾	—	17 ⁶	25 ⁴	6 ³	5 ⁵	46 ⁵	0 ²	0 ²	—	0 ⁴
*)27 ⁵⁾	—	221 ¹	—	101 ¹	8 ²	231 ³	9 ⁰	5 ⁹	8 ¹⁾ -10 ⁶	1 ⁰
» ⁶⁾	—	130 ¹	16 ⁴	29 ⁵	19 ⁴	212 ⁸	4 ⁶	3 ³	—	0 ⁹
» ⁷⁾	—	65 ⁹	1 ²	23 ⁹	—	21 ⁴	0 ⁸	0 ⁴	—	2 ¹
VI D	—	718²	44⁵	317⁸	69⁹	743⁴	20⁰	19⁰	8¹⁾-10⁶	5⁸
Hela S J	1 200⁸	6 654⁰	77⁸	4 059⁷	574¹	9 846⁴	281⁵	524⁰	1 512⁹	154²

¹⁾ Anger att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året: se sid. 7.
²⁾ Bortsett från kostnader för elektrisk energi för tågtrörelsen i fråga om de olika sektionerna och distriktet men inberäknat nämnda kostnad beträffande hela S.J. Kostnader i fråga bokföres nämligen i sin helhet i styrelsen och ingår ej i sektionernas och distriktets kostnadsstat. — ³⁾ Inklusivt förbränningsmotorvagnstjänst. — ⁴⁾ Inklusivt elektromotorvagnstjänst. — ⁵⁾ Kostnaderna å lro fördelade p. de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion uttrött antal lokkilometer; jfr not 1. — ⁶⁾ Normalspårig del. — ⁷⁾ Smalspårig del (0,801 m spårvidd). — ⁸⁾ Smalspårig del (1,067 m spårvidd), tillkom till största delen 1/2 1912. — ⁹⁾ Inkomstsaldet

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 99
				Sektionsledning	Stations-tjänst ²⁾	Tåg-tjänst	Stalltj. samt rälsbuss- och lokomotorväxlingstjänst ³⁾	Vagn-tjänst	Snöröjning	Hjälpanläggningar m. m. ⁴⁾	Underhåll av inventarier och effekter	Inkomster	Utgifter vid maskinsektionerna för viss vagnväxling-lok-tjänst ⁵⁾
*)1	3 073·0	+ 254·5	— 1 470·6	135·4	2 127·5	579·5	93·8	56·8	76·8	—	7·8	4·6	143·7
2	4 438·9	+ 605·7	+ 580·8	109·8	3 496·1	467·1	118·3	218·5	54·9	—	22·9	48·7	418·2
3	5 622·2	+ 690·7	+ 763·2	98·2	4 664·2	398·9	—	417·8	102·7	0·2	16·9	76·7	670·4
*)4	3 172·9	+ 294·5	— 2 064·7	134·8	2 254·3	709·3	—	41·3	41·5	—	12·1	20·6	177·3
*)24	9 999·5	+ 1 245·5	+ 5 602·6	152·8	9 334·0	34·4	0·3	149·4	236·3	—	92·9	0·6	1 118·6
I D	26 306·5	+ 3 090·9	+ 3 411·3	631·0	21 876·3	2 189·2	212·4	883·8	512·2	0·2	152·6	151·2	2 528·2
*)5	8 641·3	+ 596·2	+ 1 027·2	175·5	6 794·3	817·2	49·0	650·5	156·4	—	62·3	63·9	1 255·0
6	2 859·7	+ 268·3	+ 331·4	89·5	2 255·4	252·5	37·1	178·3	42·1	—	11·2	6·4	357·9
7	1 488·1	+ 148·4	+ 180·1	65·4	966·1	172·0	196·0	60·6	37·6	—	5·4	15·0	86·9
9 ⁶⁾	3 673·7	+ 327·1	+ 480·2	128·8	2 498·8	801·9	143·0	59·0	32·2	—	10·0	—	57·8
10 ⁷⁾	203·4	+ 22·1	+ 25·9	—	135·3	54·2	15·6	—	0·7	—	0·1	2·7	—
II D	16 866·2	+ 1 362·1	+ 2 044·8	459·2	12 650·1	2 097·8	440·7	948·4	269·0	—	89·0	88·0	1 757·6
*)10	7 489·8	+ 864·8	+ 965·5	133·4	6 067·9	479·0	13·3	530·1	189·2	40·7	42·2	6·0	824·0
11	3 697·0	+ 675·3	+ 605·3	95·2	3 206·1	255·6	—	110·5	66·3	—	14·2	50·9	356·0
*)12	4 732·6	+ 766·1	+ 824·9	137·8	3 624·7	520·0	51·1	293·0	106·5	—	16·1	16·5	485·7
*)28	1 643·7	+ 338·8	+ 948·8	71·4	1 210·9	234·2	1·0	58·3	51·0	0·1	16·8	—	146·8
III D	17 563·1	+ 2 645·0	+ 3 314·5	437·8	14 109·6	1 488·8	65·4	991·9	413·0	40·8	89·3	73·5	1 812·5
*)13	2 316·4	+ 304·2	+ 191·2	85·8	1 567·7	318·0	159·6	124·5	51·7	—	9·2	0·1	133·4
*)14	4 868·4	+ 640·5	+ 765·7	130·1	3 518·6	441·6	220·5	338·9	185·9	17·0	16·1	0·3	540·2
*)15	4 101·9	+ 421·3	+ 623·4	141·7	3 047·1	335·0	237·1	168·9	158·4	0·2	14·0	0·5	324·6
16	985·4	+ 87·1	+ 103·0	63·4	609·3	116·0	123·7	47·5	23·2	—	2·3	—	37·9
IV D	12 272·1	+ 1 453·1	+ 1 683·3	421·0	8 742·7	1 210·6	740·9	679·8	419·2	17·2	41·6	0·9	1 036·1
19	2 576·3	+ 100·3	+ 257·2	87·5	2 040·2	195·8	39·7	163·5	52·4	—	9·7	12·5	615·0
20	2 987·2	+ 384·8	— 33·4	86·1	1 970·7	280·4	441·2	103·4	77·6	18·3	13·5	3·9	159·4
21	2 992·3	+ 323·6	+ 204·8	112·3	2 066·8	307·7	316·6	108·6	69·6	4·4	7·0	0·7	224·7
V D	8 555·8	+ 808·7	+ 428·6	285·9	6 077·7	783·9	797·3	375·5	199·5	22·7	30·2	17·1	999·1
25 ⁶⁾	2 671·8	+ 366·7	+ 385·1	100·8	2 091·1	353·9	91·0	0·4	46·8	—	14·6	26·8	183·2
26 ⁷⁾	138·3	+ 7·3	+ 11·8	—	117·9	16·2	—	0·2	4·0	—	—	—	—
*)26	2 578·5	+ 555·9	+ 1 083·3	86·9	2 127·1	251·4	8·4	58·8	37·1	—	10·1	1·3	305·2
*)27 ⁸⁾	935·8	+ 132·9	+ 364·1	73·2	557·2	233·3	36·0	24·5	7·9	—	4·0	0·3	141·5
*)29 ⁹⁾	475·6	— 77·1	+ 475·6	35·7	342·7	96·1	—	—	0·3	—	0·8	—	61·0
VI D	6 800·0	+ 985·1	+ 2 319·9	296·6	5 236·0	950·9	135·4	83·9	96·1	—	29·5	28·4	690·9
Andel av resebyråkostnad..	12·5	+ 12·5	— 0·5	—	12·5	—	—	—	—	—	—	—	—
Hela SJ	88 376·2	+ 10 357·4	+ 13 231·9	2 531·5	68 704·9	8 721·2	10 239·3	3 963·3	1 909·0	80·9	432·2	359·1	8 824·4

*) 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) Inklusive lokomotorväxlingstjänst. Kostnaden för lok och motorvagnväxlingstjänst 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 (17 500 kr., varav 17 000 kr. enbart å 14 trafiksektionen) och 77 (200 kr. å 3 trafiksektionen). — 5) Utgifter, som utanför driftkostnadsräkenskaperna 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) Normalspäriga delen. — 7) Smal-späriga delen. — 8) Endast smalspär. — 9) Sektionen tillkom den 1/7 1942. — 10) Härav omkring 2 001 tusen kr. för rälsbuss- och lokomotorväxlingstjänst.

Förrådsavdelningarnas (huvudförråd med förråds

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

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>Personaltulgifter.</i>									
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän	774·3	+ 9·7	+ 50·0	213·9	147·3	134·6	143·8	134·7
12	» » icke ordinarie tjänstemän ...	61·3	+ 11·0	+ 19·0	25·5	11·3	11·5	4·6	8·4
13	» » arbetarpersonal.....	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner	8·5	+ 3·7	+ 1·2	1·8	1·7	1·5	0·8	2·7
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning ...	34·7	+ 3·7	+ 1·9	5·8	4·0	8·7	8·5	7·7
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. be- gravningshjälp	8·1	— 0·5	— 1·9	2·7	1·6	1·4	1·3	1·1
27	Beklädnad	1·6	+ 0·1	— 0·4	0·4	0·2	0·5	0·3	0·2
	Summa	888·5	+ 27·7	+ 69·8	250·1	166·1	158·2	159·3	154·8
<i>Sakliga utgifter.</i>									
01	Avsättning till förnyelsefond	97·7	—	— 7·0	32·9	24·1	19·1	13·5	8·1
05	Andel av förrådsbyråns kostnader	242·8	—	+ 30·8	88·3	40·0	40·0	33·5	41·0
31	Bränsle utom för motorer.....	2·5	— 5·3	— 5·3	—	—	2·5	—	—
32	» för motorer	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi.....	6·9	+ 0·3	— 0·4	1·2	3·8	1·3	—	0·6
39	Vatten.....	1·2	— 0·4	— 0·9	0·5	0·3	0·1	—	0·3
41	Skrivmaterialier	3·7	+ 1·0	+ 0·7	1·7	0·6	0·7	0·3	0·4
43	Övriga förrådsmaterialier	2·9	+ 0·6	+ 0·4	1·0	0·5	0·5	0·6	0·3
48	Förpackningsmaterialier	15·0	+ 1·5	+ 0·4	5·6	3·5	2·8	2·4	0·7
51	Hyror för tjänstelokaler	4·4	+ 0·2	+ 0·2	—	—	—	—	4·4
52	» » kolupplagsplatser	24·5	+ 3·1	+ 0·5	—	14·7	7·6	2·2	—
55	Telegram, telefon	10·9	+ 0·4	+ 0·1	2·2	3·6	2·8	0·7	1·6
56	Uppvärmning	60·3	+ 4·9	+ 4·9	37·4	5·9	3·3	11·0	2·7
57	Renhållning av lokaler och områden	22·0	+ 1·3	+ 1·2	5·9	3·1	3·5	5·2	4·3
58	Nattvaktstjänst	6·6	+ 0·1	+ 0·4	5·8	—	0·8	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	14·4	+ 1·6	+ 0·4	7·2	0·9	3·1	1·4	1·8
61	Underhåll av byggnader	26·5	— 3·8	— 6·9	12·1	5·1	4·5	2·1	2·7
63	» » kolbås	3·8	+ 1·7	+ 3·1	0·3	—	0·2	1·7	1·6
64	» och drift av kolkrananordningar	37·9	+ 8·9	— 9·6	—	—	—	6·8	31·1
65	» och energi för traverser och lyft- kranar	11·3	— 0·9	— 2·1	1·1	9·1	1·0	0·1	—
66	Underhåll och energi för automobiler ...	5·8	— 1·4	—	—	3·6	2·2	—	—

Stentendentkontor) utgifter i tusental kronor.

(Underhåll i form av omkostnadstillägg & 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
37 Underhåll och energi för truckar	1·6	— 1·2	— 2·3	1·1	0·5	—	—	—
38 » av övriga inventarier	2·5	+ 0·6	+ 0·6	1·4	0·2	0·4	0·4	0·1
71 Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand	48·0	+ 5·9	+ 7·1	19·6	5·9	12·8	2·5	7·2
72 Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran	11·0	+ 1·6	+ 1·0	3·8	3·4	—	3·8	—
73 Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor...	27·8	— 2·4	— 3·3	5·0	6·4	4·7	6·9	4·8
74 » » » » » » bränsle utom brännolja för hand	19·4	+ 1·9	+ 2·5	1·0	0·3	—	14·5	3·6
75 Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom bränn- olja med kran	1·0	+ 0·6	+ 0·7	0·7	0·3	—	—	—
76 Lastn., lossn., lagr. av virke för hand ...	29·1	+ 3·5	+ 4·8	9·4	10·4	8·7	—	0·6
77 » » » » » » med kran ...	4·5	—	+ 0·2	—	4·5	—	—	—
78 » » » » » » övriga förrådseffek- ter för hand	441·0	+ 17·8	+ 13·4	157·4	57·4	82·4	73·9	69·9
79 Lastn., lossn., lagr. av övriga förrådseffek- ter med kran	14·3	+ 0·9	+ 1·3	8·7	2·8	0·4	2·4	—
80 Färgrivning	0·9	—	—	—	0·9	—	—	—
81 Lastning och lossning av lokstenkol för hand	15·0	— 0·7	— 5·5	1·2	—	—	0·9	12·9
82 » » » » » » med kran	7·2	— 1·9	— 1·3	2·9	2·0	—	0·2	2·1
91 Transportkostn. för tjänstegods, skrot ...	32·8	— 2·2	+ 3·1	2·5	3·9	0·9	7·0	18·5
93 » » » » » » virke ...	22·0	+ 3·4	+ 5·7	1·8	7·1	7·7	2·8	2·6
94 » » » » » » övrigt ...	144·9	— 0·1	— 17·2	48·5	25·3	21·3	13·4	36·4
95 » » » » » » körslor etc.	4·6	— 1·3	+ 0·1	0·4	—	—	4·2	—
96 Växlingstjänst	16·6	— 0·3	+ 0·7	11·8	1·1	3·7	—	—
98 Automobiltransporter med S J fordon ...	13·1	+ 3·3	+ 3·7	—	6·8	4·1	2·2	—
99 Trucktransporter	5·6	+ 0·2	+ 0·6	4·3	1·3	—	—	—
Summa	1 464·0	+ 43·4	+ 26·6	484·7	259·3	243·1	216·6	260·3
Summa personal- och sakliga utgifter	2 352·5	+ 71·1	+ 96·4	734·8	425·4	401·3	375·9	415·1
<i>Inkomster:</i>								
500 Ej specificerade inkomster	—	—	—	—	—	—	—	—
552 Hyror för kolupplagsplatser	24·6	— 2·1	— 4·8	20·3	2·6	—	1·1	0·6
565 Uthyrning av kolkrananordningar	50·3	+ 39·3	+ 24·6	—	—	—	1·0	49·3
Summa inkomster	74·9	+ 37·2	+ 19·8	20·3	2·6	—	2·1	49·9
Summa utgifter (saldo)	2 277·6	+ 33·9	+ 76·6	714·5	422·8	401·3	373·8	365·2

Konto		Samtliga huvudverkstäder		
		Bokf.utg.	+ — mot kostn.stat	+ — mot f. å.
<i>Gemensamma omkostnader.</i>				
79 05, 10, 20	Administration samt befäl i verkstaden ...	2 331·4	+ 81·9	+ 220·6
15	Kompensation för fam.pens.-avdrag	254·1	— 4·7	— 4·5
30	Övriga välfärdsanordningar (sjukavl. m. m.)	1 312·8	+ 59·1	+ 45·9
40, 50	Uppvärmning, belysning	992·0	+ 87·6	+ 275·6
60, 70	Arbetsmaskiner, maskinella anordn. m. m., transporter, lossning och lastning.....	2 071·1	+ 215·1	+ 268·0
80	Övriga underhålls- samt renhålln.-utgifter	1 095·0	+ 133·2	+ 210·0
92, 93	Fraktkostnader	135·0	+ 60·6	+ 39·6
98	Avsättning till förnyelsefond	971·5	—	— 383·9
99	Skatter och onera	108·9	— 9·9	— 6·4
	Summa	9 271·8	+ 622·9	+ 664·9
<i>Underhåll av rullande materiel inklusive andel av ovan angivna gemensamma omkostnader.</i>				
77 00-48	Ånglok	4 930·2	+ 18·9	+ 273·4
50-69	Elektrolok	5 141·0	+ 688·3	+ 747·0
76 00-65	Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer.....	1 170·3	+ 454·1	+ 419·8
	Summa lok m. fl.	11 241·5	+ 1 161·3	+ 1 440·2
77 81	Tvåaxliga personvagnar	2 273·7	— 383·2	— 202·6
82	Fyraxliga »	7 221·4	— 127·8	— 40·2
83	Tvåaxliga post-, fäng. o. resgodsvagnar...	665·5	+ 68·1	+ 104·5
84	Fyraxliga » » » »	581·6	— 35·8	+ 43·2
91	Slutna godsvagnar	2 237·1	+ 162·1	+ 324·0
92	Öppna »	2 981·0	+ 294·4	+ 482·3
93	Malmvagnar	1 192·6	— 176·1	+ 109·6
	Summa vagnar	17 152·9	— 198·3	+ 820·8
<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>				
78 46	Grus- och koltransportvagnar	354·2	+ 33·5	+ 58·7
78 52	Traktorer, truckar och plattformsvagnar...	104·9	+ 15·1	+ 12·4
66	Övriga invent. o. effekter (utom trafikpres.)	54·2	— 1·6	— 2·1
99	Trafikpresenningar.....	767·4	— 179·3	— 188·7
	Summa	1 280·7	— 132·3	— 119·7
<i>Arbeten för kapitalökningsmedel.</i>				
5	Rullande materiel och övriga inventarier	80·3	—	— 201·6
<i>Arbeten för förnyelsefundsmedel.</i>				
8	Byggnader och anläggningar	293·3	—	+ 108·7
9	Rullande materiel och övriga inventarier	1 964·4	—	— 293·6
	Summa	2 257·7	—	— 184·9
<i>Balanserade utgifter.</i>				
3	Arbeten för andra avdelningar vid SJ och för främmande personer	9 878·4	—	+ 1 536·0
	Summa utgifter för verkstäderna	41 891·5	—	+ 3 290·8
	Åvgår krediteringar å konto 3	9 616·5	—	+ 1 400·1

utgifter i tusental kronor.

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro ¹⁾	Tomtebodå	Göteborg— Borås—Varberg	Malmö	Hälsingborg— Ystad—Ronneby	Östersund	Bollnäs	Notviken
710·6	191·5	358·3	357·0	143·2	194·5	143·2	233·1
88·3	17·9	36·4	53·3	6·1	14·9	13·6	23·6
405·7	100·4	211·4	235·1	56·9	76·2	69·5	157·6
289·6	118·5	120·3	64·1	32·3	91·5	91·0	184·7
665·4	130·1	371·1	321·9	82·6	110·2	128·5	261·3
233·8	70·8	202·8	149·1	49·0	66·1	51·7	271·7
53·1	11·9	28·3	2·9	3·5	6·4	6·4	22·5
319·4	54·0	129·8	227·8	33·6	46·9	43·2	116·8
34·3	5·5	16·4	20·7	—	5·3	4·1	22·6
2 800·2	700·6	1 474·8	1 431·9	407·2	612·0	551·2	1 293·9
2 644·6	—	520·8	13·0	489·5	1 115·0	2·1	145·2
1 390·1	0·1	7·5	2 481·7	0·1	9·2	3·2	1 249·1
1 143·5	—	0·7	21·2	1·8	0·8	0·4	1·9
5 178·2	0·1	529·0	2 515·9	491·4	1 125·0	5·7	1 396·2
100·6	282·4	610·7	892·0	48·4	257·5	5·6	136·5
2 767·0	1 720·5	695·8	1 653·4	81·2	136·9	2·7	163·9
77·3	25·1	262·9	42·0	13·9	54·4	150·4	39·5
60·6	213·2	49·1	204·4	3·3	29·8	5·9	15·3
178·0	48·0	1 265·4	62·5	127·6	9·0	478·1	68·5
269·5	63·2	995·7	182·4	453·2	15·1	942·0	59·9
17·2	0·2	1·0	0·8	0·9	—	0·1	1 172·4
3 470·2	2 352·6	3 880·6	2 977·5	728·5	502·7	1 584·8	1 656·0
0·2	0·1	69·8	4·8	8·1	1·9	143·0	126·3
104·9	—	—	—	—	—	—	—
54·2	—	—	—	—	—	—	—
706·1	—	—	0·7	0·4	60·2	—	—
865·4	0·1	69·8	5·5	8·5	62·1	143·0	126·3
24·6	0·3	39·1	7·3	—	—	9·0	—
75·2	14·4	126·0	19·5	7·4	21·1	4·7	25·0
636·5	84·3	467·7	362·4	144·2	34·3	125·0	110·0
711·7	98·7	593·7	381·9	151·6	55·4	129·7	135·0
5 048·2	147·6	2 354·9	822·2	239·9	293·2	407·4	565·0
15 298·3	2 599·4	7 467·1	6 710·3	1 619·9	2 038·4	2 279·6	3 878·5
4 892·1	145·2	2 082·8	919·9	237·1	301·3	398·6	639·5

¹⁾ Härunder ingå 838·5 tusen kronor för underhållsarbeten å SJ rullande materiel, som utförts av Kalmar Verkstads AB.

Hyresverksamheten: Direkta utgifter vid de olika bansektionerna och distriktet (annuitet, nämligen avsättning till förnyelsefond och ränta å byggnadskapital, ej inräknad).

Bansektion. nr. Distrikt	Antal eldstä- der i medel- tal för året	Bostadshus och lägenheter i andra hus (stationshus m. fl.)							Hotell och restauranger			
		Totala kostnader							Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar		Summa utgifter (Konto 8402, 57, 58 och 60)	+ - mot kostn. stat
		Summa utgifter (Konto 8102, 57, 58 och 60)	+ - mot kostn.- stat	Härav				Kronor					+ - mot kostn.- stat, kronor
				Under- håll o. föränd- ringar (K. 8160)	Skötsel, ren- hålln. m. m. (K. 8158)	Värme m. m. (K. 8157)	Skatter (K. 8102)		Tusental kronor	Tusental kronor		
*) 1	904	111.9	- 8.3	85.4	9.7	14.0	2.8	94.47	- 4.42	2.8	- 0.9	
2	1 447	205.8	+ 19.1	142.0	25.5	30.1	8.2	98.13	+ 13.82	-	-	
3	1 210	136.4	- 15.6	82.3	11.3	35.7	7.1	68.01	- 10.50	7.9	+ 0.9	
4	1 143	139.2	+ 1.4	99.8	12.9	21.1	5.4	87.31	+ 0.17	2.5	+ 0.7	
24	1 074	166.5	+ 6.0	79.4	39.2	29.9	18.0	73.93	- 6.14	25.5	+ 13.6	
I D	5 778	759.8	+ 2.6	488.9	98.6	130.8	41.5	84.62	- 0.53	38.7	+ 12.9	
*) 5	733	81.3	+ 14.0	60.1	12.4	3.9	4.9	81.99	+ 17.87	7.5	+ 1.9	
6	934	112.6	+ 0.6	64.3	20.4	17.8	10.1	68.84	+ 0.53	1.6	+ 0.6	
7	614	59.3	+ 6.8	36.8	7.4	13.5	1.6	59.93	+ 2.60	1.0	- 0.6	
8	1 286	123.5	+ 21.9	93.3	14.3	8.0	7.9	72.55	+ 15.01	3.2	+ 1.9	
*) 9	1 231	103.6	+ 11.0	73.4	8.8	17.8	4.1	59.63	+ 6.02	0.5	- 0.8	
II D	4 798	480.3	+ 54.3	327.9	62.8	61.0	28.6	68.34	+ 8.73	13.8	+ 2.1	
*) 10	843	103.8	+ 9.1	78.3	7.3	12.8	5.4	92.88	+ 9.61	13.0	+ 0.6	
11	968	94.8	+ 0.3	70.2	12.7	6.6	5.8	72.55	+ 0.24	5.8	+ 1.9	
*) 12	1 253	139.3	+ 21.3	120.1	7.0	8.6	3.6	95.85	+ 16.04	1.6	-	
*) 28	574	82.9	+ 18.8	79.8	2.0	0.9	0.2	139.02	+ 43.20	-	-	
III D	3 638	420.8	+ 49.5	348.4	29.0	28.9	14.5	95.77	+ 14.63	20.4	+ 2.9	
13	824	141.1	+ 45.1	105.0	12.0	19.6	4.5	127.43	+ 54.61	16.9	+ 8.6	
14	1 170	145.3	+ 9.1	106.5	13.6	18.6	6.6	91.03	+ 8.81	13.2	+ 3.1	
15	1 611	151.1	- 2.7	91.8	18.6	34.1	6.6	56.98	- 7.58	13.1	+ 4.3	
16	552	46.8	+ 4.3	35.5	6.0	3.3	2.0	64.31	+ 9.96	7.9	- 1.4	
17	413	57.6	+ 10.9	38.2	3.9	13.9	1.6	92.49	+ 10.17	-	-	
IV D	4 570	541.9	- 1.2²⁾	377.0	54.1	89.5	21.3	82.49	- 3.33	51.1	+ 8.2	
18	784	161.2	- 11.8	100.7	25.4	27.9	7.2	128.44	- 18.88	-	-	
19	1 454	370.3	+ 39.3	294.4	35.2	28.3	12.4	202.48	+ 28.48	50.4	+ 3.4	
20	741	154.3	+ 38.6	81.2	15.1	53.2	4.8	109.58	+ 34.01	13.7	+ 1.8	
*) 21	1 035	181.9	+ 35.2	127.8	15.8	34.3	4.0	123.48	+ 18.65	7.1	+ 0.1	
23	535	83.2	+ 9.5	36.9	5.4	38.1	2.8	68.97	+ 3.55	2.3	+ 0.2	
V D	4 549	950.9	+ 110.9	641.0	96.9	181.8	31.2	140.91	+ 16.05	73.5	+ 5.8	
25	810	106.9	+ 0.6	87.3	6.9	9.4	3.3	107.78	+ 33.71	2.5	- 2.7	
*) 26	520	47.4	+ 11.2	43.3	2.6	1.4	0.1	83.27	+ 26.73	4.3	+ 1.1	
*) 27	524	41.8	+ 13.7	37.5	1.8	2.3	0.2	71.56	+ 19.84	-	-	
*) 29	187	34.8	+ 17.2	34.6	0.2	-	-	185.03	+ 118.19	0.1	- 0.1	
VI D	2 041	230.9	+ 42.8	202.7	11.5	13.1	3.6	99.31	+ 36.11	6.9	- 1.7	
Hela SJ	25 374	3 384.6	+ 258.9	2 385.9	352.9	505.1	140.7	94.03	+ 8.81	204.4	+ 36.8	
Härav för bo- stadshus på orter med hyresmark- nad ¹⁾	1 721	278.6	.	126.6	71.0	49.0	32.0	73.56	.	.	.	

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

¹⁾ Som sådana hus hava för året endast kunnat räknas hus, för vilka funnits särskilda utgifts- och inkomstskalkylnur, nämligen hus, som övertagits av SJ från SJ f. d. änke- och pupilkassa.

²⁾ 68 000 resp. 7 000 kr. av anslaget fördelades icke på de olika bansektionerna.

Hyresverksamheten (forts.): Inkomster, utgifter, beräknad annuitet samt driftresultat för bostadslägenheter vid de olika distrikten.

Distrikt	Inkomster	Direkta utgifter (se förest. tabell)	Normal avsättning till förnyelsefonden (se anmärkningen)	Summa utgifter	Driftöverskott	Driftöverskott per eldstad	Beräknad räntekostnad	Överskott	Överskott per eldstad
	Tusental kronor					Kronor	Tusental kronor		Kronor
D	1 142·9	759·8	340·9	1 100·7	42·2	7:30	823·5	— 781·3	— 135:22
+ mot f. å.	+ 41·8	+ 51·8	·	·	·	·	·	·	·
I D	717·8	480·3	172·5	652·8	65·0	13:55	415·5	— 350·5	— 73:05
+ mot f. å.	+ 27·7	+ 75·1	·	·	·	·	·	·	·
II D	441·2	420·8	152·3	573·1	— 131·9	— 36:26	369·6	— 501·5	— 137:85
+ mot f. å.	+ 41·4	+ 43·8	·	·	·	·	·	·	·
V D	637·0	541·9	233·8	775·7	— 138·7	— 30:35	564·6	— 703·3	— 153:89
+ mot f. å.	+ 18·8	+ 115·1	·	·	·	·	·	·	·
V D	800·1	950·9	228·5	1 179·4	— 379·3	— 83:38	552·5	— 931·8	— 204:84
+ mot f. å.	+ 48·2	+ 43·8	·	·	·	·	·	·	·
VI D	208·0	230·9	43·8	274·7	— 66·7	— 32:68	136·2	— 202·9	— 99:41
+ mot f. å.	+ 55·2	+ 77·9	·	·	·	·	·	·	·
I hela SJ	3 947·0	3 384·6	1 171·8	4 556·4	— 609·4	— 24:02	2 861·9	— 3 471·3	— 136:81
+ mot f. å.	+ 233·1	+ 407·5	·	·	·	·	·	·	·
Lärah för bostadshus på orter med hyresmarknad ¹⁾	494·4	278·6	144·8	423·4	71·0	41:26	349·4	— 278·4	— 161:77
+ mot f. å.	+ 24·0	— 26·9	·	·	·	·	·	·	·

Anm. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1942 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 i andra hus (stationshus m. fl.) den 1/1 1941 investerade kapitalet, beräknat till 77 646·0 tusen kronor, med tillägg av 476·0 tusen kronor, utgörande halva värdet å bostadslägenheter, som övertogs den 1/7 1942 med enskild järnväg. Den extra avsättning till förnyelsefonden, som för tidigare år gjorts i form av konjunkturtillägg, fick för år 1942 formen av en reservavsättning utan opdelning på olika objektgrupper och ingår därför icke i ovan angivna, beräknade förnyelsefondsavsättning för bostadshus och bostadslägenheter; jämför not 1 å sid. 38. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 11·8 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden visserligen enligt ovannämnda kostnadsstat 2 %, men då värdet av dessa lägenheter, vad beträffar de olika distrikten, icke utan omfattande utredningsarbete kan särskiljas från värdet av lägenheter i bostadshus, är avrätningsprocenttalet 1·5 för bostadshus här använt för *samtliga* lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3·62 % för år 1942 mot 3·84 % för närmast föregående år å avseende värdet den 1/1 1942 (78 581·6 tusen kronor) jämte ovannämnda halva värdet å den 1/1 1942 överrädda bostadslägenheter.

¹⁾ Se not 1 å sid. 36.

	Behållning (+) eller brist (-) den 1/1 1942	
	Kr.	
Bana och byggnader.		
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer	+ 9 150 022: 96	
Verkstadsbyggnader	- 1 611 054: 63	
Bostadshus	+ 8 661 286: 60	
Räler och växlar med tillbehör:		
Linjer med stark trafik	+ 2 122 125: 71	
Övriga linjer		
Broar m. m.	+ 3 841 158: 60	
Bangårdsmaskinerier m. m.	+ 2 360 187: 48	
Kollossningskranar och oljecisterner	+ 497 196: 74	
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	+ 3 758 781: 54	
Telegraf- och telefonanläggningar	+ 5 338 616: 21	
Tågfärjelägen	+ 348 362: 75	
Anläggningar för elektrisk tågdrift:		
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar	+ 813 119: 75	
b. Övriga detaljer	+ 2 578 261: 20	
2. Kontaktledningar	+ 14 465 357: 70	
3. Husbyggnader	+ 2 048 591: 71	
4. Maskinella anordningar	+ 9 889 701: 04	
5. Rullande materiel för ledningsrevision	- 170 479: -	
Summa bana och byggnader	+ 64 091 236: 36	
Härav: S J utom malmbanan	+ 54 809 933: 97	
Malmbanan	+ 9 281 302: 39	
Rullande materiel.		
Ånglok	}	
Elektrolok och elektromotortvagnar		
Övriga motortvagnar		
Rälsbussar		
Lokomotorer		
Personvagnar		
Resgodsvagnar		+ 7 616 766: 89
Godsvagnar, slutna		
öppna		
Malmvagnar		
Övriga specialvagnar		
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelse förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel		
Postvagnar		- 485 373: 24
Summa rullande materiel		+ 7 131 393: 65
Härav: S J utom malmbanan		- 4 700 284: 74
Malmbanan		+ 11 831 678: 39
Transport		+ 71 222 630: 01

¹⁾ För åren 1937—1941 avsattes därjämte ett konjunkturtillägg, beräknat med användande av mot inträdd prisstegring svarande koefficienter, olika för olika objektgrupper. För år 1942 avsattes däremot ett konjunkturtillägg, som icke var uppdelat på olika objektgrupper och mera hade karaktär av reservavsättning. Se sid. 40—41. — ²⁾ Saldo av vid försäljning av byggnader tillförda medel samt diverse andra inkomster och utgifter, bokförda å särskilt konto. — ³⁾ Diverse tillförda medel såsom inkomst genom försäljning av fordon, värdet av skrot från slopade dylika m. m.

fondsmedel.

och utgifter under året.

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 31/12 1941 Kr.	Normal avsättningsprocent ¹⁾	Inkomster under år 1942 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1942 Kr.	Behållning (+) eller brist (—) den 31/12 1942 Kr.
107 969 000	2·0	{ ²⁾ 1 500: —}	2 328 871: 56	+ 8 996 152: 11
22 414 100	2·0	{ 2 173 500: 71}	724 593: 29	— 1 884 847: 92
65 861 600	1·5	{ ²⁾ — 6 943: 88}	558 348: 74	+ 9 086 893: 98
{ 67 468 100	3·0	{ 2 024 000: —}	1 473 633: 34}	+ 1 004 995: 43
{ 123 967 600	1·8	{ ²⁾ 55 775: 92}	3 968 672: 86}	
105 494 600	1·3	{ 2 245 400: —}	609 767: 64	+ 4 606 390: 96
44 288 000	2·5	{ 1 375 000: —}	530 889: 96	+ 2 940 497: 52
2 759 100	5·0	{ 138 000: —}	—	+ 635 196: 74
36 813 600	3·0	{ 1 106 200: —}	1 029 551: 73	+ 3 835 429: 81
35 962 500	3·0	{ 1 079 900: —}	280 092: 83	+ 6 138 423: 38
1 242 000	2·0	{ 24 800: —}	—	+ 373 162: 75
3 064 300	1·5	{ 46 000: —}	—	+ 859 119: 75
5 451 000	2·5	{ 136 300: —}	27 349: 57	+ 2 687 211: 63
81 153 100	2·5	{ 2 028 800: —}	447 472: 62	+ 16 046 685: 08
6 526 700	2·0	{ ²⁾ 23 000: —}	7 651: 01	+ 2 194 440: 70
26 853 800	5·0	{ 130 500: —}	359 093: 84	+ 10 873 307: 20
875 700	5·0	{ 1 342 700: —}	—	— 126 679: —
738 164 800	—	16 521 132: 75	12 345 988: 99	+ 68 266 380: 12
679 675 900	—	15 024 432: 75	11 628 182: 17	+ 58 206 184: 55
58 488 900	—	1 496 700: —	717 806: 82	+ 10 060 195: 57
42 121 200	3·0	{ ²⁾ 428 929: 24}	467 655: 02}	+ 8 075 823: 16
98 934 900	4·0	{ 1 275 600: —}	716 887: 79}	
3 983 400	10·0	{ 3 957 400: —}	66 216: 29}	
3 900 600	15·0	{ 398 300: —}	192 509: 28}	
3 115 900	15·0	{ 587 800: —}	142 709: 94}	
69 128 800	3·0	{ 470 900: —}	4 203 003: 52}	
8 352 200	3·0	{ 2 077 800: —}	143 566: 48}	
42 842 600	2·5	{ 252 600: —}	1 823 271: —}	
80 688 400	2·0	{ 1 074 400: —}	3 810 326: 90}	
23 505 500	3·0	{ 1 624 500: —}	10 892: 75}	
1 931 000	3·0	{ 705 200: —}	—}	
—	—	{ 58 500: —}	875 834: —}	
7 236 000	4·0	{ ²⁾ 365: —}	59 261: 47	— 254 369: 71
385 740 500	—	13 202 194: 24	12 512 134: 44	+ 7 821 453: 45
340 878 400	—	⁴⁾ 11 439 038: 33	12 046 801: 45	— 5 308 047: 86
44 862 100	—	1 763 155: 91	465 332: 99	+ 13 129 501: 31
1 123 905 300	—	29 723 326: 99	24 858 123: 43	+ 76 087 833: 57

¹⁾ Efter överföring av 74 820: — 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 31/1 1942
	Kr.
Transport	+ 71 222 630: 01
Sjöfartsmateriel	+ 3 519 191: 45
Materiel m. m. för billinjer.	
Anläggningar	} + 1 169 176: 45
Materiel och inventarier	
Nyinköpta linjer under året	—
Summa billinjer	+ 1 169 176: 45
Inventarier	- 81 448: 42
Härav: S J utom malmbanan	- 806 850: 61
Malmbanan	+ 725 402: 19
<i>Fonden tillfört saldoöverskott vid avslutande av vissa inköpskonton för av statens järnvägar förvärfvade enskilda järnvägar</i>	+ 1 063 330: 05
<i>Extra, å resp. objektslag ej fördelad avsättning enligt Kungl. Maj:ts brev den 12/6 1942</i>	—
Summa Summarum	+ 76 892 879: 54
Härav: S J utom malmbanan	+ 55 054 496: 57
Malmbanan	+ 21 838 382: 97

inkomster och utgifter under året (forts.).

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1941 Kr.	Normal avsättningsprocent ¹⁾	Inkomster under år 1942 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1942 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 31/12 1942 Kr.
1 123 905 300	—	29 723 326: 99	24 858 123: 43	+ 76 087 833: 57
8 586 000	3·0	257 600: —	14 757: 41	+ 3 762 034: 04
{ 3 419 400 }	2) —	88 900: —	102 609: 20	+ 1 979 484: 52
{ 12 230 100 }		{ ³⁾ 16 624: 45 1 622 900: — }	{ 815 507: 18 }	
—		69 420: —	69 420: —	
15 649 500	—	1 797 844: 45	987 536: 38	+ 1 979 484: 52
22 749 900	5·0	{ ³⁾ 18 449: 12 1 139 800: — }	2 181 655: 52	— 1 104 854: 82
20 732 300	—	1 057 204: 87	2 129 519: 51	— 1 879 165: 25
2 017 600	—	101 044: 25	52 136: 01	+ 774 310: 43
—	—	—	—	+ 1 063 330: 05
—	—	24 010 525: —	—	+ 24 010 525: —
1 170 890 700	—	56 947 545: 56	28 042 072: 74	+ 105 798 352: 36
1 065 522 100	—	53 586 645: 40	26 806 796: 92	+ 81 834 345: 05
105 368 600	—	3 360 900: 16	1 235 275: 82	+ 23 964 007: 31

¹⁾ Se not 1 å sid. 38. — ²⁾ 2·0 och 5·0 för anläggningar, 10·0 för släpvagnar utan gengasaggregat och för inventarier, 12·0 för bussar, 15·0 för personbilar och lastbilar samt 25·0 för släpvagnar med gengasaggregat. — ³⁾ Se not 3 å sid. 38.

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	931 768: 79	6 300 000	4 528 659: 34	2 703 109: 45
Förändring av bangården vid Ånge...	68 168: 99	—	18 103: —	50 065: 99
Ny byggnad för reparation av godsvagnar i Tomtebodas jämte förråds- och personallokaler.....	194 808: 91	—	196 949: 67	2 140: 76
Ombyggnad av personallokaler och värmeledningen inom lokstationen i Ånge.....	20 774: 73	—	7 714: 37	13 060: 36
Omändringar inom stationshuset vid Stockholm C	7 000: —	—	15 209: 43	22 209: 43
Omändring av godsmagasin vid Stockholm N	14 778: 69	—	2 619: 87	12 158: 82
Ombyggnad av stationshuset i Norrköping	—	225 000	171 480: 11	53 519: 89
Utvidgning av spårsystemet å Sävenås bangård	—	175 000	41 032: 60	133 967: 40
Utvidgning av spårsystemet vid Ånge bangård	—	200 000	—	200 000: —
Nybyggnad å tomt i kvarteret Pennfåktaren i Stockholm	—	350 000	—	350 000: —
Bostadslägenheter, utvidgning av enrumslägenheter.....	216 395: 34	150 000	142 559: 74	223 835: 60
Bostadslägenheter, moderniseringsarbeten	144 620: 42	500 000	471 142: 29	173 478: 13
Överläggningshus m. m.	91 655: 82	—	30 527: 50	61 128: 32
Diverse arbeten	1 493 237: 68	1 800 000	2 964 532: 72	328 704: 96
<i>Broar, viadukter m. m.</i>	589 044: 61	1 000 000	610 351: 78	978 692: 83
<i>Bangårdsmaskinerier</i>	207 261: 82	300 000	366 295: 63	140 966: 19
<i>Växel- o. signalsäkerhetsanläggningar</i>	722 733: 99	2 000 000	968 800: 31	1 753 933: 68
<i>Anläggningar för telefon samt elektrisk belysning:</i>				
Förbättring av telefonledningarna vid linjen Stockholm—Göteborg jämte bilinjer	55 708: 59	—	39 366: 05	16 342: 54
Utbyggnad av statens järnvägars telefonväxel vid Stockholm C	20 725: —	—	—	20 725: —
Revidering och automatisering av 2 trafiksektionens telefonanordningar.....	150 000: —	—	—	150 000: —
Diverse arbeten å telefon- och kabelanläggningar	574 697: 60	550 000	163 605: 38	961 092: 22
Diverse arbeten å elektriska kraft- och belysningsanläggningar.....	182 652: 42	240 000	144 977: 99	277 674: 43
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
Ombyggnad och modernisering av kontaktledningen samt av högspänningsledningen för belysning å malmbanan	576 546: 30	500 000	119 237: 96	957 308: 34
Diverse arbeten	125 552: 12	480 000	323 339: 68	282 212: 44
Transport kronor	6 388 131: 82	14 770 000	11 296 086: 56	9 862 045: 26

föryrjelsefondsmedel 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	6 388 131: 82	14 770 000	11 296 086: 56	9 862 045: 26
<i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i>				
Omändringsarbeten vid verkstaden i Göteborg	100 000: —	—	35 365: —	64 635: —
Modernisering av verkstaden i Östersund	—	135 000	138 550: 92	3 550: 92
Diverse arbeten	187 950: 44	200 000	268 131: 59	119 818: 85
<i>Anläggning vid förrådsavdelningarna:</i>				
Ombyggnad av huvudförrådet i Östersund	—	150 000	6 135: 70	143 864: 30
Diverse arbeten	85 623: 95	50 000	30 819: 96	104 803: 99
Tågfarjelägen	57 286: 23	10 000	139: 20	67 147: 03
Summa	6 818 992: 44	15 315 000	11 775 228: 93	10 358 763: 51
Rullande materiel.				
Ånglok, smalspåriga, ersättningsanskaffning	—	600 000	195 040: 50	404 959: 50
Överföringsvagnar, ersättningsanskaffning	—	140 000	—	140 000: —
Ånglok, ombyggnad m. m.	372 272: 57	350 000	196 354: 08	525 918: 49
Elektrolok, ombyggnad m. m.	7 836: 14	1 475 000	357 063: 31	1 125 772: 83
» reservdelar	173 484: 83	350 000	194 662: 99	328 821: 84
Rälsbussar och släpvagnar	— 44 653: 03	655 000	459 236: 07	151 110: 90
Lokomotorer	207 477: 14	350 000	133 562: 94	423 914: 20
Person- och resgodsvagnar, ersättningsanskaffning	1 223 089: 82	5 500 000	3 478 697: 05	3 244 392: 77
Person- o. resgodsvagnar, ombyggnad	891 197: 61	550 000	567 907: 90	873 289: 71
Postvagnar	190 676: 93	—	—	190 676: 93
Godsvagnar, ersättningsanskaffning	— 585 881: 63	5 700 000	5 220 427: 39	— 106 309: 02
Godsvagnar, ombyggnad	143 995: 66	370 000	111 950: 22	402 045: 44
Diverse arbeten	— 244 652: 94	1 500 000	721 397: 99	533 949: 07
Summa	2 334 843: 10	17 540 000	11 636 300: 44	8 238 542: 66
Sjöfartsmateriel	78 484: 83	25 000	6 959: 60	96 525: 23
Materiel m. m. för biltrafik	65 200: 05	1 000 000	983 605: 03	81 595: 02
Inventarier	564 479: 80	2 600 000	2 123 646: 23	1 040 833: 57
Sammandrag av förestående:				
Byggnader och anläggningar	6 818 992: 44	15 315 000	11 775 228: 93	10 358 763: 51
Rullande materiel	2 334 843: 10	17 540 000	11 636 300: 44	8 238 542: 66
Sjöfartsmateriel	78 484: 83	25 000	6 959: 60	96 525: 23
Materiel m. m. för biltrafik	65 200: 05	1 000 000	983 605: 03	81 595: 02
Inventarier	564 479: 80	2 600 000	2 123 646: 23	1 040 833: 57
Summa	9 862 000: 22	36 480 000	26 525 740: 23	19 816 259: 99
Ersättningsanskaffning för eller reparation av genom olyckshändelser förstörda resp. väsentligt skadade anläggning. och materiel¹⁾:				
Byggnader och anläggningar	—	—	570 760: 06	—
Rullande materiel	—	—	875 834: —	—
Materiel m. m. för biltrafik	—	—	3 931: 35	—
Sjöfartsmateriel	—	—	7 797: 81	—
Inventarier	—	—	58 009: 29	—
Summa	—	—	1 516 332: 51	—

1) Utgifter utanför anslagen.

Fordonslag 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	malmtåg	militär-tåg	tjänstetåg		summa	
								arbets-tåg	prov.-o. personal-tåg				
Elektrolok.													
(Normalsp. 1435 mm spårvidd)													
Bg, s	10	10·0	—	791·4	—	41·2	53·1	—	1·6	1·9	3·6	892·8	17·
D	311	305·1	6 678·6	16 521·6	209·9	1 836·4	14 216·2	1·7	477·7	237·8	56·2	40 236·1	502·
F	3	0·8	53·9	8·4	—	—	5·4	—	0·1	—	7·8	75·6	0·
Ha, b, c, d	76	69·6	2·8	1 937·9	67·1	1 003·1	108·0	—	6·5	10·6	53·9	3 189·9	45·
Oa, b ¹⁾	14	14·0	0·2	29·4	1·1	48·6	146·6	412·2	0·8	25·3	—	664·2	37·
Oc	2	1·9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Od	10	10·0	0·9	93·9	33·7	206·9	28·6	7·7	3·6	0·1	4·2	379·6	6·
Oe ¹⁾	5	5·8	—	1·5	0·1	11·3	71·8	230·0	0·1	0·1	—	314·9	5·
Of, Of ²⁾	16	15·3	0·1	4·0	1·3	15·3	860·1	789·2	7·2	0·3	—	1 677·5	14·
Pa	2	2·0	—	88·5	9·1	—	2·2	—	—	—	10·3	110·1	0·
Pb	4	4·0	0·8	193·9	83·6	0·5	23·1	0·7	3·4	0·6	1·9	308·5	6·
Ua	3	3·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ub	56	48·8	—	16·0	1·8	97·7	3·9	—	—	4·4	2·8	126·6	13·
Uc	1	1·0	—	—	—	0·3	0·3	—	—	—	0·1	0·7	0·
Öa	2	1·9	—	—	—	—	—	—	—	0·8	0·5	1·8	0·
Öb	8	7·7	—	—	—	0·1	—	—	—	1·2	0·1	1·4	0·
Öc	12	12·0	—	1·1	—	1·4	1·7	—	—	3·0	0·1	7·3	10·
Öd	3	2·6	—	0·2	—	0·2	1·3	—	—	0·1	0·2	2·0	3·
Samtliga SJ elektrolok	538	515·5	6 737·3	19 687·8	407·7	3 263·0	15 522·3	1 441·5	501·0	286·2	141·7	47 988·8	665·
varav: å Luleå-Riksgränsen ...	63	63·0	88·2	751·2	267·4	280·4	500·5	1 385·7	10·2	27·2	17·6	3 328·3	72·1
» övriga SJ: elektr. linjer	475	452·5	6 649·1	18 926·7	140·3	2 982·6	15 021·8	—	490·8	259·0	124·2	44 594·5	593·4
» främ. jvg (Rgn-Narvik)	—	—	—	9·9	—	—	—	55·8	—	—	—	65·7	—
Främ. lok å SJ ...	—	—	—	—	—	—	16·7	40·8	—	0·1	—	57·3	—
Motorvagnar.													
Elektromotorvagnar med ström från kontaktledning, normalsp. (1435 mm)													
Förbränningsmotorvagnar.	15	15·0	—	863·6	—	—	—	—	0·1	—	—	863·7	0·6
Normalsp (1435 mm)	27	14·6	—	121·8	—	—	—	—	—	—	1·4	123·2	2·2
Smalsp. (891 mm)..	7	7·0	—	127·1	—	—	—	—	—	—	0·9	128·6	2·7
Samtl. SJ motorvagnar²⁾	49	36·6	—	1 112·5	—	—	—	—	0·1	—	2·3	1 114·9	5·5
SNJ motorvagnar å SJ	—	—	—	14·5	—	—	—	—	—	—	—	14·5	—

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

. 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 motorv. km m. i tåg	Lokresp. motorv. m. m. litt.
						tusetal	h ä r a v i %					
ixlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhållskostnad ¹⁾	b smörjmedelskostnad ¹⁾²⁾			snäll-o. person-tåg	mili-tär-o. bland-tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods-o. tjänste-tåg		
2 814	8 381	187	938·0	943·9	93 800	152 445	68·7	0·3	23·9	7·1	17 075	Bg, s
180 592	227 695	75 667	42 544·7	42 429·0	139 445	15 938 540	36·9	1·6	57·1	4·4	39 613	D
68	209	—	77·0	77·2	96 250	37 437	79·0	—	—	21·0	49 520	F
129 237	36 489	6 810	4 528·2	4 097·9	65 060	542 676	37·9	2·5	7·6	52·0	17 012	Ha, b, c, d
23 608	5 527	170	937·7	854·6	66 979	643 755	0·2	0·1	12·1	87·6	96 922	Oa, b ⁴⁾
9 636	—	—	96·4	57·8	50 737	—	—	—	—	—	—	Oc
23 889	3 818	4 144	625·2	545·6	62 520	86 100	9·7	9·3	8·9	72·1	22 682	Od
4 804	2 066	14	368·6	353·5	63 552	326 734	—	—	12·0	88·0	103 758	Oe ⁴⁾
6 279	8 566	25	1 755·2	1 747·3	114 719	1 723 393	—	0·3	33·3	66·4	102 736	Of ⁴⁾
1 940	1 636	9	129·6	125·1	64 800	13 332	80·8	10·3	2·1	6·8	12 109	Pa
1 922	1 298	1 788	334·0	332·5	83 500	55 269	59·7	31·9	7·3	1·1	17 915	Pb
18 622	—	—	186·8	111·8	62 100	7	—	—	14·3	85·7	—	Ua
303 432	1 391	17	3 174·7	1 963·8	65 055	30 147	6·6	0·5	4·2	88·7	23 813	Ub
5 325	28	—	54·1	32·9	54 100	100	—	—	31·0	69·0	14 286	Uc
2 769	272	901	29·1	20·4	15 316	324	—	—	—	100·0	24 923	Öa
16 864	289	—	170·5	103·6	22 143	40	2·5	—	—	97·5	2 857	Öb
36 159	635	—	379·2	235·8	31 600	661	4·4	—	42·8	52·8	9 055	Öc
6 895	218	—	74·1	46·9	28 500	781	4·6	—	88·0	7·4	39 050	Öd
774 855	298 518	89 732	56 402·6	54 079·6	109 413	19 551 741	—	—	—	—	40 743	S:a
94 469	21 113	7 048	4 345·1	4 023·5	68 970	2 467 460	7·1	2·3	9·8	80·8	74 136	å Le-Rgn
680 386	277 405	82 684	51 991·8	49 990·4	114 899	17 015 505	35·8	1·4	56·8	6·0	38 156	å övr. linj.
—	—	—	65·7	65·7	—	68 776	—	—	—	—	104 683	å fr. jvg
—	—	—	57·3	57·3	—	47 991	—	—	—	—	83 754	Fr. l. å SJ
10 951	14 402	17	1 117·9	1 117·9	74 527	44 916	100·0	—	—	—	5 200	El. motorv.
241	1 642	—	144·2	144·2	98 767	3 638	100·0	—	—	—	2 953	Förbr. motorv.: Norm.
189	599	—	138·6	138·6	19 800	2 856	100·0	—	—	—	2 231	Smalsp.
11 381	16 643	17	1 400·7	1 400·7	38 270	51 410	—	—	—	—	4 611	Samtl. SJ
—	—	—	14·5	14·5	—	497	—	—	—	—	3 428	Främ. jvg:s å SJ

längd och kostnad. — ³⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorvagn i stor del, som motsvarar 1 axel) ingå icke. — ⁴⁾ Lok litt Oa, b och Oe, f bestå vart och ett av två halvor, vilka äro var sitt loknummer. Emär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som 1 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 ensam 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 m.m.				
Ånglok.														
1. Med SJ litterabeteckning märkta. (Normalsp. 1435 mm spårvidd.)														
A	8	6.3	175.0	60.8	—	9.9	5.0	—	2.5	—	253.2	7.		
B	85	76.8	129.3	820.5	2.7	420.2	1 072.8	109.3	144.5	0.2	2 639.5	78.		
Cd	16	3.5	—	152.7	—	—	—	—	—	—	152.7	0.		
E, E2	130	127.5	317.9	625.9	314.8	2 133.1	951.3	88.2	85.4	0.7	4 517.3	98.		
Ga, b	21	18.9	1.9	1.4	—	34.1	573.6	25.4	15.4	—	651.8	11.		
J	45	43.1	—	1 153.4	170.0	185.2	16.3	2.1	4.7	0.2	1 531.9	12.		
Ka, f	27	23.4	—	89.1	0.1	117.9	4.6	0.5	25.1	0.1	237.4	19.		
Ke, h	56	52.3	—	22.2	1.4	14.3	0.4	0.1	0.5	—	38.9	13.		
L	47	45.2	2.0	1 856.5	188.0	164.2	33.6	6.8	5.0	0.1	2 256.2	12.		
Mc	2	1.6	—	0.1	—	0.1	42.3	—	0.7	—	43.2	0.		
Na	39	37.8	—	0.5	—	7.4	0.4	0.3	0.7	0.1	9.4	5.		
OKa	2	2.0	—	64.0	—	10.1	1.2	1.2	1.4	—	77.9	2.		
OKe	3	3.0	19.9	8.0	—	18.3	35.4	3.5	0.2	—	85.3	5.		
R	3	0.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.		
Sa	40	39.7	32.8	1 590.9	34.4	138.1	31.7	4.4	1.2	—	1 833.5	20.		
Sb	5	5.0	0.6	237.2	54.6	21.4	0.9	0.9	—	—	315.6	2.		
Ta, b	8	9.1	—	6.4	—	12.2	4.1	0.2	7.2	—	30.1	2.		
W	5	3.3	—	64.8	0.2	6.6	2.6	—	0.1	0.9	75.1	5.		
Y3 ²⁾	3	3.0	—	53.0	—	20.1	4.8	—	—	—	77.9	0.		
Summa 1.	545	502.3	679.4	6 807.4	766.2	3 313.2	2 780.9	242.9	294.6	2.3	14 886.9	297.		
Samtliga SJ ånglok (se sid. 48 å:														
I distr.	63	54.1	—	472.1	31.0	193.5	127.3	1.0	14.5	1.0	840.4	34.		
II »	95	91.0	—	1 050.5	114.4	647.3	314.2	9.4	60.5	0.1	2 196.4	23.		
III »	127	119.0	22.4	1 698.7	35.8	528.1	187.7	6.4	28.6	0.4	2 508.0	80.		
IV »	164	151.1	315.4	2 843.5	76.2	1 403.5	1 231.0	72.9	117.0	0.8	6 060.3	77.		
V »	109	109.0	308.9	688.8	557.1	528.7	751.5	147.8	63.9	0.2	3 046.9	75.		
VI »	151	134.1	35.8	3 787.0	101.3	909.0	417.1	11.3	25.7	0.5	5 287.7	66.		
Huvudverkstaden i Örebro (avställda)	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Summa	718	658.3	682.5	10 540.6	915.8	4 210.1	3 028.8	248.8	310.1	3.0	19 939.7	358.		

¹⁾ Härav 8 litt. Cd och 1 Tb. — ²⁾ Inkl. 2 med L & HJ övertagna, med litt. Y3 redan före övertagand betecknade lok. Dessa båda lok ingå å sid. 62 som L & HJ-lok.

fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm ³⁾ i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ⁴⁾					per 100 lokkm i tåg-tjänst	Lok-litt.
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhålls-kostn.	b bränsle-mängd samt bränsle- och smörjmedels-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			
3 105	923	3 335	291.3	284.3	46 238	38 322	88.0	—	3.8	8.2	15 135	A
50 551	20 491	29 555	3 283.0	3 130.4	42 747	773 647	22.9	3.5	52.5	21.1	28 659	B
1 007	874	—	163.3	160.0	46 657	17 393	99.9	—	0.1	—	11 390	Cd
142 258	38 366	23 169	6 037.9	5 449.7	47 356	1 093 392	14.2	7.1	26.7	52.0	24 205	E, E2
7 140	4 656	268	734.6	708.8	38 868	283 823	0.3	3.0	90.0	6.7	43 544	Ga, b
30 685	12 809	10 409	1 851.5	1 744.5	42 958	162 102	61.3	11.9	2.4	24.4	10 582	J
45 813	3 245	588	714.8	493.4	30 547	35 543	21.2	0.3	2.5	76.0	14 972	Ka, f
155 747	364	92	1 609.7	831.8	30 778	3 655	33.9	2.4	1.3	62.4	9 396	Ke, h
27 920	10 143	2 563	2 548.0	2 433.8	56 372	261 796	73.3	11.7	3.3	11.7	11 603	L
731	329	—	50.9	47.9	31 813	20 486	—	—	98.6	1.4	47 421	Mc
135 369	114	26	1 368.3	691.8	36 198	2 678	1.1	6.2	2.2	90.5	28 489	Na
1 356	583	—	93.6	88.0	46 800	15 193	76.7	2.3	2.3	18.7	19 503	OKa
1 715	972	829	107.9	102.9	35 967	35 001	24.5	3.8	57.8	13.9	41 033	OKe
1 468	30	48	14.8	7.6	18 50.0	—	—	—	—	—	—	R
23 271	14 158	919	2 086.7	2 000.6	52 562	218 727	74.9	2.8	5.6	16.7	11 929	Sa
2 245	2 255	2 287	340.1	337.9	68 020	46 294	66.9	19.6	0.7	12.8	14 669	Sb
5 479	343	1	87.4	60.7	9 604	8 130	13.7	1.6	18.6	66.1	27 010	Ta, b
3 097	913	2 779	111.4	103.3	33 758	4 824	78.2	0.5	4.0	17.3	6 423	W
1 500	1 033	46	93.6	88.2	31 200	11 711	35.9	—	18.6	45.5	15 033	Y3
640 457	112 601	76 914	21 588.8	18 765.6	42 980	3 032 717	—	—	—	—	20 372	S:ma 1.
99 131	8 291	6 591	1 866.4	1 400.5	34 499	143 598	33.5	4.0	27.8	34.7	17 087	I d.
136 648	17 677	16 133	3 586.6	2 971.0	39 413	412 435	27.7	4.4	25.5	42.4	18 778	II »
151 779	26 707	12 347	4 106.5	3 425.7	34 508	436 865	41.8	1.2	22.6	34.4	17 419	III »
122 445	39 666	28 565	7 362.1	6 886.3	48 723	1 227 214	30.6	2.2	35.8	31.4	20 250	IV »
122 239	23 437	20 115	4 344.7	3 820.7	39 860	685 470	23.9	18.6	38.6	18.9	22 497	V »
128 759	30 521	108	6 641.9	6 059.3	49 530	705 538	48.4	1.4	21.0	29.2	13 343	VI »
761 001	146 299	83 859	27 908.2	24 563.5	42 394	3 611 120	—	—	—	—	18 110	S:a

³⁾ Här i 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. — ⁴⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn $\frac{1}{4}$ av hela antalet) ingå icke.

Lokslag och f. d. enskild järnvägs ägaremärke	Antal lok vid årets slut	Medel-antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensam lok
			i tåg-tjänst										
			snäll-tåg	per-son-tåg	blan-dade-tåg	lokal-gods-tåg	fjänn-gods-tåg	mili-tärtåg	tjänstetåg		Summa		
arbets-tåg för banavd.	prov-, perso-naltåg m.m.												
Ånglok (forts.).													
2. Med SJ litterabeteckning ej märkta.													
a. Normalspåriga 1 435 mm spårvidd													
CVJ (nr 14—18) ...	5	5·0	0·4	88·2	0·5	58·9	26·3	1·2	1·0	—	176·5	2·3	
HHJ (f. d. EJ litt. H3)	4	4·0	0·3	236·7	—	1·2	0·9	0·5	—	—	239·6	0·7	
HHJ (f. d. EJ litt. N3)	2	2·0	—	4·1	—	9·3	6·7	0·1	0·4	—	20·6	1·0	
Övriga tenderlok ...	53	52·7	2·4	1 390·9	16·1	246·7	155·6	3·8	7·2	0·1	1 822·8	25·3	
Tanklok	40	36·7	—	556·1	23·3	74·2	8·2	0·3	1·8	0·1	664·1	18·6	
Summa a.	104	100·4	3·1	2 276·0	39·9	390·3	197·8	5·9	10·4	0·2	2 923·6	48·1	
b. Smalspåriga.													
Tenderlok { 1067 mm	8	3·9	—	118·8	—	35·3	0·6	—	—	—	154·7	—	
Tanklok { spårvidd	20	11·8	—	277·9	26·6	97·5	9·8	—	0·3	0·3	412·4	1·3	
Tenderlok { 891 mm	10	10·0	—	306·9	21·5	109·6	11·8	—	0·1	—	449·2	6·4	
Tanklok { spårvidd	31	29·9	—	753·6	61·6	264·2	27·9	—	4·7	0·2	1 112·2	5·4	
Summa b.	69	55·6	—	1 457·2	109·7	506·6	50·1	—	5·1	0·5	2 129·2	13·1	
Summa 2.	167	150·0	2·8	3 492·4	149·6	886·4	240·3	5·3	15·1	0·7	4 792·6	59·5	
Samtl. SJ ånglok²⁾	718	658·3	682·5	10 540·6	915·8	4 210·1	3 028·8	248·8	310·1	3·0	19 939·7	358·5	
varav: å SJ	—	—	682·5	10 509·4	888·2	4 207·5	3 028·8	248·8	310·1	3·0	19 878·3	358·5	
» främ. jvg ⁴⁾	—	—	—	31·2	27·6	2·6	—	—	—	—	61·4	—	
Främ. lok å SJ ⁵⁾ ...	—	—	—	39·7	4·3	10·5	—	4·3	0·1	—	58·9	2·0	

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 reservtjänsttimmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänsttimmar 2. — ²⁾ Av vagnar i tåg med

f. 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	F. d. ägare-märke. Lokslag
						tusental	h ä r a v i %					
växlings- änst	stations- tjänst	reserv- tjänst	a under- hålls- kostn.	b bränsle- mängd samt bränsle- och smörjmedels- kostnad	snäll- o. person- tåg		mili- tär- o. bland. tåg	fjärr- gods- tåg	övr. gods- o. tjänste- tåg			
3 554	1 188	4	214·4	199·0	42 880	38 155	31·3	0·6	23·1	45·0	21 618	CVJ
964	768	244	249·9	247·1	62 475	38 425	98·4	0·3	0·7	0·6	16 037	H3
941	403	—	31·0	27·1	15 500	4 647	4·1	0·5	51·6	43·8	22 558	N3
9 848	10 231	6 394	2 146·8	2 030·7	40 736	245 447	58·2	0·3	20·3	21·2	13 465	Tender- lok
3 110	8 786	271	1 013·8	866·4	27 634	79 553	66·0	4·9	3·6	25·5	11 979	Tanklok
8 417	21 376	6 913	3 655·9	3 370·3	36 413	406 227	—	—	—	—	13 895	S:a a.
2 405	206	—	178·8	167·2	45 846	17 853	62·2	—	0·6	37·2	11 540	Tender- lok
6 170	1 003	5	575·3	496·5	48 754	41 869	43·9	1·9	3·7	50·5	10 153	Tanklok
7 298	2 903	5	529·3	498·6	52 930	39 405	41·4	4·7	3·8	50·1	8 759	Tender- lok
6 254	8 210	22	1 380·1	1 265·3	46 157	73 049	36·9	5·9	4·7	52·5	6 568	Tanklok
2 127	12 322	32	2 663·5	2 427·6	47 905	172 176	—	—	—	—	8 086	S:a b.
8 639	32 527	6 701	6 038·5	5 523·7	40 257	535 331	—	—	—	—	11 170	S:a 2.
1 001	146 299	83 859	27 908·2	24 563·5	42 394	3 611 120	—	—	—	—	18 110	Samtl.
1 001	146 299	83 859	27 846·8	24 502·1	—	3 607 462	—	—	—	—	18 148	å SJ
—	—	—	61·4	61·4	—	3 658	—	—	—	—	5 958	3 fr. jvg
2 466	—	—	85·5	73·2	—	6 861	—	—	—	—	11 649	Fr. lok

e i växlingsrörelse. Tonkm av lok ingå *icke*. — ³) Fördelning å olika distrikt se sid. 46 o. 47. — ⁴) Ängelholm—Kippans och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, båda trafikerade av SJ. — ⁵) Huvudsakligen norska lok å banstickorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

Fordonslag och littera	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensam lok, motorvagn m. m.
			i tåg-tjänst										
			snäll-tåg	person-tåg	bland-tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	militär-tåg	tjänstetåg		Summa	
								arbets-tåg	prov-o. personal-tåg				
Rälsbussar.													
Yo	68	62·0	8·5	3 668·1	—	—	—	—	—	—	3·9	3 680·5	1·4
Y	62	48·8	—	2 010·5	—	—	—	—	0·7	—	3·7	2 014·9	3·9
Yp	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ymo och Ym	9	6·3	—	243·7	—	—	—	—	—	—	2·4	246·1	0·9
Samtliga SJ rälsbussar	140	117·1	8·5	5 922·3	—	—	—	—	0·7	—	10·0	5 941·5	6·2
Främ. rälsbuss å SJ	—	—	—	0·1	—	—	—	—	—	—	—	0·1	—
Lokomotorer.													
Z (smalsp.)	7	3·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zm	55	32·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4·9
Zs	54	32·2	—	—	—	11·9	—	—	—	1·5	—	13·4	14·7
Zsc	6	2·1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zsh	22	18·6	—	0·3	—	—	—	—	—	0·1	—	0·4	4·9
Zss	2	1·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samtliga SJ lokomotorer	146	89·3	—	0·3	—	11·9	—	—	—	1·6	—	13·8	22·1

1) I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reser-tjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: rälsbussar: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2; lokomotorer: med-ltal beräknas per tjänstgöringstimme, varför antalen lokomotorkm i tåg-tjänst och av ensam lokomotor evalverats till timmar genom delning med 10. — 2) Av vagnar i tåg- men ej i växlings- och stations-tjänst.

fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm ¹⁾ i tusental vid sam- manställning med underhållskostnad, bränslemängd samt bränsle- och smörj- medelskostnader	Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²⁾						Lok- resp. motorv.- m. m. litt.
vagn- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst			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				
41	9 560	20	3 778.5	60 944	34 983	99.9	—	—	0.1	950	Yo
58	986	54	2 029.3	41 584	17 866	99.8	—	—	0.2	887	Y
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Yp
—	1 673	—	263.1	41 762	2 304	98.9	—	—	1.1	936	Ymo, Ym
99	12 219	74	6 070.9	51 844	55 153	—	—	—	—	928	S:a
—	—	—	0.1	—	1	—	—	—	—	1 000	Fr. r. å S J
			Tjänstgöringstimmar								
1 887	—	—	1 887	609	892	0.6	—	—	99.4	6 464	Z
28 911	386	—	29 737	926							Zm
45 673	123	—	48 546	1 508							Zs
1 648	213	—	1 861	886							Zsc
33 128	—	—	33 608	1 807							Zsh
2 388	13	—	2 401	2 001							Zss
13 635	735	—	118 040	1 322							S:a

ligrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår icke.
³⁾ Härav voro 5 lokomotorer litt Zm avställda som reserv vid huvudverkstaden i Örebro och 5 litt Zm samt 1 litt Zs avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningar. — ⁴⁾ Exkl. i not 3 angivna.

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

Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon							Av antalet fordon i tjänst voro				
ag	litt.	befintliga ¹⁾	i tjänst	aktiv tjänst ²⁾	reparation ³⁾	revision	pannspolning	överliggning ⁴⁾	avställning		i aktivtjänst ⁵⁾	under rep. eller rev. ⁶⁾	under pannspolning	överliggande ⁷⁾	avställning ⁸⁾
									a ⁵⁾	b ⁶⁾					
	Sb	5·0	5·0	275	48	11	17	7	5	2	75·3	16·2	4·7	1·9	1·9
	SGG	1·0	0·8	·	·	—	·	—	·	·	·	·	·	·	
	SSJ	6·8	4·8	144	109	2	13	30	57	10	39·5	30·4	3·6	8·2	18·3
	Ta	6·6	3·3	118	162	—	5	22	18	40	32·3	44·4	1·4	6·0	15·9
	Tb	11·2	5·8	84	228	—	3	17	9	24	23·0	62·5	0·8	4·7	9·0
	TJ	3·0	2·3	177	130	—	4	5	19	30	48·5	35·5	1·2	1·4	13·4
	UVHJ	9·8	8·6	185	59	—	8	8	105	—	50·7	16·2	2·2	2·2	28·7
	VBHJ	8·0	8·0	264	70	5	12	5	9	—	72·3	20·5	3·3	1·4	2·5
	W	5·0	3·3	196	86	—	10	2	15	56	53·7	23·6	2·7	0·5	19·5
	YJ	24·6	20·7	219	60	2	24	6	39	15	60·0	17·0	6·6	1·6	14·8
	Y3	1·0	1·0	207	55	28	21	6	43	5	56·7	22·7	5·8	1·6	13·2
	ÖCBa	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	ÖCBb	1·0	1·0	185	123	—	19	29	—	9	50·7	33·7	5·2	7·9	2·5
	Samtl. normalsp. ånglok	671·4	602·7	253	54	8	11	14	13	12	69·3	17·0	3·0	3·8	6·9
	1067mm:														
	BKB	12·0	11·8	285	17	26	21	3	5	8	78·0	11·8	5·8	0·8	3·6
	VTJ	4·0	3·9	262	27	44	9	12	1	10	71·8	19·4	2·5	3·3	3·0
	891 mm:														
	FJ	4·0	3·3	257	46	—	16	18	2	26	70·4	12·6	4·4	4·9	7·7
	KBJ	7·0	7·0	288	15	29	8	16	4	5	78·9	12·1	2·2	4·4	2·4
	KTsJ	4·0	4·0	296	45	12	9	1	1	1	81·1	15·6	2·5	0·3	0·5
	MAJ	3·0	2·8	275	22	48	12	2	6	—	75·3	19·2	3·3	0·5	1·7
	NHJ	2·0	1·8	193	128	—	4	11	7	22	52·9	35·1	1·1	3·0	7·9
	SRJ	1·0	1·0	178	153	—	7	—	5	22	48·8	41·9	1·9	—	7·4
	ULB	7·0	7·0	264	45	14	11	—	1	30	72·3	16·2	3·0	—	8·5
	VÅHJ	8·8	8·8	268	23	24	10	28	5	7	73·4	12·9	2·7	7·7	3·3
	ÖSmJ	4·3	4·2	216	41	31	9	18	34	16	59·2	19·7	2·5	4·9	13·7
	Xoa	12·0	12·0	217	87	1	—	—	54	6	59·5	24·1	—	—	16·4
	Xa	3·0	3·0	210	31	4	—	—	115	5	57·5	9·6	—	—	32·9
	Xob	1·8	1·4	87	255	—	—	—	—	23	23·8	69·9	—	—	6·3
	Xb	2·7	1·7	7	308	—	—	—	—	50	1·9	84·4	—	—	13·7
	Xod	8·0	4·7	—	—	—	—	—	—	365	—	—	—	—	100·0
	Xd	5·0	2·0	—	—	—	—	—	—	365	—	—	—	—	100·0
	Xog	1·2	0·9	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	Xg	2·3	1·9	165	63	—	—	53	78	6	45·2	17·3	—	14·5	23·0
	XDd	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	XDg	3·0	2·0	113	125	—	—	—	32	95	31·0	34·2	—	—	34·8
	XFd	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Xomg	3·0	3·0	145	153	43	—	5	13	6	39·7	53·7	—	1·4	5·2
	Xmb	1·4	1·4	—	323	—	—	—	42	—	—	88·5	—	—	11·5
	Xmg	3·3	2·6	115	131	50	—	—	69	—	31·5	49·6	—	—	18·9
	Yo	63·5	61·0	267	78	1	—	3	13	3	73·2	21·6	—	0·8	4·4
	YDo	1·0	1·0	83	245	—	—	37	—	—	22·7	67·1	—	10·2	—
	Y	60·3	47·4	229	70	—	—	9	21	36	62·7	19·2	—	2·5	15·6
	Ysb	1·8	1·4	—	—	—	—	—	87	278	—	—	—	—	100·0
	Yp	1·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ymo	2·6	2·5	291	68	—	—	—	2	4	79·7	18·6	—	—	1·7
	Ym	4·0	3·8	133	141	32	—	4	16	39	36·4	47·4	—	1·1	15·1
	Zm	50·2	32·1	181	75	—	—	46	43	20	49·6	20·5	—	12·6	17·3
	Zs	51·3	32·2	197	70	4	—	48	24	22	54·0	20·2	—	13·2	12·6
	Zsc	6·0	2·1	126	191	—	—	7	41	—	34·5	52·3	—	1·9	11·3
	Zsh	22·0	18·6	232	72	—	—	38	5	18	63·6	19·7	—	10·4	6·3
	Zss	2·0	1·2	121	167	1	—	75	1	—	33·2	46·0	—	20·5	0·3
	Z smalsp.	2·4	2·3	122	61	145	—	21	2	14	33·4	56·4	—	5·8	4·4
	EJ smalsp.	2·0	0·8	—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·

h från reparations- eller revisionsplats samt dagar i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — 4) Till följd av inträffad n- och beldag, inställda tåg o. d. — 5) I väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — A sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive utlåning till banavdelningen, EJ n. n. — 7) Inklusive fordon under putsning. — 8) Inklusive fordon under gång till och från reparations- eller revisionsplats samt fordon i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — 9) Härunder ingår ej 5 för huvudvektständer avdelade lokomotorer och 1 för förrädsavdelning i Örebro avdelad sådan.

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 Vattenfallstyrelsen	
	År 1942	+ - mot f. å.	Vattenfallstyrelsen	Sjdsvenska Kraft-A.B.		År 1942	+ - mot f. å.	
			År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.
<i>Energiförbrukning i tusental kWh.</i>								
Uppmätt totalförbr. 1)	745 357	+ 69 053	599 087	+ 58 487	146 270	+ 10 566	87 859	+ 5 771
Härav använd för:								
bandriften ²⁾ , 50 p/s	721 179	+ 68 669	581 116	+ 58 340	140 063	+ 10 329	80 267	+ 5 800
belysning m. m. ³⁾ , 50 p/s	24 178	+ 5 957	17 971	+ 4 260	6 207	+ 1 697	7 592	— 22
Huvudverkstads- drift ⁴⁾ , 50 p/s.....	6 400	+ 900	4 540	+ 500	1 860	+ 400	2 250	+ 130
Fasta större värme- poster ⁵⁾ , 16 ² / ₃ p/s	26 500	— 3 400	21 500	— 3 000	5 000	— 400	8 534	+ 3 699
Förbrukning per lokkm, kWh ...	14.6	— 0.3	—	—	—	—	20.0	— 0.9
<i>Energikostnad i tusental kronor.</i>								
Fasta avgifter	2 515.1	+ 231.6	2 128.6	+ 229.1	386.5	+ 2.5	1 000.0	—
Rörliga	11 861.8	+ 2.3	9 163.2	— 250.6	2 698.6	+ 252.9	396.4	+ 44.4
Summa	14 376.9	+ 233.9	11 291.8	— 21.5	3 085.1	+ 255.4	1 396.4	+ 44.4
<i>Medelkostnad per kWh, öre.</i>								
Fast avgift	0.338	—	0.355	+ 0.003	0.264	— 0.020	—	—
Rörlig	1.591	— 0.163	1.520	— 0.212	1.845	+ 0.044	—	—
Total avgift	1.929	— 0.163	1.885	— 0.208	2.109	+ 0.024	1.589	0.067

1) Vad beträffar S J utom malmbanan trefasström, mätt vid driftcentralernas primärsidor, och vad beträffar malmbanan, enfas- och trefasström, mätt vid kraftverket i Porjus. — 2) Inklusive nedan angivna förbrukning för fasta värmeposter. Mängderna mätta i driftcentralerna och, vad beträffar malmbanan, omräknade till värden, avseende kraftverket i Porjus. — 3) Inklusive nedan angivna förbrukning i huvudverkstadsdrift. Mängderna mätta i driftcentralerna och, vad beträffar malmbanan, omräknade till värden, avseende kraftverket i Porjus. — 4) Mängderna mätta vid förbrukningsplatserna och omräknade till värden, avseende driftcentralerna, vad beträffar S J utom malmbanan, och avseende kraftverket i Porjus, vad beträffar malmbanan. Mängderna ingå i ovan angivna mängder för belysning. — 5) Mätt vid förbrukningsplatserna. Mängderna ingå i ovan angivna mängder för bandriften. Motsvarande bruttomängder kunna ej angivas med tillräcklig noggrannhet.

Stenkol, brännertorv och ved.

Här ingå 149 808¹⁾ ton utländska (f. å. 216 762), 29 022²⁾ ton svenska (f. å. 28 023) stenkol, 10 473 ton brännertorv (f. å. 576) och 1 140 291 m³ ved, varav 1 132 500 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för elduggöring å loken (f. å. 642 100, varav 634 770 som lokbränsle). De svenska stenkolen, brännertorven och veden äro evaluerade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0.64, 0.50 och 0.11—0.19; jfr. sid. 56.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad	
	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.	per ton	
									År 1942	+ - mot f. å.
	ton	ton	kg	kg	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Ånglok	366 451	+ 23 264	1 492	— 4	33 545.6	+ 8 494.6	136.57	+ 27.33	91.54	+ 18.1

	Kostnad (exkl. transportkostnader å S J) samt förbrukningspris i medeltal för året							
	Per ton utländska stenkol		Per ton svenska stenkol		Per ton loktorv		Per m ³ ved	
	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.	År 1942	+ - mot f. å.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Kostnad.....	65.00	+ 6.63	35.00	+ 1.85	58.46	.	3) 18.86	+ 2.21
Medelförbrukningspris..	65.00	+ 5.83	35.00	+ 1.92	40.42	.	3) 18.88	+ 2.91

Bränsleförbrukningen för lok av olika littera framgår av tabell å sid. 56—57.

1) Inkl. 120 ton stenkolsbriketter. — 2) Inkl. 5 ton koks. — 3) Med tillämpning av för den egentliga lokveden (97 % av ovan angivna vedmängd) fastställt förbrukningspris, d. v. s. bortsett från att mindre partier utgjorts av lövved, slipersved m. m. (se sid. 56), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Oljebränsle samt gasvesed och -träkol.

Bränsleslag	Förbrukad		m ä n g d		Kostnad (exkl. fransportkostnader å S)		Medelkostnad		Medelförbruknings-	
	S u m m a		Per 100 motvagns- eller rälsbuss-km)		S u m m a		per liter		pris per liter)	
	År 1942	+ mot f. å.	År 1942	+ mot f. å.	År 1942	+ mot f. å.	År 1942	+ mot f. å.	År 1942	+ mot f. å.
Fordon	liter	liter	liter	liter	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	öre	öre
<i>Bensin, bentyl o. motyl:</i>										
Motorvagnar	161	— 29 539	•	•	0.1	— 22.2	•	•	77.0	+ 1.9
Rälsbussar	32 465	— 61 435	•	•	25.5	— 33.9	•	•	78.4	+ 15.1
Lokomotorer	4 530	— 17 970	•	•	3.6	— 9.7	•	•	78.8	+ 3.2
Summa	37 156	— 108 944	—	—	29.2	— 65.8	—	—	78.4	+ 13.4
<i>Solarolja:</i>										
Motorvagnar	—	— 60 300	—	—	—	— 18.3	—	—	—	—
Rälsbussar	—	— 3 700	—	—	—	— 2.0	—	—	—	—
Lokomotorer	3 411	— 2 589	•	•	1.8	— 0.6	•	•	53.0	+ 13.0
Summa	3 411	— 66 589	—	—	1.8	— 20.9	—	—	53.0	+ 20.6
<i>Folagen:</i>										
Lokomotorer	1 438	+ 138	•	•	0.8	+ 0.3	•	•	53.2	+ 14.7
<i>Gasvesed:</i>										
Motorvagnar	13 706	+ 12 612	hl.	hl.	31.0	+ 28.0	•	•	kr. pr hl	kr. pr hl
Rälsbussar	57 913	+ 35 460	4.6	+ 0.4	132.7	+ 71.0	10.53	— 1.02	2.26	— 0.49
Lokomotorer	37 427	+ 20 807	•	•	91.7	+ 46.0	•	•	2.29	— 0.46
Summa	109 046	+ 68 879	—	—	255.4	+ 145.0	—	—	2.34	— 0.41
<i>Gassträkol:</i>										
Motorvagnar	895	+ 564	•	•	3.8	+ 2.4	•	•	4.25	+ 0.02
Rälsbussar	167 069	+ 37 714	3.8	+ 0.2	708.6	+ 161.4	16.11	+ 0.88	4.24	+ 0.01
Lokomotorer	41 938	+ 16 215	•	•	178.6	+ 69.8	•	•	4.26	+ 0.03
Summa	209 902	+ 54 493	—	—	891.0	+ 233.6	—	—	4.24	+ 0.01

Oljebränsle, gasvesed- och träkolsträkolbrukningen för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 58—60.

1) För lokomotorer per tjänstgöringstimm; jfr not 1 å sid. 50. — 2) Vid leverans i fat.

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

Fordonsslag och littera	Medel- antal fordou i tjänst	Bränsleförbrukning						Per 100 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			
Änglok.									
1. Med S J litterabeteckning märkta.									
(Normalsp., 1 435 mm spårvidd.)									
A	6:3	1 125	36	—	15 375	3 747	1 318	87	
B	76:8	47 015	3 279	14	53 354	58 144	1 857	65	
Cd	3:5	816	28	—	7 310	2 069	1 293	114	
E, E 2	127:5	22 938	3 322	1 801	410 270	95 394	1 750	72	
Ga, b	18:9	10 945	1 278	16	9 337	13 349	1 883	43	
J	43:1	2 796	153	18	112 836	21 977	1 260	119	
Ka, f	23:4	2 107	907	215	29 261	7 741	1 569	105	
Ke, h ²⁾	52:3	4 338	5 224	2 143	40 964	15 677	1 885	—	
L	45:2	1 994	481	1 743	151 554	28 793	1 183	102	
Mc	1:6	695	—	—	1 689	980	2 046	43	
Na ³⁾	37:8	10 708	1 362	774	28 773	16 830	2 433	—	
OKa	2:0	2 172	117	—	1 018	2 418	2 748	141	
OKe	3:0	999	1 096	—	155	1 726	1 677	41	
R	0:8	—	—	—	—	—	—	—	
Sa	39:7	10 199	5 599	11	63 237	24 478	1 224	103	
Sb	5:0	873	858	—	16 433	4 200	1 243	85	
Ta, b	9:1	922	29	104	1 636	1 269	2 091	77	
W	3:3	869	—	3	1 220	1 076	1 042	162	
Y 3	3:0	978	605	—	89	1 380	1 563	104	
Summa 1	502:3	122 489	24 374	6 842	944 511	301 248	1 605	76	
2. Med S J litterabeteckning ej märkta.									
a. Normalspåriga, 1 435 mm spårvidd.									
H H J (f. d. E J litt. H 3)	4:0	2 745	950	—	123	3 374	1 365	85	
H H J (f. d. E J litt. N 3)	2:0	366	423	—	13	638	2 354	104	
C V J (nr 14—18)	5:0	529	63	314	14 336	3 150	1 583	73	
Övriga tenderlok	52:7	8 558	1 858	2 899	65 955	22 345	1 100	82	
Tanklok	36:7	6 183	1 354	22	36 355	13 205	1 524	127	
Summa a	100:4	18 381	4 648	3 235	116 782	42 712	1 267	91	
b. Smalspåriga.									
Tenderlok } 1 067 mm ...	3:9	2 604	—	—	1 705	2 892	1 730	150	
Tanklok } 11:8	2 664	—	—	—	10 245	4 396	885	87	
Tenderlok } 10:0	675	—	187	18 937	3 969	796	91		
Tanklok } 891 mm ...	29:9	2 995	—	209	48 111	11 234	888	135	
Summa b	55:6	8 938	—	396	78 998	22 491	926	115	
Summa 2	150:0	24 208	3 275	3 631	195 644	61 191	1 108	99	
Samtliga S J änglok å S J	658:3	149 808	29 022	10 473	1 140 291	366 451	1 492	82	
varav: å I distriktet	54:1	7 213	—	—	80 510	20 823	1 487	87	
» II »	91:0	15 845	390	799	183 835	47 570	1 601	85	
» III »	119:0	29 235	27 306	6 813	26 928	54 666	1 596	92	
» IV »	151:1	38 008	—	—	396 007	105 025	1 525	75	
» V »	109:0	34 269	5	—	185 972	65 710	1 720	76	
» VI »	134:1	25 238	1 321	2 861	267 039	72 657	1 199	90	

¹⁾ Svenska stenkol, brännorv, löv- (334^o), lok- (1112914^o, osort. 2915²), barr- (1057⁴), pann- (7487¹) och slipersved (15942⁸) m³, evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0⁶⁴, 0⁸⁰, 0¹², 0¹⁷, 0¹⁷, 0¹⁶, 0¹⁶ och 0¹¹. — 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-antalen ingår 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 i tåg-tjänst icke beräknats för dessa. —

kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll 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	
								Änglok.
372.6	6.8	111.5	131.06	2.39	38.28	8.66	2.53	A
4266.0	80.6	1060.4	136.28	2.57	32.30	4.76	1.13	B
196.0	3.0	55.5	122.50	1.88	33.99	10.76	2.98	Cd
9655.7	141.9	1536.4	177.18	2.60	25.45	7.32	1.05	E, E 2
952.4	22.4	337.3	134.37	3.16	45.92	3.09	1.05	Ga,b
2362.9	46.3	448.8	135.45	2.65	24.24	12.80	2.29	J
747.5	18.8	204.0	151.50	3.71	28.54	10.12	1.91	Ka,f
1391.1	30.2	399.1	167.24	3.63	24.79	—	—	Ke,h ³⁾
3171.6	45.9	537.7	130.81	1.89	21.10	11.23	1.82	L
78.6	0.7	14.1	164.09	1.46	27.70	3.46	0.58	Mc
1359.2	41.2	473.0	196.47	5.96	34.57	—	—	Na ⁴⁾
168.1	4.1	10.3	191.02	4.66	11.00	9.79	0.54	OKa
107.5	7.6	22.1	104.47	7.39	20.48	2.55	0.50	OKe
—	—	0.2	—	—	1.35	—	—	R
2090.6	66.3	562.8	104.50	3.31	26.97	8.76	2.26	Sa
404.8	6.9	63.7	119.80	2.04	18.73	8.17	1.28	Sb
99.7	3.4	72.6	164.25	5.60	83.07	6.08	3.08	Ta,b
80.5	1.7	43.5	77.93	1.65	39.05	12.13	6.08	W
88.2	6.2	13.7	99.89	7.02	14.64	6.64	0.97	Y3
27 593.0	533.5	5 966.7	147.04	2.84	27.64	9) 7.06	9) 1.34	Summa 1
218.7	7.7	70.6	88.51	3.12	28.25	5.52	1.76	H H J
39.7	2.0	8.8	146.49	7.38	28.39	6.49	1.26	H H J
334.7	7.7	27.3	168.19	3.87	12.73	7.78	0.59	C V J
2051.7	46.5	639.9	101.03	2.29	29.81	7.50	2.21	Övriga tenderlok
1159.6	33.2	194.1	133.84	3.83	19.15	11.17	1.60	Tanklok
3 804.4	97.1	940.7	112.88	2.88	25.73	8.12	1.85	Summa a
207.1	5.3	26.8	123.86	3.17	14.99	10.73	1.30	Tenderlok
377.0	12.4	46.0	75.93	2.50	8.00	7.48	0.79	Tanklok
422.4	10.4	171.6	84.72	2.09	32.42	9.67	3.70	Tenderlok
1141.7	33.7	251.0	90.23	2.66	18.19	13.74	2.77	Tanklok
2 148.2	61.8	495.4	88.49	2.55	18.60	10.94	2.30	Summa b
5 694.2	149.2	1 856.7	103.09	2.70	22.47	9.23	2.01	Summa 2
33 545.6	692.4	7 402.8	136.57	2.82	26.53	7.54	1.46	Samt. SJ änglok
2035.4	33.8	⁵⁾ 184.4	145.33	2.41	—	8.51	—	I distriktet
4656.7	95.3	⁵⁾ 367.5	156.74	3.21	—	8.35	—	II "
3800.6	162.5	⁵⁾ 224.6	110.94	4.74	—	6.37	—	III "
10 171.8	147.2	⁵⁾ 682.3	147.71	2.14	—	7.29	—	IV "
5834.1	101.7	⁵⁾ 517.7	152.70	2.66	—	6.79	—	V "
7047.0	151.9	⁵⁾ 496.1	116.30	2.51	—	8.72	—	VI "

¹⁾ Härav 80 ton stenkolsbriketter. — ²⁾ Härav 40 ton stenkolsbriketter. — ³⁾ Härav 5 ton koks. — ⁴⁾ Härav enligt beräkning cirka 7800 m³ användas för eldpudding å lok och sålunda cirka 1132500 m³ som lokbränsle. — ⁵⁾ Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete. De underhållskostnader, som uppstått vid huvudverkstäderna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning. — ⁶⁾ Medeltal för lok av de typer, för vilka medeltal per 1000 bruttotonkm ovan angivits.

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför

Fordonslag och littera	Medelantal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning								Per 100 rälsbuss-km ¹	Per 1000 bruttoton-km i tåg-tjänst ¹
		Gengas-		Brännolja (>solar>) tusental liter	Fotogen tusental liter	Bensin tusental liter	Bentyl tusental liter	Motyl tusental liter	Per tjänstgöringstimme ¹ liter		
		ved hl	kol hl								
Rälsbussar.											
Yo	62 ⁰	51 119	101 573	—	—	1 ⁶	13 ⁶	4 ⁸	.	.	
Y	48 ⁸	3 630	63 409	—	—	0 ²	10 ³	2 ¹	.	.	
Ymo och Ym.....	6 ³	3 164	2 087	—	—	—	—	—	.	.	
Yp	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Samtliga SJ rälsbussar	117¹	57 913	167 069	—	—	1⁸	23⁹	6⁹	.	.	
Lokomotorer i tåg- och växlingstjänst.										Per tjänstgöringstimme ¹ liter	.
Z (smalsp.)	3 ¹	589	25	—	—	—	—	—	.		
Zm	32 ¹	5 260	6 665	—	0 ¹	0 ¹	1 ²	0 ⁴	.		
Zs	32 ²	19 355	14 340	—	—	—	1 ⁹	0 ¹	.		
Zsc	2 ¹	1 925	199	1 ⁸	—	—	—	—	.		
Zsh	18 ⁶	7 076	20 709	—	1 ⁰	0 ²	0 ⁴	0 ³	.		
Zss	1 ²	3 222	—	1 ⁶	0 ⁴	—	—	—	.		
Samtliga lokomotorer i tåg- och växlingstjänst	89³	37 427	41 938	3⁴	1⁵	0³	3⁵	0⁸	.	.	

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 januari—september rörande gengasdrivna rälsbussar har emellertid framgått, att medelförbrukningen per 100 busskm varit av gengasved 4⁶ hl och av gengaskol 3⁸ 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								
Totala, tusental kr.			Per 100 rälsbusskm, ²⁾ kr.			Per 1000 bruttotonkm i tåg ³⁾ tjänst, kr. ³⁾		Fordonslag och littera
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
Rälsbussar.								
563·7	26·1	743·4	14·92	0·66	19·67	15·71	20·71	Yo
287·8	11·0	459·2	14·18	0·54	22·68	15·99	25·51	Y
15·3	0·8	74·7	5·82	0·69	28·39	6·22	20·33	Ymo och Ym
—	—	1·3	—	—	—	—	—	Yp
866·8	37·9	1 278·6	14·28	0·62	21·06	15·39	22·69	Samtliga
Per tjänstgöringstimme ⁴⁾								
Lokomotorer.								
1·7	0·2	14·2	0·91	0·11	7·53	—	—	Z (smalsp.)
42·4	4·7	78·6	1·43	0·16	2·64	—	—	Zm
111·1	6·6	113·4	2·29	0·14	2·34	—	—	Zs
6·1	1·6	14·2	3·28	0·86	7·63	—	—	Zsc
106·2	5·2	94·0	3·16	0·15	2·80	—	—	Zsh
9·0	1·5	14·1	3·75	0·62	5·87	—	—	Zss
276·5	19·8	328·5	2·34	0·17	2·78	—	—	Samtliga

²⁾ I antalen rälsbusskm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänsttimmar, evalverade till busskm genom multiplikation, växlings- och stationstjänsttimmar med 10, reservtjänsttimmar med 2; jfr not 1 å sid. 50. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och gällande förbrukningspris under olika perioder. — ³⁾ Medelantalen erhållna genom delning av kostnaderna per 100 rälsbusskm med antalet bruttotonkm per 100 busskm 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. För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedeltal per 1000 tonkm beräknats, emedan med lokomotorer huvudsakligen utförts växlingstjänst och tonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporteras; jfr not 3 å sid. 56. — 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. 50. 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.).

Fordonslag och littera	Medel- antal fordon i tjänst	K o s t n a d e r					
		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.		Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst kr. ²⁾	
		Smörj- medel	Underhåll	Smörj- medel	Underhåll		
Elektrolok.							
(Normalsp., 1435 mm spårvidd).							
Bg, s	10 ⁰	1 ⁹	120 ⁸	0 ²⁰	12 ⁸⁸	0 ⁷⁵	
D	305 ¹	813 ⁸	5 629 ⁹	1 ⁹²	13 ²³	0 ³³	
F	0 ⁸	0 ⁶	24 ¹	0 ⁷⁸	31 ⁸⁰	0 ⁶³	
Ha, b, c, d	69 ⁶	13 ⁵	638 ⁷	0 ³³	14 ¹⁰	0 ⁸³	
Oa, b ³⁾	14 ⁰	53 ²	479 ²	6 ²³	51 ¹⁰	0 ⁵³	
Oc ⁴⁾	1 ⁹	0 ⁹	82 ³	1 ⁵⁶	85 ³⁷	—	
Od	10 ⁰	22 ³	202 ²	4 ⁰⁹	32 ⁸⁴	1 ⁴³	
Oe ⁵⁾	5 ⁸	36 ⁴	235 ⁷	10 ³⁰	63 ⁹⁴	0 ⁶²	
Of, Of ²⁾	15 ³	118 ⁴	794 ⁶	6 ⁷⁸	45 ²⁷	0 ⁴⁴	
Pa	2 ⁰	4 ⁹	76 ⁰	3 ⁹²	58 ⁶⁴	4 ⁸⁴	
Pb	4 ⁰	15 ⁷	66 ⁴	4 ⁷²	19 ⁸⁸	1 ¹¹	
Ua ⁴⁾	3 ⁰	1 ⁵	36 ⁵	1 ³⁴	19 ³⁹	—	
Ub	48 ⁸	49 ⁴	382 ⁷	2 ⁵²	12 ⁰⁵	0 ⁵¹	
Uc ⁴⁾	1 ⁰	0 ¹	1 ⁷	0 ³⁰	3 ¹⁴	—	
Öa ⁴⁾	1 ⁹	—	20 ⁴	—	70 ¹⁰	—	
Öb ⁴⁾	7 ⁷	0 ⁵	65 ⁴	0 ⁴⁸	38 ³⁶	—	
Öc ⁴⁾	12 ⁰	1 ⁶	200 ⁸	0 ⁶⁸	52 ⁹⁵	—	
Öd ⁴⁾	2 ⁶	0 ¹	3 ⁴	0 ²¹	4 ⁵⁹	—	
Samtliga S J elektrolok	515⁵	1 134⁸	9 060⁸	2¹⁰	16⁰⁶	0³⁹	
varav å I—V distr. utom malmbanan	452 ⁵	914 ⁷	7 115 ³	1 ⁸³	13 ⁶⁹	0 ³⁶	
» » malmbanan	63 ⁰	215 ⁹	1 917 ⁵	5 ³⁷	44 ⁷⁷	0 ⁶⁰	
» » främ. jvg (Rgn— Narvik)	—	4 ²	28 ⁰	6 ⁴⁰	42 ³⁷	0 ⁴¹	
Elektromotorvagnar.							
Normalsp. (1435 mm)	15 ⁰	⁸⁾ 7 ⁹	78 ⁸	0 ⁷¹	7 ⁰⁵	1 ³⁶	
Förbränningsmotorvagnar⁵⁾.							
	Medel- antal vagnar i tjänst	Gengas-		Brännolja 'solar' tusental liter	Bensin, bentyl och motyl liter	Per 100 motorvagn- km ⁶⁾	Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst ²⁾
		ved hl	kol hl				
Normalsp. (1435 mm)	14 ⁶	8 212	856	—	—	.	.
Smalsp. (891 mm)	7 ⁰	5 494	39	—	⁷⁾ 161	.	.
K o s t n a d e r							
	Medel- antal vagnar i tjänst	Totala, tusental kr.			Per 100 motorvagnkm kr.		Per 1 000 bruttoton- km i tågtjänst, kr. ²⁾
		Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll
Normalspåriga	14 ⁶	⁸⁾ 22 ²	⁸⁾ 3 ³	125 ²	15 ⁴⁰	2 ²⁹	86 ⁸²
Smalspåriga	7 ⁰	⁸⁾ 12 ⁷	⁸⁾ 1 ⁹	83 ²	9 ¹⁶	1 ³⁷	60 ⁰³

¹⁾ Uppgifter rörande elektroloken och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tills vidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifter uteslutande ur 1932 års drifttjänst-tatistik; se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 54. — ²⁾ Se not 2 å sid. 56. — ³⁾ Se not 4 å sid. 45. — ⁴⁾ Med lok litt. Oc, Ua, Uc och Ö utfördes huvud-akligen växlingstjänst, vartör medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för dessa. — ⁵⁾ Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 58. — ⁶⁾ Inklusive till kilometer evalverade växlings-, stations- och reservtjänsttimmar; jfr not 1 å sid. 44. — ⁷⁾ Härav bensin 106, bentyl 51 och motyl 4 l. — ⁸⁾ 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⁾				Vagnaxelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad ³⁾	
		Å S J	Å främmande järnvägar	I färjetrafik å svensk sträcka	Summa		kronor	per 1000 vagnaxelkm kr.
Personvagnar:								
2-axliga: C, EC	1 746	.	.	.	.	.	.	.
CD, ECD	22	.	.	.	.	.	.	.
CDF, ECDF	10	.	.	.	.	.	.	.
CF, ECF	300	.	.	.	.	.	.	.
4-axliga: CC2	212	.	.	.	.	.	.	.
Summa	2 290	.	.	.	.	.	2 623 277	.
4-axliga: Ao	256	.	.	.	.	.	.	.
ABCo	44	.	.	.	.	.	.	.
ACo	204	.	.	.	.	.	.	.
Bo, EBo	240	.	.	.	.	.	.	.
BCo, EBCo	1 408	.	.	.	.	.	.	.
EBo, EBDFo	8	.	.	.	.	.	.	.
Co, ECo, ECNo ..	2 732	.	.	.	.	.	.	.
CDo, ECDo, ECDFo	72	.	.	.	.	.	.	.
CFo, ECFo	144	.	.	.	.	.	.	.
BFo, EBFo	68	.	.	.	.	.	.	.
Ro	144	.	.	.	.	.	.	.
RCo	20	.	.	.	.	.	.	.
Summa	5 340	.	.	.	.	.	8 266 082	.
Post- och resgodsvagnar:								
2-axliga: D, ED	36	.	.	.	.	.	.	.
DF, EDF	80	.	.	.	.	.	.	.
F, EF	1 208	.	.	.	.	.	.	.
YF, YFm	84	.	.	.	.	.	.	.
Summa	1 408	.	.	.	.	.	784 627	.
4-axliga: Do, EDo	88	.	.	.	.	.	.	.
DFo, EDFo	400	.	.	.	.	.	.	.
Fo, EFo	192	.	.	.	.	.	.	.
YCFo	4	.	.	.	.	.	.	.
Summa	684	.	.	.	.	.	649 628	.
Summa person-, post-, fång- och resgodsvagnar	9 722	824 721	23 140	132	847 993	87 224	12 323 614	14 ⁵³
Slutna godsvagnar:								
2-axliga: G, H	16 636	559 719	472 643	12	632 374	38 012	2 849 024	4 ⁵¹
Öppna gods- och specialvagnar:								
2-axliga: I, KN, L, N, NN, O, Q 12, 15, 21.	37 588	719 886	488 786	73	808 745	21 516	3 808 537	5 ⁵⁹⁴
3-axliga: M, Sa.								
4-, 6- och 10-axliga: Ib, Ibö, M, Ob, Q1, 19, 23, Sb, d	10 344	172 523	6 436	—	178 959	17 301	1 516 439	8 ⁴⁷
Malmvagnar (å malmb.): 3-axl.: M	—	—	—	—	—	—	836 394	—
Trafikpresenningar	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa summeram	74 290	2 276 849	191 005	217	2 468 071	33 222	21 334 008	6⁸⁷⁴

¹⁾ Inklusive 1 258 axlar tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade, men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilkas vagnaxlars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhöriga Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. — ²⁾ Inklusive det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämnda 1 258 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen: av person-, post-, fång- och resgodsvagnar 23 011 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnaxlar, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 19 770 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 27 520 000 km. Icke heller ingå här av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda axelkm. Underhållskostnad för de delar av motorvagn och rälsbuss, som motsvara person- och resgodsvagnaxelkm, kunna svårigen särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagn resp. rälsbuss. *Hela* underhållskostnaden ingår därför i föregående tabell över luktjänsten m. m. och kostnader för andra. — ³⁾ För SJ och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnad för övriga i SJ vagnpark inregistrerade vagnar. — ⁴⁾ Approximativt beräknade efter antalet vagnaxlar. — 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 (21 516 × 1 258 = 27 067 128), vilket antal troligen är i överkant.

Kostnaderna för lok- och vagn tjänst

Maskinsektionernas samtliga kostnader, trafiksektionernas kostnader för rälsbuss-, lokomotor-, vagn- och delkostnads- och

Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotor-tjänstkostnader.	Med lok framförda tåg					
	Snälltåg	Förorts-personotåg	Övriga-personotåg	Militär-tåg	Blandade tåg	Fjärr-godståg
Sektionsledning, ¹⁾ ångloksdrift, förbränningsmotorvagns-, rälsbuss- och lokomotor-drift	9 504	—	151 742	3 922	8 481	41 319
Sektionsledning, ¹⁾ elektrolok och elektromotorvagnsdrift	69 083	21 762	173 378	5 955	6 448	165 435
Avlöning till lokpers., ångloksdrift, förbränningsmotorvagns-, rälsbuss- och lokomotor-drift ...	197 316	—	3 164 726	106 959	397 391	1 077 023
Avl. t lokpers., elektrolok o. elektromotorvagnsdrift	1 189 050	540 224	3 041 720	175 697	95 570	4 054 507
Avlöning till personal i lokstallar, ångloksdrift och förbränningsmotorvagnsdrift ²⁾	32 357	—	358 748	35 277	62 208	255 330
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ångloksdrift	57 759	—	557 978	10 962	37 698	168 698
Avlöning till pers. i lokstallar, elektrolok och elektromotorvagnsdrift	155 183	77 529	474 781	39 714	21 963	588 160
Bränslekostn., inkl. transportkostn. för stenkol och lokved men exkl. dylika för oljebränsle samt gengasved och -kol ³⁾ , ångloksdrift etc.	1 254 237	—	13 152 587	300 546	1 265 988	4 595 835
Elektrisk energi för tåg- o. vagnväxlingstjänst...	2 232 562	753 030	4 061 020	129 307	106 038	5 575 217
Smörjningsmaterialier för ånglok, förbränningsmotorvagnar, rälsbussar och lokomotorer	18 051	—	312 703	6 802	28 731	84 335
Smörjningsmat. f. elektrolok o. elektromotorvagnar	142 163	60 659	328 409	10 251	14 741	324 498
Materialier för putsn., belysn. m. m. av ånglok etc.	1 402	—	23 111	1 504	3 353	11 910
» » » » » elektroloke etc.	5 711	3 192	17 204	1 340	809	23 425
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok och förbränningsmotorvagnsdrift ⁴⁾	15 555	—	244 887	16 862	38 057	138 014
Sakliga kostn. för lokstallar, elektroloksdrift etc.	24 689	5 747	96 048	3 962	2 957	91 177
Underhåll av byggn. o. invent. ångloksdrift etc. ⁵⁾	7 826	—	60 982	5 361	10 691	37 144
» » » » » elektroloksdrift etc.	25 671	6 974	50 432	2 097	2 491	99 525
» » » » » ånglok vid huvudverkstäder	163 870	—	1 903 737	53 579	177 991	758 024
» » » » » driftverkstäder	80 514	—	958 919	30 300	110 460	321 845
» » » » » elektrolok vid huvudverkstäder ...	569 909	193 549	1 346 900	42 318	44 676	1 432 064
» » » » » driftverkstäder	436 283	210 696	1 076 375	31 261	46 512	1 012 563
» » » » » elektromotorvagnar	—	—	—	—	—	—
» » » » » förbränningsmotorvagnar	—	—	—	—	—	—
» » » » » rälsbussar jämte rälsbussläpvagnar	—	—	—	—	—	—
» » » » » lokomotorer	—	—	—	—	—	—
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden	6 688 695	1 873 362	31 556 387	1 013 976	2 483 254	20 856 042
Häraf: ångloksdrift etc. ...	1 838 391	—	20 890 120	572 074	2 141 049	7 489 477
elektroloksdrift etc.	4 850 304	1 873 362	10 666 267	441 902	342 205	13 366 565
Avsättning till förnyelsefonden ⁶⁾	923 734	313 119	2 550 980	80 377	185 351	2 574 680
Summa inkl. avsättm. till förnyelsefonden	7 612 429	2 186 481	34 107 367	1 094 353	2 668 605	23 430 722

¹⁾ Kostnad för sektionsledning vid maskinsektioner, utom vad beträffar rälsbusståg och lokomotor-tjänst, vilka sektionsledningskostnader utgöras av andel av sådana kostnader vid trafiksektioner. Rälsbuss- och lokomotor-personal tillhör nämligen trafiksektioner. — ²⁾ Kostnader av ifrågakvarande slag för rälsbusståg och lokomotor-tjänst 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 bränsle kostnaderna ingå icke kostnader för transporter å SJ av oljebränsle eller gengasved och -kol, emedan sådan 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 lokomotor-tjänst hava inga sakliga kostnader utsatts, enär desamma icke utan omfattande utredningar kunna bokföringsmässigt särskiljas från motsvarande kostnader för andra tåg slagsgrupper och delvis kunna antagas icke ingå i lok- och vagn-tjänstkostnader (konto 44, 46 och 47) utan stationstjänstkostnader (konto 52). Approximativt kunna de beräknas på sätt framgår av not 4 å sid. 94 i drift-tjänststatistiken för år 1939. — ⁵⁾ Kostnader för underhåll av byggnader och inventarier för rälsbusståg och lokomotor-tjänst 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. — ⁶⁾ Normal avsättning, alltså exklusivt den extra avsättning, som i form av reservavsättning ersatte de närmast föregående årens konjunkturtillägg; jfr not 1 å sid. 38

ördelade på olika tågslagsgrupper, kronor.

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

t o m m a l m t å g			Motorvagnståg ¹⁾	Rälsbusståg ¹⁾	Lokomotortjänst ²⁾	Gemensam växlingslok-tjänst ²⁾	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa exklusive malmtåg	Malmtåg
Lokal-godståg	Arbets-tåg	Prov-personnaltåg m. m.								
59 873	3 812	44	4 277	30 557	7 566	59 885	4 473	2 410	387 865	—
35 787	2 913	1 444	9 245	—	—	63 133	6 609	2 158	563 350	26 455
2 414 805	192 174	1 390	62 209	933 801	231 195	2 480 516	867 884	235 189	12 362 578	—
1 425 507	176 078	45 363	143 861	—	—	2 918 019	1 827 908	273 981	15 907 485	474 621
418 082	105 164	134	7 441	—	—	259 778	—	—	1 534 519	—
245 058	50 278	216	—	—	—	227 642	13 263	8 090	1 377 642	—
257 105	21 799	7 064	32 541	—	—	253 208	—	—	1 929 047	140 904
3 226 584	491 475	4 175	¹⁾ 77 311	¹⁾ 1000 604	¹⁾ 265 007	5 719 913	343 518	190 722	34 888 499	—
1 123 450	59 437	33 476	72 186	—	—	627 591	—	—	14 773 314	540 335
133 640	11 058	92	¹⁾ 7 664	¹⁾ 38 213	¹⁾ 19 379	79 989	11 353	5 622	757 629	—
64 332	6 479	3 984	¹⁾ 3 401	—	—	70 808	17 535	4 992	1 052 252	85 111
25 188	1 466	7	4 189	29 887	2 202	15 494	—	—	119 713	—
9 872	918	273	848	—	—	9 291	—	—	72 881	5 406
265 723	21 734	99	7 209	—	—	231 405	18 318	11 662	1 009 525	—
47 846	5 219	1 034	11 589	—	—	74 870	21 553	6 602	393 293	8 770
54 009	5 974	24	4 570	—	—	46 889	4 272	2 822	240 564	—
29 216	2 959	546	1 494	—	—	32 037	5 080	1 410	259 932	10 854
940 971	75 010	—	—	—	—	856 963	—	—	4 930 145	—
488 445	41 337	336	—	—	—	440 449	—	—	2 472 609	—
268 665	27 123	12 560	—	—	—	507 220	—	—	4 444 984	695 974
227 640	24 687	15 716	—	—	—	504 479	—	—	3 586 211	333 665
—	—	—	78 774	—	—	—	—	—	78 774	—
—	—	—	208 437	—	—	—	—	—	208 437	—
—	—	—	—	1 298 094	—	—	—	—	1 298 094	—
—	—	—	—	—	328 468	—	—	—	328 468	—
14 761 798	1 327 094	127 977	737 246	3 331 156	853 817	15 479 579	3 141 766	745 660	104 977 810	2 322 095
11 272 378	999 482	6 517	383 307	3 331 156	853 817	10 418 923	1 263 081	456 517	61 916 287	—
3 489 420	327 612	121 460	353 939	—	—	5 060 656	1 878 685	289 143	43 061 523	2 322 095
894 954	72 324	22 748	500 197	587 800	470 900	1 044 578	17 233	7 894	10 246 869	781 331
15 656 752	1 399 418	150 725	1 237 443	3 918 956	1 324 717	16 524 157	3 158 999	753 554	115 224 679	3 103 426

¹⁾ I kostnaderna för motorvagns- och rälsbusståg ingå även kostnaderna för med motorvagnar, resp. rälsbussar utförd växlings-, stations- och reservtjänst (cirka 28 000 resp. 12 300 timmar, se sid. 65). — ²⁾ I kostnaderna för lokomotortjänst ingå förutom kostnaderna för med lokomotorer utförd växlingstjänst även kostnaderna för ned dylika utförd tågtjänst (cirka 31 000 km, se sid. 65). — ³⁾ Förutom denna, huvudsakligen med särskilda växlingslok men även med tåglok utförda vagnväxling (891 066 timmar) för tåg, merendels tillhörande två eller flera tågslagsgrupper, har vagnväxling utförts under 644 790 timmar huvudsakligen med tåglok och merendels för egna tåg, nämligen med ånglok under 355 568 och med elektrolok under 289 222 timmar. Kostnaderna för sistnämnda vagnväxling, huvudsakligen utförd för egna tåg, ingå i tågtjänstkostnaden för resp. tågslag. — ⁴⁾ För året bokförda kostnader för av SJ motorvagnar resp. rälsbussar och lokomotorer å SJ förbrukade mängder; jfr not 8 å sid. 60 (motorvagnar), resp. not 2 och 4 å sid. 59.

	Med lok framförda					
	Snälltåg	Förorts- persontåg	Övriga persontåg	Militär- tåg	Blandade tåg	Fjärrgods- tåg
Vagntjänstkostnader.						
Sektionsledning	12 628	4 890	54 546	1 624	2 489	33 444
Avlöning till vagnpersonal	1 593 380	476 519	2 537 446	152 126	52 264	1 556 141
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar ...	53 376	9 585	90 568	6 788	5 104	220 619
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar	167 389	30 059	284 022	21 286	5 282	—
Underh. av byggnader och inventarier	83 391	14 975	141 499	10 604	7 595	320 193
» » vagnar o. presenningar vid huvudverkst.	3 551 401	637 756	6 026 008	451 614	185 251	4 721 286
» » » » » driftverkst. ..	519 238	93 243	881 036	66 029	34 816	1 189 282
Hjälpanläggningar	482 207	86 594	818 200	61 319	16 422	77 728
Summa utom avsättning till förnyelsefonden	6 463 010	1 353 621	10 833 325	771 390	309 223	8 118 693
Avsättning till förnyelsefonden ²⁾	876 018	157 314	1 486 415	111 398	53 945	1 697 413
Summa S:arum	7 339 028	1 510 935	12 319 740	882 788	363 168	9 816 106
Summa lok- och vagntjänst	14 951 457	3 697 416	46 427 107	1 977 141	3 031 773	33 246 829
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...	816 507	—	12 609 729	297 553	1 095 542	3 623 362
» » elektrolok å S J o. främmande järnvägar	7 236 778	2 603 038	18 544 341	538 147	437 940	16 673 125
» » elektromotorvagnar å S J	—	723 249	140 971	—	—	—
» » förbränningsmotorv. å S J o. främ. järnv.	—	—	253 875	—	—	—
» » rälsbussar å S J o. främ. järnv.	8 523	—	5 928 324	751	—	—
» » lokomotorer å S J	—	—	723	—	—	—
Summa	8 061 808	3 326 287	37 477 963	836 451	1 533 482	20 296 487
Härav av S J elektrolok å band. Riksgr.—Narvik	—	—	9 955	—	—	—
Av N.S.B. elektrolok å bandelen Abisko—Riksgr.	—	—	—	—	—	16 748
Vagnaxelkilometer i tusental.						
Ångdrift med S J lok å S J o. främmande järnv.	16 948	—	140 866	8 697	¹⁾ 16 863	122 865
Elektrisk drift med S J lok å S J o. främ. järnv.	267 102	50 995	341 120	27 424	¹⁾ 10 298	1 051 190
» » » » motorvagnar å S J.....	—	1 331	260	—	—	—
Övrig motorvagnsdrift med S J motorvagnar å S J och främmande järnvägar	—	—	407	—	—	—
Lokomotordrift med S J lokomotorer å S J.....	—	—	—	—	—	—
Summa	284 050	52 326	482 653	36 121	27 161	1 174 055
Härav i elektrisk drift med S J lok å bandelen Riksgränsen—Narvik	—	—	188	—	—	—
Elektrisk drift med N. S. B. lok å bandelen Abisko—Riksgränsen	—	—	—	—	—	914

¹⁾ Härav kan omkring $\frac{1}{3}$ antagas hava utgjorts av personvagnskm. — ²⁾ Se not 6 å sid. 62.

ördelade på olika tågslag, kronor (forts.)

Tåg utom malmtåg			Motorvagnståg	Rälsbuss-tåg	Lokomotor-tjänst	Gemensam växlings-lok-tjänst ¹⁾	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa	Malmtåg
Lokal-godståg	Arbetståg	Prov., personal-tåg m. m.								
16 027	1 120	238	—	—	—	—	—	—	127 006	4 208
404 325	36 344	19 371	—	—	—	—	—	—	6 827 916	206 758
49 627	4 599	457	—	—	—	—	—	—	440 723	37 907
—	—	1 433	—	—	—	—	—	—	509 471	—
72 026	6 673	714	—	—	—	—	—	—	657 670	55 016
1 125 554	61 940	30 419	—	—	—	—	—	—	16 791 229	1 129 093
282 790	14 815	4 448	—	—	—	—	—	—	3 085 697	308 554
17 485	1 618	4 131	—	—	—	—	—	—	1 565 704	13 356
1 967 834	127 109	61 211	—	—	—	—	—	—	30 005 416	1 754 892
412 324	17 869	7 504	—	—	—	—	—	—	4 820 200	674 700
2 380 158	144 978	68 715	—	—	—	—	—	—	34 825 616	2 429 592
8 036 910	1 544 396	219 440	1 237 443	3 918 956	1 324 717	16 524 157	3 158 999	753 554	150 050 295	5 533 018

Meter ²⁾			Timmar				Km	
			Summa				Summa	
5 036 585	370 947	5 627	23 853 852	405 433	146 299	83 859	635 591	—
3 504 945	307 389	152 203	49 997 906	485 633	298 518	89 732	873 883	1 548 335
—	—	68	864 288	10 951	14 402	—	25 353	—
—	—	2 251	256 126	430	2 241	—	2 671	—
—	—	9 963	5 947 561	—	12 219	74	12 293	—
26 722	3 539	—	30 984	113 635	735	—	114 370	—
8 568 252	681 875	168 112	80 950 717	1 016 082	474 414	173 665	1 664 161	1 548 335
—	12	—	9 967	—	—	—	—	55 760
—	128	—	16 876	—	—	—	—	40 458
136 641	11 996	16	454 892	—	—	—	—	—
127 457	12 473	2 417	1 890 476	—	—	—	—	201 726
—	—	—	1 591	—	—	—	—	—
—	—	—	407	—	—	—	—	—
108	—	—	108	—	—	—	—	—
264 206	24 469	2 433	2 347 474	—	—	—	—	201 726
—	1	—	189	—	—	—	—	8 749
5	—	—	919	—	—	—	—	6 348

1) Se not 3 å sid. 63. — 2) Vad beträffar lok och motorvagnar, ingå här — vilket icke var förhållandet med motsvarande kilometeruppgifter i drifttjänststatistiken för åren före år 1938 — de i not 3 å sid. 63 angivna antalet timmar i växling med huvudsakligen tåglok för lokens egna tåg, evalverade till lokkilometer genom multiplikation med 10.

	Per 10				
	Med 10				
	Snälltåg	Förorts- persontåg	Övriga persontåg	Militär- tåg	Blandad tåg
Lok-, motorvagns-, rälsbuss- och lokomotortjänst- kostnader per arbetsenhet.					
Sektionsledning, ¹⁾ ånglokdrift, förbränningsmotorvagns- samt rälsbuss- och lokomotordrift	1'16	—	1'20	1'32	0'77
Sektionsledning, ¹⁾ elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift ...	0'95	0'84	0'94	1'11	1'47
Avlöning till lokpersonal, ånglokdrift, förbränningsmotor- vagns- samt rälsbuss- o. lokomotordrift	24'17	—	25'10	35'95	36'27
Avlöning till lokpersonal, elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	16'43	20'75	16'40	32'65	21'82
» » personal i lokstallar, ånglokdrift och förbrän- ningsmotorvagnsdrift ²⁾	3'96	—	2'85	11'85	5'68
Avlöning till personal i kol- och vattenstationer, ånglokdrift	7'07	—	4'42	3'68	3'44
Avl. t. pers. i lokstallar, elektrolok- o. elektromotorvagnsdrift	2'15	2'98	2'56	7'38	5'02
Bränslekostnad, inkl. transportkostnad för stenkol och lokved men exkl. dylik för oljebränsle samt gengasved och -kol ³⁾ , ånglokdrift etc.....	153'61	—	104'31	101'01	115'56
Elektrisk energi för tåg- och vagnväxlingstjänst	30'85	28'93	21'90	24'03	24'21
Smörjningsmaterialier för ånglok, förbränningsmotorvagnar, rälsbussar o. lokomotorer	2'21	—	2'48	2'29	2'62
Smörjningsmaterialier för elektrolok o. elektromotorvagnar	1'96	2'33	1'77	1'90	3'37
Materialier för putsning, belysning m. m. av ånglok etc....	0'17	—	0'18	0'51	0'31
» » » » » elektrolok etc.	0'08	0'12	0'09	0'25	0'18
Sakliga kostnader för lokstallar, kol- och vattenstationer, ånglok- o. förbränningsmotorvagnsdrift ⁴⁾	1'91	—	1'94	5'67	3'47
Sakliga kostnader för lokstallar, elektrolokdraft etc.....	0'34	0'22	0'52	0'74	0'68
Underhåll av byggnader o. inventarier, ånglokdraft etc. ⁵⁾ ...	0'96	—	0'48	1'80	0'98
» » » » » elektrolokdraft etc.	0'35	0'27	0'27	0'39	0'57
» » ånglok vid huvud- och driftverkstäder.....	29'93	—	22'71	28'18	26'33
» » elektrolok vid huvud- och driftverkstäder ...	13'91	15'53	13'07	13'67	20'82
» » elektromotorvagnar	—	—	—	—	—
» » förbränningsmotorvagnar	—	—	—	—	—
» » rälsbussar jämte rälsbussläpvagnar	—	—	—	—	—
» » lokomotorer	—	—	—	—	—
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden i medeltal för: ånglokdraft etc.	225'15	—	165'67	192'26	195'43
elektrolokdraft etc.	67'02	71'97	57'52	82'12	78'14
Avsättning till förnyelsefonden ⁶⁾	11'47	12'08	8'19	9'62	12'09
Summa inkl. avsättning till förnyelsefonden i medeltal för ång- och elektrisk drift	94'53	84'00	109'48	130'95	174'02
Vagntjänstkostnader per 1000 vagnaxelkilometer.					
Sektionsledning	0'04	0'10	0'11	0'05	0'09
Avlöning till vagnpersonal.....	5'61	9'34	5'27	4'21	1'93
Smörjningsmaterialier m. m. för alla vagnar	0'19	0'19	0'19	0'19	0'19
Materialier för renhållning, uppvärmning och belysning av personvagnar.....	0'59	0'59	0'59	0'59	0'19
Underhåll av byggnader och inventarier	0'29	0'29	0'29	0'29	0'28
» » vagnar och presenningar vid huvud- o. drift- verkstäder	14'33	14'33	14'33	14'33	8'10
Hjälpanläggningar	1'70	1'70	1'70	1'70	0'60
Summa exkl. avsättning till förnyelsefonden	22'75	26'54	22'48	21'36	11'38
Avsättning till förnyelsefonden	3'09	3'08	3'08	3'08	1'99
Summa inkl. avsättning till förnyelsefonden	25'84	29'62	25'56	24'44	13'37

¹⁾⁻⁵⁾ Se not 1—6 å sid. 62.

ördelade på olika tågslag, kronor (forts.)

okilometer						Per timme					
framförda tåg						Motorvagnståg ¹⁾	Rälsbusståg ¹⁾	Lokomotortjänst ²⁾	Gemensam växlingslok-tjänst ³⁾	Stationsloktjänst	Reservloktjänst
Fjärrgods-tåg	Lokal-gods-tåg	Arbets-tåg	Prov-, pers-naltåg m. m.	Samtliga före-stående tågslag	Malmtåg						
1'14	1'19	1'03	1'21	1'17	—	1'51	0'50	0'06	0'15	0'03	0'03
0'99	1'02	0'95	0'95	0'96	1'71	0'83	—	—	0'13	0'02	0'02
29'72	47'95	51'81	38'32	31'66	—	21'99	15'38	1'97	6'12	5'93	2'80
24'32	40'67	57'28	29'80	21'49	30'65	12'87	—	—	6'01	6'12	3'05
7'05	8'30	28'35	3'69	5'31	—	2'63	—	—	0'64	—	—
4'65	4'87	13'55	5'96	4'73	—	—	—	—	0'56	0'09	0'10
3'53	7'34	7'09	4'64	3'29	9'10	2'91	—	—	0'52	—	—
26'84	123'63	132'49	115'11	114'41	—	4)27'33	4)16'48	4)2'26	14'10	2'34	2'27
33'43	32'05	19'34	21'99	28'15	34'90	6'46	—	—	1'29	—	—
2'33	2'65	2'98	2'54	2'50	—	4)2'71	4)0'63	4)0'16	0'20	0'08	0'07
1'95	1'84	2'11	2'62	1'91	5'49	4)0'30	—	—	0'15	0'06	0'06
0'33	0'50	0'40	0'19	0'28	—	1'48	0'49	0'02	0'04	—	—
0'14	0'28	0'30	0'18	0'13	0'85	0'08	—	—	0'02	—	—
3'81	5'27	5'86	2'73	3'11	—	2'55	—	—	0'37	0'13	0'14
0'55	1'37	1'70	0'68	0'56	0'57	1'03	—	—	0'15	0'07	0'07
1'08	1'07	1'61	0'66	0'76	—	1'62	—	—	0'12	0'03	0'03
0'60	0'83	0'96	0'36	0'44	0'70	0'13	—	—	0'07	0'02	0'02
29'80	28'38	31'36	9'27	25'60	—	—	—	—	3'20	—	—
14'66	14'16	16'85	18'58	14'03	66'50	—	—	—	2'08	—	—
—	—	—	—	—	—	7'05	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	73'70	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	21'39	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2'80	—	—	—
206'70	223'81	269'44	179'68	189'53	—	135'52	54'87	7'27	25'70	8'63	5'44
80'17	99'56	106'58	79'80	70'96	149'97	31'66	—	—	10'42	6'29	3'22
12'69	10'48	10'66	14'60	10'32	50'46	35'71	9'68	4'01	1'17	0'04	0'05
115'44	183'30	206'30	96'72	119'57	200'44	88'35	64'55	11'28	18'54	7'10	4'34
0'03	0'06	0'04	0'10	0'05	0'02	—	—	—	—	—	—
1'32	1'53	1'48	7'96	2'91	1'02	—	—	—	—	—	—
0'19	0'19	0'19	0'19	0'19	0'19	—	—	—	—	—	—
—	—	—	0'59	0'22	—	—	—	—	—	—	—
0'27	0'27	0'27	0'29	0'28	0'27	—	—	—	—	—	—
5'04	5'33	3'14	14'33	8'47	7'13	—	—	—	—	—	—
0'07	0'07	0'07	1'70	0'67	0'07	—	—	—	—	—	—
6'92	7'45	5'19	25'16	12'79	8'70	—	—	—	—	—	—
1'44	1'56	0'73	3'08	2'06	3'34	—	—	—	—	—	—
8'38	9'01	5'92	28'24	14'85	12'04	—	—	—	—	—	—

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 motorvagn 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. 44 resp. 50. — ²⁾ För beräkning av medelkostnaderna för lokomotortjänsten är antalet kilometer i med lokomotorer utförd tågtjänst evalverat till timmar genom division med 10; jfr not 1 å sid. 50. — ³⁾ och ⁴⁾ se not 3 och 4 å sid. 63.

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok, motorvagnar och rälsbussar.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r												Driftverkstäder ¹ och privata verkstäder ²⁾					
	Örebro			Malmö			Östersund			Notviken						Samtliga huvudverkstäder		
	Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass					
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
<i>Elektrolok</i>																		
Dg	2	2	43	74	2	111	—	—	—	—	—	8	76	4	162	—	4	4
Dk	1	—	8	31	—	24	—	—	—	—	—	1	32	—	33	—	—	2
Dr	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Ds	—	—	14	66	—	67	—	—	—	—	—	—	66	—	81	—	—	—
Ha	15	1	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	1	38	—	—	—
Hb	13	1	14	—	—	9	—	—	—	—	—	—	13	1	23	—	—	—
Hc	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
Oa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	5	3	5	5	—	—	—
Ob	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	—	—	2	—	—	—
Od	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	2	2	3	2	—	—	—
Oe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	2	3	—	—	—
Of	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	8	3	8	8	3	—	—	—
Pa och Pb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	3	3	—	—	—
Ua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
Ub	17	1	12	—	—	5	—	—	—	—	—	—	17	1	17	—	—	2
Öt	1	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1	—	5	—	—	—
Öc	4	—	6	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	—	8	—	—	—
Bg och Bs	3	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	—	—	—
Summa	58	6	143	172	2	223	—	—	—	11	22	27	241	30	393	—	4	8
<i>Änglok</i>																		
A2 och A3	2	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	1	2	—	2	—
B	18	5	1	—	1	6	—	—	—	—	—	1	18	6	8	—	4	3
Cd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	—	3	6	—	—	—
E och E2	13	—	—	—	—	1	22	14	5	1	2	4	36	16	10	—	9	3
Ga och Gb	2	10	1	—	—	5	—	—	—	—	—	1	2	10	7	—	—	—
HHJ (H3), HSc, HVe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	1	3	1	1	—	—	—
HHJ (N3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	—
J	2	—	—	—	—	—	9	4	—	1	—	13	12	4	13	—	9	—
Ka, Kf2, K2, K7	1	—	—	—	—	—	2	—	—	3	1	7	6	1	7	—	—	—
Ke och Kh	8	—	1	—	—	3	5	—	—	2	1	20	15	1	24	—	—	—
L	—	—	—	—	—	—	13	7	5	—	—	17	13	7	22	—	1	—
Mc, Mvd	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	2	—	—	—
Na	10	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	15	—	3	—	—	—
OKa och OKe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—
Sa och Sb	11	—	—	—	—	—	—	—	1	4	4	20	15	4	21	—	1	—
S4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Ta	5	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	8	—	—	—	1	—
Tb	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	12	—	—	—	1	—
W	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
R	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
F, d, EJ	4	—	—	—	—	—	—	—	—	18	7	61	22	7	61	18	10	3
Summa	89	17	6	—	1	16	51	25	12	44	20	159	184	63	193	20	36	9
<i>Motorvagnar</i>																		
Xo	Srev	Mrev	Mrep	Srev	Mrev	Mrep	—	—	—	—	—	—	Srev	Mrev	Mrep	—	—	—
Xg	2	—	6	—	—	8	—	—	—	—	—	—	2	—	14	—	—	—
Xm	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Summa	6	2	6	—	—	8	—	—	—	—	—	—	6	2	14	—	—	—
<i>Rälsbussar</i>																		
Yo	A	B	C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	A	B	C	—	—	—
Y6	22	13	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	13	3	—	—	—
Ydo	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Ym	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Yp	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Ys	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Summa	33	32	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	32	8	—	—	—

Anm. Ang. innebörden av beteckningarna för reparationer av olika omfattning se SJ särtryck nr 164, 1:2 samt 51:2.
¹⁾ Linköping, Kristinehamn, Uddevalla, Gävle, Bollnäs, Augs, Vännäs, Växjö, Kalmar och Karlskrona. — ²⁾ Kalmar Verkstads AB. — ³⁾ Ronneby endast under senare halvåret.

Antal vid verkstäderna reparerade tendrar.

Littera	Huvudverkstäder													Driftverkstäder ²⁾ och privata verkstäder ³⁾				
	Örebro			Östersund			Notviken			Borås, Hälsingborg, Ystad och Ronneby ¹⁾			Samtl. huvudverkst.			Rep.-klass		S:a
	Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			a	b	
	a	b	c	a	b	c	b	c	a	b	c	a	b	c	S:a			
A.....	17	3	2	—	—	1	1	2	11	2	—	28	6	5	39	—	3	3
C.....	18	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	19	3	—	22	2	—	2
Ga.....	—	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	4	1	5	—	—	—
Gb.....	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	—	8	—	—	—
Hsc.....	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	2	—	—	—
L.....	13	—	—	35	21	1	—	—	—	—	2	48	21	3	72	—	1	1
M.....	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—
R.....	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	—
F. d. EJ	—	—	—	—	—	—	—	—	11	4	—	11	4	—	15	11	1	12
Summa	52	17	4	36	21	2	1	3	23	6	2	111	45	11	167	13	5	18

¹⁾ Ronneby endast under senare halvåret. — ²⁾ Bollnäs (1 rep.) och Gävle (2 rep.). — ³⁾ Kalmar verkstads AB.

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	Huvudverkstäder													Driftverkstäder ²⁾ och privata verkstäder ³⁾						
	Örebro				Östersund				Borås, Hälsingborg, Ystad och Ronneby ¹⁾				Samtliga huvudverkst.				Rep. klass			S:a
	Rep.-klass				Rep.-klass				Rep.-klass				Rep.-klass				II	III	V	
	II	III	IV	V	III	IV	—	—	II	III	IV	V	II	III	IV	V				S:a
A.....	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	1	
B.....	3	12	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	12	4	3	22	—	—	—
BGb.....	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—
Cd.....	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—
E.....	2	8	1	1	11	—	—	—	—	—	—	—	2	19	1	1	23	—	—	—
Ga.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
E2.....	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	—	—	—
ESb.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Gb.....	—	2	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	8	—	—	—
J.....	1	1	—	1	10	—	—	1	—	—	—	—	1	12	—	1	14	—	—	—
Hsc.....	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Ka.....	1	—	—	—	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	1	—	5	—	—	—
Kh.....	4	3	1	—	4	—	—	1	—	1	—	—	4	8	1	1	14	—	—	—
L.....	—	1	—	—	7	1	—	—	—	—	—	—	8	1	—	9	—	—	—	—
Kf2.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—
Ke.....	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	—	—	3	—	—	—
R.....	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	—
Na.....	6	7	—	—	—	—	—	5	—	1	—	—	6	12	—	1	19	—	—	—
Oke.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Sa.....	4	5	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	4	9	—	1	14	—	—	—
Sb.....	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Tb.....	5	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	5	9	—	—	14	—	1	—
Ta.....	—	5	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	7	—	—	7	—	1	—
W.....	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	3	—	—	—
F. d. EJ..	6	2	—	—	—	—	—	3	14	2	4	9	16	2	4	31	9	10	2	21
Summa	37	56	9	14	48	1	3	34	3	8	40	138	13	22	213	9	12	3	24	

¹⁾ Ronneby endast under senare halvåret. — ²⁾ Bollnäs (1 rep.) och Uddevalla (3 rep.). — ³⁾ Kalmar verkstads AB.

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					
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R					
	1 454				1 778				8 192		16 268		3 774	
<i>Huvudverkstäder:</i>														
Örebro	17	141	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tomtebodas	1 165	—	313	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	
Göteborg	245	—	269	94	1 191	270	1 117	474	1	—	—	—	—	
Borås	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Varberg	157	—	140	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Malmö	108	155	27	101	16	2	8	1	2	—	—	—	—	
Hälsingborg	49	1	48	—	179	1	447	1	5	—	—	—	—	
Ystad	—	—	4	—	34	—	253	—	—	—	—	—	—	
Roneby ²⁾	11	1	27	3	15	—	44	3	—	—	—	—	—	
Östersund	66	—	85	27	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
Bollnäs	4	1	125	42	522	14	1 381	71	—	—	—	—	—	
Notviken	75	—	118	—	16	—	1	—	1 005	—	—	—	—	
Summa	1 897	299	1 168	289	1 979	287	3 252	550	1 013	—	—	—	—	
<i>Drift- och privata verkstäder:</i>														
Falkenberg	6	—	1	—	14	—	25	—	—	—	—	—	—	
Uddevalla	4	1	6	4	—	3	—	19	—	—	—	—	—	
Kalmar verkstadsaktiebolag	11	18	11	8	—	25	—	104	—	—	—	—	—	
Summa	21	19	18	12	14	28	25	123	—	—	—	—	—	

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

¹⁾ Antalen av de 4-axliga s. k. Jakobsvagnarna (litt. CC2, 53 befintliga) hava evalverats till motsvarande antal 2-axliga vagnar vid beräkning av såväl antalen befintliga som antalen reviderade vagnar och hänförs till 2-axliga vagnar. — ²⁾ Under tiden 1/7—31/12 1942.

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, reparationer</i>	676	138 ⁵²
<i>Änglok, »</i>	505	68 ⁸⁹
<i>Tendrar, »</i>	185	39 ³⁶
<i>Lokpannor, »</i>	237	32 ^{33¹⁾}
<i>Motrivagnar, revisioner och reparationer</i>	22	44 ⁰⁰
<i>Räl-bussar, reparationer</i>	73	57 ⁹⁴
<i>Person-, post-, fång- och resgodsvagnar:</i>		
Fyraaxliga vagnar (boggivagnar), revisioner (exkl. »storrevisioner»)	1 918	131 ⁹¹
» » » » (»storrevisioner»)	318	21 ⁸⁷
Tvåaxliga vagnar, revisioner (exkl. »storrevisioner»)	1 186	66 ⁷⁶
» » » » (»storrevisioner»)	301	16 ⁹³
<i>Godsvagnar:</i>		
Slutna, revisioner (exkl. »storrevisioner»)	1 993	24 ³³
» » » (»storrevisioner»)	315	3 ⁸⁵
Öppna, » » (exkl. »storrevisioner»)	3 277	20 ¹⁴
» » » (»storrevisioner»)	673	4 ¹⁴
Malmvagnar, revisioner	1 013	26 ⁸⁴

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision». Under treårsperioden 1940—1942 undergingo 929 boggivagnar och 1 029 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

¹⁾ Per 100 i änglok inlagda pannor, alltså fränsett antalet befintliga reservlokopannor.

Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.

Driftstörningar.

Totala antalet driftstörningar stegrades i rätt avsevärd grad år 1942. De enskilda störningarnas *varaktighet* försköts emellertid mot kortare tider. Antalen störningar under senast tillämdalupna femårsperiod och störningarnas under år 1942 fördelning på olika störningsorsaksgrupper och varaktighetsgrupper framgår av efterföljande sammanställningar 1 och 2.

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

(De i sammanställningen angivna störningarnas antal och varaktighet äro beräknade som summorna av de antal tillfällen resp. på grundval av de antal minuter, matareledningarna till kontaktledningsnätet oavsiktligt varit satta ur funktion.)

Störningsorsaksgrupp	D r i f t s t ö r n i n g a r									
	S J utom malmbanan					Malmbanan				
	Antal					Antal				
	S:ma	Per 100 km spårängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	Per 100 km banlängd för el. drift	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter	S:ma	Per 100 km spårängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	Per 100 km banlängd för el. drift	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	1 137	18·0	28·9	4·5	9·0	520	83·8	116·3	31·1	10·1
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar ...	1 564	24·7	39·8	6·2	1·0	49	7·9	11·0	2·9	1·3
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	1 273	20·1	32·4	5·1	6·8	2	0·3	0·4	0·1	68·0
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	719	11·4	18·3	2·9	0·7	29	4·7	6·5	1·7	1·2
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	1 366	21·6	34·8	5·4	1·9	39	6·3	8·7	2·3	7·1
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	464	7·3	11·8	1·9	4·6	24	3·9	5·4	1·4	59·0
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	127	2·0	3·2	0·6	3·2	15	2·4	3·4	0·9	5·1
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	116	1·8	3·0	0·5	4·9	21	3·4	4·7	1·3	19·5
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	172	2·7	4·4	0·7	10·8	14	2·3	3·1	0·8	36·4
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	87	1·4	2·2	0·3	10·2	—	—	—	—	—
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	34	0·5	0·9	0·1	11·0	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycksfall såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	71	1·1	1·8	0·3	31·8	3	0·5	0·7	0·2	95·7
13. Opppgiven orsak	17 963	284·2	457·3	71·5	0·2	959	154·6	214·4	57·3	0·5
Summa år 1942	25 093	396·3	638·8	100·0	1·4	1 675	270·1	374·6	100·0	5·3
» » 1941	19 305	340	—	—	1·5	1 360	228	—	—	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

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

Det är att märka, att icke alla de i sammanställningen angivna störningarna nödvändigtvis medfört avbräck för trafiken. Genom paralleldrift och omdisponering av det elektriska systemet kan nämligen i allmänhet matning av viss del av kontaktledningsnätet ske från fler än en driftcentral, varigenom antalet trafikpåverkande störningar kan avsevärt nedbringas eller deras varaktighet väsentligt förkortas.

Enär år 1942 det övervägande antalet störningar hade mycket kort varaktighet, utsattes trafiken, trots ökningen av antalet störningar, ej för några svårare rubbningar, fränsett sådana å Skånelinjerna i samband med en isbarksstorm, som rasade den 17—19 mars.

2. Procentuella relationen i avrundade tal mellan antalen störningar av olika varaktighet.

B a n d e l	Antal störningar i procent av hela antalet med en varaktighet i minuter av:			
	intill 3"5	3"5—15	15—60	över 60
Malmbanan år 1942	90	6	2	2
» » 1941	78	20	1	1
» » 1940	86	11	2	1
» » 1939	80	17	2	1
» » 1938	71	21	5	3
Övriga elektrifierade linjer år 1942	95	4	1	—
» » » » 1941	93	5	2	—
» » » » 1940	96	3	1	—
» » » » 1939	96	3	1	—
» » » » 1938	96	3	1	—

3. Driftstörningarnas inom störningsorsaksgrupperna 1—12 fördelning på de olika grupperna och på årets månader.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille under olika månader år 1942												Summa störningsfall pro mille, år				
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1942	1941	1940	1939	1938
1. Avbrott i energitillförsel från leverantören	2	3	9	3	7	37	44	63	9	19	6	9	211	230	225	180	121
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorvagnar	38	33	29	11	14	10	7	6	9	12	12	25	206	229	155	180	197
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbelä gning etc.	3	10	110	—	5	—	—	—	2	12	16	5	163	112	220	179	26
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	7	9	6	6	7	9	8	7	7	11	10	8	95	98	105	153	98
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	14	7	13	12	12	13	16	18	18	21	17	18	179	164	91	114	107
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	5	5	4	3	4	8	7	4	4	8	5	5	62	56	107	60	303
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	—	—	1	—	1	1	7	4	2	1	1	—	18	28	35	54	54
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	—	—	—	—	3	4	5	4	—	—	—	1	17	21	20	31	19
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	2	1	1	3	3	2	1	4	2	3	1	1	24	40	21	27	41
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	—	1	1	1	—	—	—	3	—	1	3	1	11	14	7	14	13
11. Jordslutning, våldad av fallande träd och grenar	—	1	—	—	—	1	—	—	1	1	1	—	5	3	5	5	17
12. Jordslutning genom olycks händelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	1	1	9	5	9	3	4
Summa år 1942	71	71	175	40	57	86	95	114	54	90	73	74	1000	—	—	—	—
» » 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

Av sammanställning 1 framgår bl. a., att det största antalet störningar för år 1942 liksom för tidigare år såväl för malmbanan som för SJ övriga elektrifierade linjer ha måst hänföras till störningsorsaksgruppen »Uppgifven orsak». Medelvaraktigheten för dessa störningar har emellertid varit påfallande låg, varför deras inverkan på trafiken varit föga känbar.

Medelvaraktigheten för samtliga orsaksgupper företer ifråga om malmbanan en mindre stegring och ifråga om övriga linjer en mindre sänkning såsom närmare framgår av sammanställning 1 och 2. För malmbanans del torde förändringen ifråga kunna hänföras till en störning på överföringsledningen Kuosakåbbå—Gällivare, vilken orsakade, att samtliga 16 kv-ledningar söder om Gällivare försattes ur drift under 187 minuter.

Vid jämförelse av uppgifterna beträffande malmbanan med motsvarande uppgifter beträffande SJ övriga elektrifierade bandelar bör för övrigt beaktas, att olikartade, störningsfrekvens och störningsvaraktighet påverkande förhållanden alljämt råda vid de båda ifrågavarande bandelskomplexen.

Av sammanställning 3 framgår bland annat, att de med avseende på antalet störningsfall dominerande grupperna år 1942 voro grupperna 1, 2, 3 och 5. Det stora antalet störningsfall inom grupperna 1, 2 och 5 är att anse som en naturlig följd av den höga trafikbelastningen även under år 1942, som medfört tillfälliga överbelastningar av kraft- och överföringsanläggningar och stora påfrestningar på materiel och personal.

Hjälpkraftledningarna, medelst vilka energi för belysning och andra smärre kraftbehov distribueras, fungerade även under år 1942 i stort sett utan större driftavbrott. Ett undantag härifrån utgjorde dock ledningarna inom Malmö elektrosektion, där under den i det föregående omnämnda isbarksstormen i mars månad ett flertal trådbrott inträffade. På övriga linjer inträffade ett mindre antal driftavbrott till följd av åkslag.

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmbanan inträffade år 1942 38 driftavbrott mot 27 föregående år. De orsakades huvudsakligen av kortslutning, överbelastning, rimfrostbeläggning och atmosfäriska störningar. Driftavbrottens medelvaraktighet var 9.1 minuter mot 9.3 år 1941.

Personliga olycksfall.

Under år 1942 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift sammanlagt 20 av elektrisk ström förorsakade personliga olycksfall, varav 9 med dödlig utgång.

Antalet olycksfall var lägre än föregående årets (26, varav 11 förorsakade dödsfall) men högre än under åren närmast före år 1941 (11 år 1940 med 5 dödsfall, 12 år 1939 med 5 dödsfall och 10 år 1938 med 5 dödsfall).

Den trafikerade elektrifierade banlängden i medeltal för år 1942 var omkring 7 % längre än motsvarande längd för år 1941 och omkring 30 % längre än motsvarande längd för år 1938.

Omständigheterna vid de olika olycksfallstillfällena år 1942 angivas i korthet i följande redogörelse, vari olycksfallen uppdelats på olika grupper av för-olyckade.

Lokpersonal.

6/2 i Jörn: En vedlämpare hade gått upp i korgen på tendern till ett vedeldat lok och kom under arbetet i beröring med kontaktledningen. Svåra brännskador på huvud och fötter. Avled.

15/8 i Långsele: Ett lokbiträde, som var sysselsatt med vedtravning, kom härvid i beröring med kontaktledningen. Svåra brännskador. Återställd.

12/12 i Kristinehamn: En lokförare skulle taga upp en strömavtagare med en manöverstång men uraktlät att ansluta stängens jordlina på föreskrivet sätt. Manöverstången slant och förorsakade kortslutning, varvid föraren bländades av den uppkomma ljusbågen. Revbensbrott vid fall mot marken. Intet framtida men.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning.

14/1 på Uppsala C: En stationskarl skulle rengöra en kopplingspropp för en värmekabel och påbörjade arbetet, innan strömmen brutits, och detta trots att varningsskylt var uppsatt vid den plats där arbetet skulle utföras. Brännskador på händerna. Avled.

1/3 i Älvsby: En stationskarl råkade vid flyttning av en vagnsstöta vid passagen mellan två vagnar komma i beröring med kontaktledningen. Lindrigare brännsår på händerna, vänster underarm och ben. Återställd.

27/4 i Stjärnhov: Olyckan inträffade under revisionsarbeten på kontaktledningsnätet. På grund av kontaktledningsfel måste matningen omläggas, varvid förbigångs- och matarledningar sattes under spänning. En i arbetet deltagande banarbetare synes ha glömt detta och kom i beröring med matarledningen till en skyddssektion. Svåra brännskador. Avled.

14/5 i Kuosakåbbå omkopplingsstation: En reparatör råkade efter avslutat arbete med justering av en fränkskiljare komma för nära en under spänning satt kontaktklyka, varvid överslag uppstod. Brännskador på hjässan och lären. Avled.

17/6 i Valla: En ledningsvakt sökte jorda belyningsledningen i en sektionstolpe, varvid han med foten förorsakade överslag mellan utliggarna vid de undre isolatorerna. Brännskador och skador i huvudet vid fallet mot marken. Återställd.

31/7 i Ockelbo: En ledningsvaktsaspirant underlät att jorda hjälpkraftledningen vid arbete på densamma. Fastnade på grund av uppladdningsspänningen. Mindre brännskador på händerna. Återställd.

2/8 på Uddevalla C: En stationskarlsaspirant, som var sysselsatt med reparation av en lucka på förarhyttens tak å ett ånglok, råkade under arbetet komma i beröring med kontaktledningen. Utbredda brännskador på framsidan av kroppen. Återställd.

29/10 på Göteborg C: En banarbetare, som var sysselsatt med utbyte av en transformator, fattade tag om två fasledningar utan att först bryta högspänningsfränkskiljaren. Svårt bränd speciellt på händerna. Fullständig invaliditet.

11/11 i Älmhult: En tillfällig stationskarl, som deltog i lossning av kopparrör, råkade snava, varvid röret svängdes upp mot de spänningsförande lastspårsledningarna. Brännskador å båda händerna. Återställd.

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

22/2 i Boden: Ett brevbeararebiträde hade av oförklarlig anledning klättrat upp på taket till en postvagn och kom därvid i beröring med kontaktledningen. Utbredda skador över hela kroppen. Avled.

23/3 i Alby: En arbetare gick upp på en vagn för att sätta fast en presenning och kom i beröring med kontaktledningen. Svåra brännskador å huvud, armar och överkropp. Avled.

16/8 i Trelleborg: En tysk soldat klättrade upp på taket till en köksvagn och kom därvid i beröring med kontaktledningen. Brännskador å ena handen och ena foten. Återställd.

23/12 i Skinnskatteberg: Personal från Statens skogsindustrier hade flyttat en vagn på bangården mot ett urkopplat lastspårsområde, varvid vagnen ej helt kom att stå under den urkopplade ledningen. En arbetare, som sökte kasta en wire över lasten, kom med denna i beröring med den spänningsförande kontaktledningen. Svåra brännskador. Avled.

Utomstående personer: obehöriga.

5/7 i Gnesta: En pojke hade för att komma åt ett fågelbo gått ned på en avsats under en bro och kom härvid i beröring med isolatorbandet till kontaktledningen. Svåra brännskador på händer, rygg och bröst. Återställd.

18/7 på Karlstad C: En pojke hade klättrat upp på taket till en godsvagn, som stod på ett sidospår, och kom i beröring med kontaktledningen. Svåra brännskador. Intet framtida men.

17/8 i Malmö: En pojke klättrade upp på en kylvagn och kom därvid i beröring med kontaktledningen. Utbredda brännskador över hela kroppen. Avled.

31/10 i Norrköping: En pojke gick ut på broskyddet och hängde sig ned under det samma och kom härvid i beröring med kontaktledningen. Svåra brännskador å händer och fötter. Avled.

Vid SJ 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	Grovttvätt			Avlöningskostnader	Reparationskostnader	Materialkostnader	Summa	Allmänna omkostnader ¹⁾ (10 %)	Ränta o. amort. å anläggning. kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig							
K r o n o r											
1942	1 023 749	118 005	89 153	4 264	213 055	22 371	117 145	352 571	21 306	47 250	421 127
1941	1 089 867	125 119	105 705	—	199 378	28 342	116 358	344 078	19 938	47 242	411 258

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
1942	1 235 171	17·2	1·8	9·5	28·5	1·7	30·2	3·8	34·0
1941	1 320 691	15·1	2·1	8·8	26·1	1·5	27·6	3·6	31·2

Antal personal år 1942, 47·4 (år 1941, 53·1).

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

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1942	År 1941	År 1942	År 1941
Benfett	8 927 kg	12 407 kg	17 070	21 288
Soda, calc.	14 290 kg	16 761 kg	3 298	3 031
Tvättlut	17 497 kg	25 209 kg	2 792	3 955
Ånga	8 688 ton	8 986 ton	82 135	79 403
Vatten	20 072 m ³	21 160 m ³	5 018	5 290

Av ovanstående tvättkvantitet för år 1942 utgjordes 884 428 kg av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 226 165 kr på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona, som *icke* ingå i ovanstående kostnader, uppgingo till 40 635 kr, varav för personvagnstvätt 17 864 kr.

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

Tillverkning av olje- och acetylgas (s. k. dissousgas)

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	
				Avlöningskostnader	Reparationskostnader	Materialkostnader ¹⁾	Summa	Allmänna omkostnader ²⁾ (10 %)		Ränta o. amortering på anläggningskostnaden (9 %)
K r o n o r										
M ³ Oljegas.										
1942	III	Malmö ³⁾ ...	7 420	2 400	238	6 138	8 776	240	8 855	17 87
		D:o f. ä.	38 500	12 200	1 658	23 514	37 372	1 220	21 252	59 84
Kg Acetylen-(dissous)gas.										
1942	II	Laxå.....	170 171	38 618	65 944	226 362	330 924	3 862	10 825	345 61
	V	Boden.....	40 885	15 615	1 163	77 906	94 684	1 562	19 326	115 57
	VI	Karlskrona	25 826	15 998	363	43 539	59 900	1 600	1 890	63 39
		Summa	236 882	70 231	67 470	347 807	485 508	7 024	32 041	524 57
		D:o f. ä.	203 427	52 127	14 359	238 970	305 456	5 213	32 041	342 71

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 på anläggningskostnaden	Summa tillverkningskostnader
M ³ Oljegas, kostnad per m ³ , öre.										
1942	Malmö	7 420	32·3	3·2	76·0	111·5	3·2	114·7	119·3	234·0
1941	Malmö	38 500	31·7	4·3	61·1	97·1	3·2	100·3	55·2	155·5
Kg Acetylen-(dissous)gas, kostnad per kg, öre.										
1942	Laxå	170 171	22·7	38·8	137·6	199·1	2·2	201·3	6·4	207·7
	Boden	40 885	38·2	2·8	186·8	227·8	3·8	231·6	47·3	278·9
	Karlskrona ...	25 826	61·9	1·4	168·6	231·9	6·2	238·1	7·3	245·4
	Samtliga gasverken.....	236 882	29·6	28·5	149·5	207·6	3·0	210·6	13·5	224·1
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 ...	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

¹⁾ Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnad beroende på olika stora in- och utgående behållningar vid årsskiiftena. — ²⁾ Endast på avlöningskostnaden, en allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — ³⁾ Under tiden $\frac{1}{1}$ — $\frac{31}{5}$. Gastillverkningen upphörde den $\frac{31}{5}$ 1942.

gnbelysning m. m. samt inköpt stenkolsgas för vagnbelysning.

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

Gasverk	M ³ gas per kg använd gasberedningsolja		Gasverk	Kg gas per kg använd karbid		Gasverk	År		Gasverk	År	
	År 1942	År 1941		År 1942	År 1941		1942	1941		1942	1941
almö ...	0·529	0·588	Laxå ...	0·319	0·324	Malmö ...	1·0	2·6	Laxå ...	9·0	8·0
			Boden ...	0·278	0·296				Boden ...	3·0	2·9
			Karlskrona	0·284	0·300				Karlskrona	3·5	3·0

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

Gasverk	Material	Mängder, kg		Kostnad, kr. ¹⁾		Gasverk	Material	Mängder, kg		Kostnad, kr. ¹⁾	
		År 1942	År 1941	År 1942	År 1941			År 1942	År 1941	År 1942	År 1941
almö ...	Gasber. olja	14 025	65 476	1 964	8 446	Laxå ...	Karbid	534 200	468 900	199 800	142 938
						Boden ...	•	147 100	136 800	64 243	46 998
						Karlskrona	•	90 900	37 100	36 100	12 064

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Under år 1942 levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd m ³	Avläsningsperiod	Å-pris kr.	Summa inköpskostnader för gasen kr. ⁴⁾	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen			Summa kostnader kr.	Kostnad per m ³ kr.
					personal-kostnader kr.	engångskostnader för andorn. kr.	övriga sakliga kostnader kr.		
Stockholms Gasverk	153 796	³¹ / ₁₂ 41— ³¹ / ₁₂ 42	0·10 ⁵⁾	17 362	5 824	641	—	23 827	0·15
Umeå Stads Gas- och Elektricitetsverk	13 099	jan.—dec. 42	0·13	2 103	2 272	—	126	4 501	0·34
Örebro Stads Gasverk	55 217	⁴ / ₁₂ 41— ⁵ / ₁₂ 42	0·10	5 522	3 191	—	234	8 947	0·16
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	50 073	³¹ / ₁₂ 41— ¹⁵ / ₁₂ 42	0·13	6 633	4 935	—	—	11 568	0·23
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk	36 500	I—IV kv. 42	0·15	5 535	7 035	—	51	12 621	0·35
Summa	308 685	—	—	37 155	23 257	641	411	61 464	0·20
Medelkostn. per m ³ , kr.									
Umeå f.ä. (sept.—dec.)	91 000	—	0·12	10 800	5 200	62 000	200	78 200	0·86

⁴⁾ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (t. ex. 33 à 34 kr. pr månad för Umeå, 12·50 kr. för Malmö, 15 kr. pr kvartal för Sundsvall. — ⁵⁾ 0·20 för 1 600 och 0·15 för 2 000 i jan. levererade m³, 0·12 för under jan.—maj levererade 80 618 m³.

Persontrafiken.

Tidtabellen.

Tidtabell nr 141.

Vid 1942 års ingång gällande tidtabell nr 141 tillämpades till och med den 14 juni 1942 med vissa ändringar, för vilka redogörelse lämnas i det följande.

Fr. o. m. den 1 januari 1942 anordnades tågen 1241 och 1238 mellan Hälsingborg och Eslöv samt anslutningstågen 1267 och 3332 mellan Landskrona och Billeberga dagligen.

Fr. o. m. den 1 februari 1942 indrogs tåg 432 å sträckan Krylbo—Storvik. I motsatt riktning framfördes tåg 433 endast mellan Fors och Krylbo och endast vardagar.

Fr. o. m. den 2 mars 1942. I syfte att dels bereda plats i tidtabellen, dels frigöra elektrolok för de alltmer ökade transporterna för landets försörjning med livsmedel, foder och ved inställdes fr. o. m. nämnda dag ett antal snäll- och persontåg. I samband därmed vidtogos vissa andra tidtabellsändringar, av vilka följande här må omnämnas:

Stockholm—Malmö.

Dagsnälltågen 17 och 18 inställdes å sträckan Malmö—Alvesta. Direkta 2 och 3 kl. sittvagnar framfördes å linjen Stockholm—Alvesta—Malmö i tågen 17—103 och 1704—18.

Stockholm—Göteborg.

Dagsnälltågen 27 och 28 inställdes helt. Den direkta 2 och 3 kl. sittvagnen Stockholm—Oslo över Laxå överflyttades från det inställda tåg 27 till tåg 121. I motsatt riktning överflyttades de direkta 2 och 3 kl. sittvagnarna Charlottenberg—Stockholm från det inställda tåg 28 till tåg 122.

I tågen 121 och 122 framfördes restaurangvagn mellan Stockholm och Göteborg.

Göteborg—Malmö.

Tågen 1854—40 Malmö—Halmstad—Göteborg, 1471 Göteborg—Hälsingborg F och 1867 Ängelholm—Malmö inställdes. Tågen 1854 och 1867 anordnades dock fortfarande sön- och helgdag på sträckan Malmö—Ängelholm.

Stockholm—Ånge.

Nattsnälltågen 23 och 24 indrogs å sträckan Stockholm—Ånge. I samband härmed överflyttades till tågen 21 och 22 de direkta sov- och sittvagnarna från Östersund och Storlien till Stockholm å sträckan Ånge—Stockholm. Emedan tågvikten i sistnämnda tåg måste begränsas, indrogs sovvagnarna Stockholm—Sundsvall och Stockholm—Långsele.

Krylbo—Mjölby.

Snälltågen 75, 76, 77 och 78 inställdes liksom persontågen 648 och 663 på sträckan Örebro—Hallsberg.

En mera detaljerad redogörelse för de vidtagna anordningarna finnes i järnvägsstyrelsens cirkulär nr 252/1942.

Av nedanstående sammanställning framgår närmare minskningen av antalet tågkilometer pr dag samt dess fördelning på olika tågslag och trafiksektioner.

Trafiksektion	K i l o m e t e r			Bansträckor
	Snälltåg	Persontåg	Summa	
1, 3, 15.....	1 980	912	2 892	Stockholm—norrut m. fl.
4, 5, 6.....	912	467	1 379	” —Göteborg m. fl.
9, 10, 12.....	151	538	689	Västkusten.
2, 10, 11.....	364	513	877	Stockholm—Malmö.
Summa	3 407	2 430	5 837	

Fr. o. m. den 1 maj återinsattes några av de tåg, som indrogos den 2 mars. Sålunda anordnades åter tågen 27 och 28 mellan Stockholm och Göteborg och tågen 17 och 18 å hela sträckan Stockholm—Malmö.

Tidtabell nr 142.

Tidtabell nr 142 trädde i kraft den 15 juni 1942. På grund av de alltjämt rådande osäkra förhållandena fastställdes denna tidtabell att gälla tills vidare.

I och med den nya tidtabellens tillämpning förverkligades en i järnvägsstyrelsens skrivelse den 16 januari 1937 till Kungl. Maj:t ang. elektrifieringen Ånge—Boden förebådad förbättring av de genomgående förbindelserna från södra och västra Sverige till övre Norrland. Förbindelse ordnades nämligen över linjen Mjölby—Hallsberg—Krylbo mellan å ena sidan tågen 18 Malmö—Mjölby och 10 Göteborg—Hallsberg samt å andra sidan tåg 22 Krylbo—Boden—Kiruna. Eftersom det icke ansågs lämpligt att nämnvärt senarelägga tåg 22 Krylbo—Kiruna, måste tågen 18 Malmö—Stockholm, 10 Göteborg—Stockholm och 76 Mjölby—Krylbo tidigareläggas, vilket i sin tur medförde motsvarande tidigareläggning av ett stort antal tåg i södra och västra Sverige.

För att i möjlig mån säkra tågföringen måste restiderna i flera fall förlängas, trots att tidtabellsändringar, som inneburo restidsförlängningar, i viss utsträckning genomförts redan då tidtabell nr 141 fastställdes. Av ändringarna i tidtabell nr 142, som meddelades genom en detaljerad redogörelse i cirkulär nr 486/1942, må följande viktigare sådana här framhållas:

Stockholm—Malmö.

De förutvarande dagsnälltågen nr 87 och 88 ersattes under sommaren av dagsnälltågen nr 7 och 8, som framfördes över Nyköping. På sträckan Mjölby—Malmö anordnades under sommaren tågen nr 87 och 88 som dagliga dubbelringståg, medförande genomgående vagnar Krylbo—Malmö; tåg 87 kördes dag före sön- och helgdag även Stockholm—Mjölby. Under föregående sommartidtabellperioder hade på något undantag när tågen nr 7 (97), 8 (98), 87 och 88 varit anordnade hela sträckan Stockholm—Malmö och åter. Sedan nedan nämnda nya tåg nr 5 och 6 anordnats, ansågs trafiken mellan Stockholm och Mjölby i regel kunna ombesörjas med ett tågpar. Fr. o. m. 15 september anordnades tågen nr 87 och 88 återigen dagligen å hela sträckan Stockholm—Malmö, och indrogos tågen nr 7 och 8.

För att åstadkomma god reselägenhet till Stockholm och åter på dagen inlades ett nytt snälltågspår, nr 5 och 6, mellan Stockholm och Nässjö. Tåg 6 avgick från Nässjö 8.18 och ankom till Stockholm C 13.00, tåg 5 avgick från Stockholm C 17.50 och ankom till Nässjö 22.46. Tåg 6 erhöi i Nässjö anslutningar från Växjö och Jönköping och tåg 5 i Nässjö anslutningar till Jönköping och Alvesta.

Stockholm—Göteborg.

Liksom året förut återinlades snälltågen nr 47 och 48 mellan Stockholm och Göteborg.

Eftermiddagssnälltågen tidigarelades, så att tåg 9 avgick från Stockholm C 16.00 och tåg 10 från Göteborg C 15.23. Härigenom erhöi tåg 10 i Hallsberg anslutning till tåg 76 till Krylbo och övre Norrland.

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

Göteborg—Malmö.

Nattsnälltågen nr 37 och 38, som under föregående tidtabell ersatts av persontåg mellan Ängelholm och Malmö, framfördes åter som snälltåg å hela sträckan Göteborg—Malmö.

Eftermiddagssnälltåget nr 44 inlades mellan Malmö och Göteborg under sommaren. Tåg 1471, som indrogs den 2 mars, blev återinlagt Göteborg—Hälsingborg.

Krylbo—Mjölby.

Snälltågen nr 75, 76, 77 och 78 återinlades i stort sett i sina förutvarande lägen. Tåg nr 76 tidigarelades dock cirka en timme för erhållandet av förbindelse i Mjölby från snälltåg nr 18 från Malmö och i Hallsberg från tåg nr 10 från Göteborg och i Krylbo förutom till snälltåg nr 24 till Jämtland även till snälltåg nr 22 till övre Norrland.

Stockholm—Änge—Boden.

Den i februari 1942 fullbordade elektrifieringen av sträckan Jörn—Boden möjliggjorde förkortning av restiderna mellan Stockholm och Boden med omkring 45 minuter, vilken förkortning genomfördes i och med tillämpningen av den nya tidtabellen fr. o. m. 15 juni. Den uppkomna tidsvinsten utnyttjades i allmänhet norr om Jörn, varigenom tågen fingo tidigare ankomst till resp. senare avgång från Boden C.

Snälltågen nr 24 och 23 återinlades för sommaren å sträckan Stockholm—Änge. I samband därmed återinsattes sovvagnarna till Sundsvall och Långele.

Ändringar i tidtabellen fr. o. m. den 15 september 1942.

Fr. o. m. den 15 september indrogs snälltågen nr 7, 8, 23, 24, 33, 34, 54 och 73, vilka varit insatta i och för sommartrafikens avveckling. På linjen Stockholm—Mjölby anordnades i stället för de inställda tågen 7 och 8 tågen 87 och 88, som alltså blevo genomgående Stockholm—Malmö och åter. Förutom ovannämnda tåg indrogs dagsnälltågen nr 47 och 48 mellan Stockholm och Göteborg, nr 44 mellan Malmö och Göteborg, nr 75, 76, 77 och 78 mellan Krylbo och Mjölby (tåg 76 bibehölls dock mellan Hallsberg och Örebro som anslutningståg från tåg 10) samt några persontåg, varjämte vissa tidtabellsändringar vidtogos, allt i syfte att frigöra elektrolök för godstågsrörelsen.

En ny upplaga, »vinterupplagan», trycktes av anslagstidtabellens samtliga blad att gälla fr. o. m. den 15 september 1942 tills vidare. En mera detaljerad redogörelse för de fr. o. m. nyssnämnda datum genomförda tidtabellsändringarna finnes i järnvägsstyrelsens cirkulär nr 706/1942.

Införlivade banor.

Fr. o. m. den 1 juli 1942 införlivades Blekinge kustbanor med SJ, varjämte trafikeringen av Östra Blekinge järnväg från nämnda tidpunkt övertogs av SJ. Den vid nämnda bandelar då gällande tidtabellen bibehölls i stort sett oförändrad till årets slut.

Utländsförbindelserna.

Med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Förbindelserna under första halvåret 1942 upprätthölls i stort sett på samma sätt som under motsvarande tid året förut. Den stränga kylan i början av året liksom ock den vid olika tillfällen uppträdande minfaran förorsakade tidvis hinder för eller avbrott i trafiken. På grund av rådande, osäkra förhållanden inställdes färjetrafiken helt fr. o. m. den 27 juni. Godstrafiken återupptogs den 2 juli och pågick med kortare avbrott till den 19 oktober, då den på grund av ubåtsfaran åter inställdes. Från och med den 11 december utfördes en gods-färjetur per dag i vardera riktningen. Persontrafiken, som avbröts den 27 juni, återupptogs icke under året, varför resor till Tyskland efter nämnda dag måste företagas via Danmark. På egen risk kunde dock resande få medfölja godsfärjan mellan Trelleborg och Sassnitz. Mellan Stockholm och Berlin framfördes genomgående postvagn under de tider, färjetrafiken pågick. Genomgående resogodsvagn framfördes till den 16 oktober.

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

$1/1-25/1$	$26/1-28/2$	$1/3-22/4$	$23/4-26/6$		$1/1-25/1$	$26/1-28/2$	$1/3-22/4$	$23/4-26/6$
21.15	12.35	12.35	21.15	fr. Stockholm C... t.	8.15	8.15	8.15	8.15
17.45	7.45	7.45	16.10	> Oslo Ö	12.50	²⁾ 12.50	14.30	14.30
1.30	1.30	1.30	1.30	> Göteborg C ... >	3.07	3.07	3.07	3.07
21.10	21.10	21.10	21.10	> Häl-singborg C >	23.27	23.27	23.27	23.27
				(över Teckomatorp)				
7.40	¹⁾ 22.23	¹⁾ 22.23	7.40	> Malmö C	21.06	21.06	21.06	21.06
8.50	²⁾ 7.00	²⁾ 5.50	8.50	> Trelleborg F... >	⁴⁾ 20.36	⁴⁾ 18.00	⁴⁾ 19.30	⁴⁾ 20.36
14.00	12.30	10.30	14.00	t. Sassnitz Hafen fr.	16.26	13.30	14.30	16.26
19.46	19.46	19.46	19.46	> ⁴⁾ Berlin Stett. Bf >	10.35	⁶⁾ 13.52	7.40	10.35
21.04	21.04	21.04	21.04	> Hamburg Hbf >	9.10	⁶⁾ 10.33	⁶⁾ 10.33	⁷⁾ 9.10

Med Danmark.

Via Malmö—Köpenhamn.

Färjetrafiken upprätthölls mellan Malmö och Köpenhamn, fränsett avbrott på grund av issvårigheter eller minfara, med två dubbelturer pr dag under tiden 1 januari—11 juli 1942 enligt omstående tidtabell. Med undantag för några enstaka godsfärjeturer i juli och augusti var trafiken därefter helt inställd till

¹⁾ Natt före och efter sön- och helgdag 23.58. — ²⁾ Övernattning i Trelleborg. — ³⁾ En enkeltur varannan dag. — ⁴⁾ Tysk sommartid. — ⁵⁾ Fr. o. m. $\frac{2}{5}$ kl. 14.30. — ⁶⁾ Övernattning i Stralsund. — ⁷⁾ Fr. o. m. $\frac{4}{5}$ kl. 8.27.

den 23 oktober fr. o. m. vilken dag gods färjeturer åter utfördes. Den regelbundna persontrafiken återupptogs icke under året, men resande fingo på egen risk medfölja godsturer.

$\frac{1}{1}-\frac{30}{4}$	$\frac{1}{5}-\frac{11}{7}$	$\frac{1}{1}-\frac{30}{4}$	$\frac{1}{5}-\frac{11}{7}$
7.35 | 12.10	7.35 | 16.45	12.00 | 16.30	12.00 | 21.10
9.40 | 14.15	9.40 | 18.50	9.55 | 14.25	9.55 | 19.05

↓ fr. Malmö F..... t. ↑
 ↓ t. ¹⁾Köpenhamn Frih. fr. ↓

Via Hälsingborg—Helsingör.

Den stränga vintern i början av året orsakade här liksom å övriga färjerutter hinder för eller avbrott i trafiken. Avbrotten voro dock av kortare varaktighet. Den vid olika tillfällen under året uppträdande minfaran förorsakade ävenledes driftavbrott. Från den 12 juli 1942 förekom regelbunden persontrafik från och via Sverige till Danmark och kontinenten uteslutande via Hälsingborg—Helsingör. Ökning av antalet personfärjeturer inträdde på grund härav under senare delen av året.

Antalet personfärjeturer var under tiden

1 jan.—11 juli	4 turer i vardera riktningen pr dag
12 juli—1 nov.	6 » » » » » » vardagar
12 juli—1 nov.	5 » » » » » » sön- och helgdagar
2 nov.—31 dec.	7 » » » » » » vardagar
2 nov.—31 dec.	6 » » » » » » sön- och helgdagar

Genomgående resgodsvagn framfördes Oslo—Köpenhamn och åter fr. o. m. den 15 augusti.

Med Norge.

Några mera betydelsefulla förändringar av de svenska förbindelserna med Norge eller norsk-danska förbindelserna över Sverige vidtogos icke under året. Till följd av tåginskränkningar i Norge fr. o. m. den 9 februari blevo restiderna med tågen 37 och 38 över Kornsjö och med tåg 51 över Charlottenberg förlängda å den norska sidan. Från samma tidpunkt indrogos på söndagar, onsdagar och fredagar förbindelsetågen mellan Trondheim och Storlien med anslutning till tågen 23 och 24 Storlien—Stockholm.

De direkta sov- och sittvagnarna till och från Norge framfördes på norsk sträcka endast till Halden.

Med Finland.

Via Haparanda.

Trafiken har under året upprätthållits enligt nedanstående tidtabell

	$\frac{1}{1}-\frac{30}{4}$	$\frac{1}{5}-\frac{14}{6}$	$\frac{15}{6}-\frac{31}{12}$
fr. Haparanda.....	10.15	17.35	9.15 17.35 11.00 16.30 ²⁾ 20.45
t. Torneå	10.25	17.45	9.25 17.45 11.10 16.40 ²⁾ 20.55
fr. Torneå	9.50	18.00	8.50 18.00 10.35 16.50
t. Haparanda.....	10.00	18.10	9.00 18.10 10.45 17.00

¹⁾ Svensk tid.

²⁾ Tåget anordnades endast om tåg 2722 från Boden (ank. Haparanda 20.32) vid avgången från Karungi medförde resande till Finland.

Via Stockholm.

Förbindelserna mellan Sverige och Finland upprätthölls mellan Stockholm och Åbo i likhet med under föregående år gemensamt av Stockholms Rederi A/B Svea, Finska ångfartygs A/B och Ångfartygs A/B Bore med tre turer i 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 1942.

Skulle du behöva gånghäpnad i form av biljetter för resor mellan Sverige och Finland, vänligen vända dig till Trafikverket, Box 1460, S-402 14 Göteborg.

Antalen kilometer av snäll- och person- samt viss del av blandade tåg pr dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1934—1943.

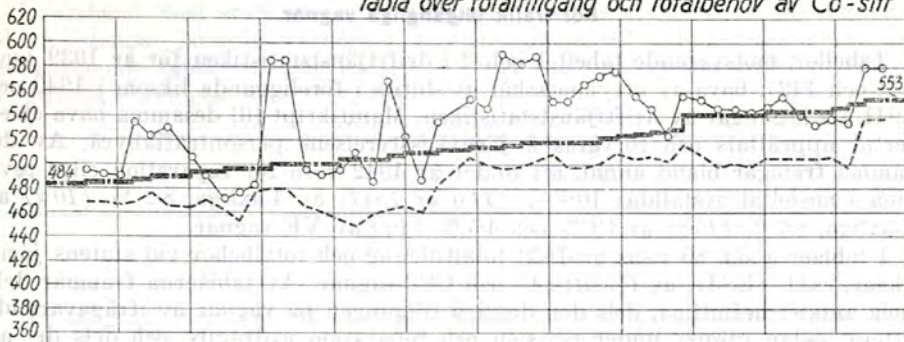
Tid- tabell nr	Trafi- kerad ban- längd, km	Gällande under tiden	Snäll- tåg km	Pr ban- km	Person- tåg km	Pr ban- km	$\frac{1}{3}$ av blan- dade tåg	Pr ban- km	Summa	Pr ban- km
									för samtl. bandelar, som under angiven tidsperiod varit öppna för trafik	
106	4 635	$\frac{1}{6}$ 1913— $\frac{30}{6}$ 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	5·93	2 727	0·58	39 648	8·45
134	7 453	$\frac{15}{6}$ 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	$\frac{15}{6}$ 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	$\frac{15}{6}$ 1936— $\frac{6}{9}$ 1936	20 923	2·79	72 420	9·67	1 375	0·18	94 718	12·64
136	7 493	$\frac{7}{9}$ 1936— $\frac{21}{6}$ 1937	18 214	2·43	71 639	9·56	1 346	0·18	91 199	12·17
137	7 492	$\frac{22}{6}$ 1937— $\frac{5}{9}$ 1937	21 978	2·93	78 195	10·44	1 326	0·18	101 499	13·55
137	7 666	$\frac{6}{9}$ 1937— $\frac{14}{6}$ 1938	20 322	2·65	74 779	9·75	1 251	0·16	96 352	12·56
138	8 001	$\frac{15}{6}$ 1938— $\frac{4}{9}$ 1938	22 207	2·77	84 245	10·53	1 208	0·15	107 660	13·45
138	8 001	$\frac{5}{9}$ 1938— $\frac{14}{6}$ 1939	20 551	2·57	83 551	10·44	1 130	0·14	105 232	13·15
139	8 001	$\frac{15}{6}$ 1939— $\frac{5}{9}$ 1939	23 063	2·88	1 89 218	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	78 630	10·87	1 142	0·14	109 323	13·56
140	9 678	$\frac{1}{6}$ 1940— $\frac{1}{9}$ 1940	13 048	1·35	78 1324	8·40	897	0·09	95 269	9·84
140	9 678	$\frac{2}{9}$ 1940— $\frac{15}{6}$ 1941	13 454	1·39	78 1988	8·47	896	0·09	96 338	9·95
141	10 284	$\frac{16}{6}$ 1941— $\frac{31}{8}$ 1941	18 120	1·76	1 94 691	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	79 594	9·30	1 206	0·12	112 981	10·99
142	10 457	$\frac{15}{6}$ 1942— $\frac{14}{9}$ 1942	19 285	1·84	1 00 248	9·59	1 202	0·11	120 735	11·54
142	10 457	$\frac{15}{9}$ 1942— $\frac{6}{6}$ 1943	14 974	1·43	79 98 821	9·45	1 191	0·11	114 986	10·99

1) Härav för: rälsvägg motor-tåg
 under tidtab. nr 139: 17 980
 " " " 140: 9 667
 " " " 141: 14 268
 " " " 142: 16 375

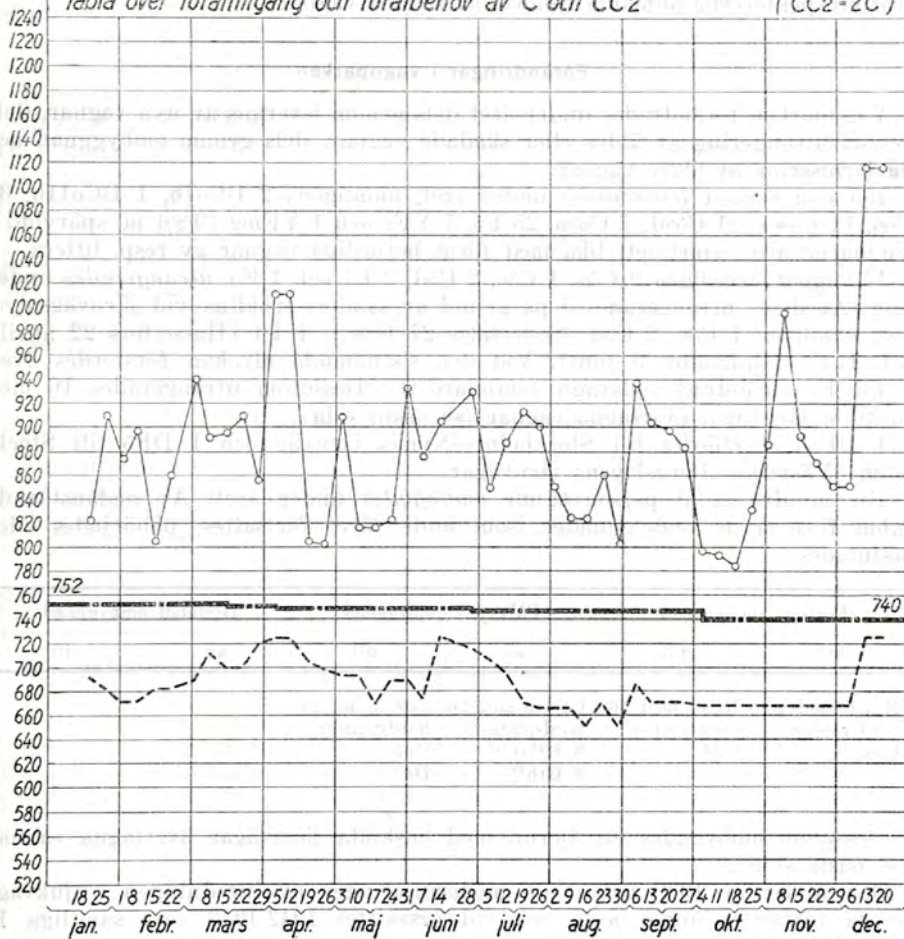
2) Härav för: rälsvägg motor-tåg
 under tidtab. nr 139: 16 965
 " " " 140: 10 101
 " " " 141: 15 237
 " " " 142: 16 689
 " " " 143: 2 310

Personvagnsparken år 1942 (exkl. »ESJ»)

Tablå över totaltillgång och totalbehov av Co-sitt



Tablå över totaltillgång och totalbehov av C och CC2 (CC2-2C)



— totala antalet - - - - - därav tillgängliga för trafik —○— totala behovet

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 1940 och 1941 års årgångar av drifttjänststatistiken. Manuskript till desamma hava emellertid upprättats och förvaras å järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå. Av desamma framgår bland annat, att under år 1942 voro för reparation eller revision i medeltal avställda: 10·3 % (11·0 år 1941) av 4-axliga, 8·2 % (10·2) av 2-axliga, 8·7 % (10·3) av CC2- och 4·5 % (4·7) av YF-vagnar.

I tabläer å sid. 85 visas grafiskt totaltillgång och totalbehov vid statens järnvägar, exkl. »ESJ», av Co-sitt-, C- och CC2-vagnar. Av tabläerna framgår dels hela antalet befintliga, dels den dagliga tillgången på vagnar av ifrågavarande littera, 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 utrangering av äldre eller skadade vagnar, dels genom ombyggnad och modernisering av äldre vagnar.

105 nya vagnar levererades under året, nämligen: 2 BC07b, 1 BC011b, 30 Co6, 11 Co8cs, 21 Co8d, 7 Co9b, 25 F5, 7 YF2 och 1 YFm2 (0·891 m spårvidd). Vagnarna äro i stort sett lika med förut befintliga vagnar av resp. littera.

15 vagnar, nämligen 9 C3a, 1 C3c, 2 C3d, 2 F1 och 1 F5, utrangerades under året. Av dessa utrangerades 5 på grund av skador, erhållna vid järnvägsolyckor, nämligen 1 C3c, 2 C3d (Södertälje 27 febr.), 1 F1 (Hasselfors 22 april) och 1 F5 (Oppalaby 6 juni). Vid den sistnämnda olyckan förstördes även 1 till F6 omändrad godsvagn (standard-G). Dessutom utrangerades 16 med enskilda järnvägar övertagna vagnar (se nästa sida).

1 DF05 överfördes till Stockholm—Nynäs järnväg och 1 DF5 till Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

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

Fortsatt ombyggnad		Påbörjad ombyggnad		Beslutad ombyggnad	
av	till	av	till	av	till
RC01 med 12 bordsplatser (C3e ¹)	RC01 med 16 bordsplatser C3d	Co8cm med 16 bordsplatser 3 DF01 ¹) 3 Grh ¹)	Co8cm m. 24 bordsplatser 103 D4		

Dessutom ombyggdes ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar (se nästa sida).

Den under år 1939 påbörjade moderniseringen av inredningen i sjukvagnarna fortsattes under året, och vid årsskiftet 1942/1943 voro samtliga 18

¹) Ombyggnad enligt uppgjord plan avslutades under året.

C10-vagnar färdiga. För att utfinna något sätt att få dessa vagnars gång bättre och lugnare, utfördes under slutet av året vissa prov med en vagn, som försetts med mjukare fjädrar och förlängt axelavstånd.

I samband med statsinlösen av Blekinge kustbanor tillfördes SJ vagnpark bl. a. denna järnväg tillhöriga, smalspåriga (1·067 m) personvagnar. Av nedanstående tablå framgår antalet sålunda tillförda vagnar av olika littera. Vagnarna övertogs den 1 juli 1942.

BCo	Co	CFo	A	Bs(C10)	BC	C	F	YF	Postvagnar		Summa
									+axl.	2-axl.	
7	17	1	1	1	1	23	36	1	—	5	93

Av sålunda övertagna 93 smalspåriga vagnar utrangerades under året 8 på grund av sin dåliga beskaffenhet, nämligen 1 A, 5 C, 1 CD och 1 F. Bs om-littererades till EC10a och BC till ECa.

Av under åren 1940 och 1941 med enskilda järnvägar övertagna personvagnar utrangerades 8 år 1942 på grund av sin dåliga beskaffenhet nämligen: normalspåriga: 3 C, 2 CF, 1 F.
smalspåriga (0·891 m): 1 Co, 1 F.

De utrangerade smalspåriga vagnarna ombyggdes till godsvagnar.

1 med KBJ övertagen år 1940 utrangerad F-vagn återfördes år 1942 till trafikvagnparken.

I samband med större revision ombyggdes under året ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. Ombyggnad förekom sålunda från BCo till Co, från BCo till CFo, från Co resp. C av viss litt. till Co resp. C av annan litt. o. s. v., allt för att göra vagnarna mera användbara, mera lättskötta och mera moderna.

Personvagnsamtrafik med naturautjämnning.

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna 141 och 142 hörande normalplaner.

Överenskommelse om dylik vagnsamtrafik träffades under året med förvaltningen av Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg.

Uppgifter om resultatet av personvagnsamtrafiken i *internationell* trafik kunna erhållas från styrelsens persontrafikbyrå.

Postvagnsrörelsen.

Omfattningen av de postutrymmen, som postverket ägt disponera i postkupéer, framgår av uppgifter härom i de till tidtabellerna nr 141 och 142 hörande normalplanerna. Uppgifter om postutrymmen i form av postfack, brevlådor och tidningsväskor framgår av postverkets rekvisitioner, som förvaras på styrelsens persontrafikbyrå.

Logivagnar.

Uthyrning av logivagnar ägde icke rum under år 1942.

Helgtrafiken.

Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 289/1942. Även år 1942 måste antalet persontåg till och från Jämtland m. fl. vintersportområden starkt begränsas, och nedgång av den långväga persontrafiken kunde konstateras. Påsktrafiken i sin helhet var emellertid av en betydande omfattning. Trots att den disponibla personvagnparken utnyttjades till det yttersta, uppstodo vid flera tillfällen på grund av brist på personvagnar svårigheter för anskaffning av sittplatser åt alla resande och för många resande kunde sittplats ej beredas. För trafikens avveckling måste en del extratåg insättas utöver de i förväg planerade. Påskdagen inföll år 1942 den 5 april och år 1941 den 13 april.

Nedanstående sammanställning belyser omfattningen av årets påsktrafik vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C jämförd med närmast föregående års.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941
Antalet försälda färdbiljetter	96 741	106 677	32 360	34 900	26 797	26 032
» utrustade sovvagnar..	148	219	31	44	32	31
» avsända resgodskollin	19 558	15 214	4 303	15 288	2 341	2 073

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:		1942	1941
för tiden 31 mars—3 april	(1941 8—11 april)	21 810	17 685
» » 4—5 april	(1941 12—13 april)	2 680	1 790
» » 6—8 april	(1941 14—16 april)	27 630	20 657

Pingst- och midsommartrafiken.

För pingsttrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 417/1942. Resandetrafiken var till följd av den under pingsthelgen flerstädes rådande vackra väderleken av osedvanligt stor omfattning, och detta gällde särskilt lokaltrafiken under pingstafton och annandagen.

För midsommartrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 501/1942. Midsommartrafiken, som under en lång följd av år visat en fortgående ökning, överträffade t. o. m. 1941 års rekordartade trafik. En bidragande orsak härtill var, att de militära permittentresorna från och till flera orter kommo att sammanfalla med den civila helgtrafiken, trots särskilda åtgärder häremot. Oaktat stor brist rådde å personvagnar, kunde dock trafiken ganska väl avvecklas genom att reservvagnparken utnyttjades till det yttersta och att den normalplansenliga vagnparken insattes i snabbare omlopp än vad gällande normalplan angav såväl i de ordinarie tågen som i de i förväg planerade extratågen och i de ytterligare av trafikinspektörerna anordnade extratågen.

Den under de senare åren alltmera tilltagande cykeltrafiken beredde särskilt stora svårigheter under årets midsommartrafik. Trots att ett flertal olika åtgärder vidtogos för att avlasta eller underlätta denna trafik å de viktigare linjerna och tågen, kunde det dock icke undvikas, att cykeltransporterna orsakade en hel del tågförseningar.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning åren 1942 och 1941 vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, för pingsten fr. o. m.

¹⁾ Häri, men ej i motsvarande antal för år 1942, ingår även antalet endast omlastade kollin.

onsdagen före pingst t. o. m. annandagen och för midsommaren fr. o. m. den 19 t. o. m. den 24 juni.

Pingst.

(Pingstdagen inföll år 1942 den 24 maj, år 1941 den 1 juni.)

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941
Antalet försålda färdbiljetter..	78 800	75 319	40 716	43 208	21 726	23 064
» utrustade sovvagnar ..	142	128	28	9	27	31
» avsända resgodskollin..	11 703	15 786	3 654	5 151	2 684	2 916

Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941
Antalet försålda färdbiljetter	113 773	110 946	58 304	63 365	28 591	27 558
» utrustade sovvagnar	174	150	32	33	38	32
» avsända resgodskollin	24 448	28 108	14 518	13 478	5 500	7 585

Antalet extrafärdskilometer av personförande tåg utgjorde:		1942	1941
för tiden 22—24 maj (år 1941 30 maj—1 juni)		14 880	12 907
» » 25—26 maj (år 1941 2—3 juni)		9 856	7 763
» » 19—22 juni		26 310	26 021
» » 23—25 juni		11 669	10 717

Jul- och nyårstrafiken.

För besörjande av jul- och nyårstrafiken 1942—1943 utfärdades bestämmelser i cirkulär nr 857/1942.

Frånsett trafiken till turistorterna i Jämtland var årets jultrafik avsevärt större än året närmast före. Sälunda kunde vid Stockholm C konstateras en ökning av resandantalet med icke mindre än 12·5 % vid jämförelse med jultrafiken 1941—1942. De militära permittentresorna voro i regel förlagda till sådana dagar, att de icke voro till hinder för den civila resandetrafiken. Den gynnsamma, milda väderleken med frånvaro av snö under de mest trafiksvåra dagarna gjorde, att trafiken kunde avvecklas utan större förseningar. Till följd av alltjämt rådande brist å personvagnar kunde förstärkningsvagnar icke tillkopplas och icke heller dubblingståg anordnas i den omfattning, som varit önskvärdt med hänsyn till den stora resandetrafiken.

Julafton inföll år 1942 på en torsdag, år 1941 på en onsdag.

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

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1942	1941	1942	1941	1942	1941
Antalet försålda färdbiljetter..	94 875	84 526	46 300	42 635	39 816	26 286
» utrustade sovvagnar ..	259	267	53	59	59	44
» avsända resgodskollin..	29 007	29 515	7 125	6 794	3 863	3 595

¹⁾ Häri, men ej i motsvarande antal för år 1942, ingår även antalet endast onlastade kollin.

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

	1942	1941
för tiden 18—25 december	88 075	69 338
» » 26—29 december	29 189	19 269
» » 30 december—3 januari	31 801	17 611
» » 4—10 januari	28 118	14 394

Den stora ökningen av antalen extratågskilometer för år 1942 i jämförelse med 1941 års är till övervägande del endast skenbar och beror på att tågen 23, 24, 75, 76, 77 och 78 år 1941 voro ordinarie men 1942 anordnades som extratåg.

Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

Resor till vår- och höstmässorna i Leipzig.

Leipzig-mässan inställdes såväl på våren som på hösten 1942.

Skolungdoms utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Resor för skolungdomsutbyte mellan Sverige och utlandet ägde icke rum under år 1942.

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

De under år 1941 påbörjade transporter av finska barn till olika orter i Sverige och till Danmark pågingo även under första halvåret 1942. Dessutom ordnades ett antal hemtransporter av finska barn. Kungl. Maj:t medgav, att finska barn, som av Hjälpkommittén för Finlands barn (f. d. Kommittén för Finska Sommarbarn) omhändertagits för vistelse i Sverige, befordrades avgiftsfritt i 3 klass från den svenska gränsort, dit barnen anlant, till deras uppehållsort och åter till nyssnämnda gränsort eller annan för hemtransporten lämplig ort. De barn, som transporterades till Danmark, åtnjoto liksom tidigare 50 % nedsättning av de för person under resp. över 12 år gällande befordringsavgifterna i 3 klass men utan skyldighet för vederbörande att erlagga snälltågsavgift.

Framresorna företogs i regel med ordinarie men i vissa fall med extratåg dels från Stockholm och dels från Haparanda. Återresorna gjordes till en början med ordinarie tåg till Umeå, sedermera företrädesvis med extratåg till Haparanda. Vid nattresor tillhandahöllös med liggbräden utrustade sittvagnar. För sjuka barn användes även sovvagnar och för sjuktransport utrustade vagnar litt Co5.

Antalet barn, som transporterades till Sverige, utgjorde omkring 10 000, därav hälften över Stockholm och hälften över Haparanda; fyra transporter utfördes med extratåg. De sjuka barnen, som transporterades över Haparanda, utgjorde omkring 900.

Åtterresorna omfattade inalles omkring 7 000 barn, varav cirka 1 000 reste med ordinarie tåg över Umeå och återstoden huvudsakligen med extratåg över Haparanda. Elva extratåg anordnades.

Till Danmark transporterades omkring 2 500 barn och från Danmark omkring 600. Framresorna gingo huvudsakligen över Stockholm—Malmö och åter-

resorna över Hälsingborg—Haparanda. Ett extratåg anordnades på sistnämnda sträcka.

Under 1941 hade omkring 3 850 barn transporterats till Sverige och omkring 850 till Danmark.

Rikskommissariatets i Norge resor Oslo—Tyskland och åter jul- och nyårshelgen 1942—43.

Resorna från Oslo företogs dels med ordinarie nattåg under tiden 15—21 december, dels med extra snälltåg Oslo— $\frac{\text{Hälsingborg F}}{\text{Malmö F}}$ natten den 17—18 december. Resorna till Oslo ägde rum dels med ordinarie nattåg, dels med extra snälltåg $\frac{\text{Hälsingborg F}}{\text{Malmö F}}$ —Oslo natten den 7—8 januari. De resande befordrades på sträckan Malmö F—Köpenhamn F och åter med extrafärja och på sträckan Hälsingborg F—Helsingör och åter med ordinarie dagfärjor.

Extratågen, som framfördes över Olskroken, medförde endast sittvagnar och befordrade vid såväl fram- som återresorna omkring 880 resande i 2 och 3 klass, varav 400 färdades över Hälsingborg F och 480 över Malmö F. Ordinarie biljettavgifter erlades.

Liknande transporter hade genomförts jul- och nyårshelgen 1941—1942 med två extratåg Oslo—Trelleborg F och tre extratåg Trelleborg F—Oslo, varmed omkring 1 000 personer befordrades i 2 och 3 klass sitt- och sovvagnar.

Danska arbetares resor Danmark—Norge.

Under år 1942 befordrades omkring 7 000 danska arbetare Hälsingborg F—Oslo. De reste med ordinarie dagtåg och i grupper om högst 150 personer. En nedsättning av biljettpriset med 25 % medgavs.

Under jul- och nyårshelgen anordnades ett extratåg Oslo— $\frac{\text{Hälsingborg F}}{\text{Malmö F}}$ natten 15—16 december för omkring 700 danska arbetare, varav 450 reste över Hälsingborg F och 250 över Malmö F, samt ett extratåg Hälsingborg F—Oslo natten 4—5 januari för omkring 550 danska arbetare. Extratågen framfördes över Olskroken och medförde endast 3 klass sittvagnar.

Under år 1941 hade omkring 4 000 danska arbetare transporterats Hälsingborg F—Oslo på enahanda sätt. Ett extratåg för omkring 350 personer anordnades sistnämnda år Oslo—Hälsingborg F under julhelgen.

② Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.

Skolungdomens allmänna fjällfärd.

På grund av transportsvårigheter inställdes skolungdomens allmänna fjällfärd år 1942.

Under februari månad 1941 hade för ifrågavarande fjällfärd två resor med 731 resp. 562 deltagare anordnats.

Föreningens för skidlöpningens och friluftslivets främjande i Sverige påskresor
 Stockholm—Västerbotten och $\frac{\text{Stockholm}}{\text{Göteborg}}$ —Härjedalen.

Resan Stockholm—Västerbotten anordnades till Vilhelmina och Sorsele och resan Stockholm—Härjedalen till Åsarna och Sveg. I resan till Västerbotten deltog omkring 60 personer och i resan till Härjedalen omkring 130 personer. Framresorna företogs den 28—29, 29, 29—30 mars, 31 mars—1 april, 2—3 och den 3 april och återresorna den 6—7, 8, 11—12 och den 12—13 april. I de fall då resorna gjordes med nattåg, färdades de flesta deltagarna i sovvagnar. Ordinarie biljettavgifter erlades. I liknande resor 1941 deltog omkring 150 personer till Västerbotten och omkring 135 till Härjedalen.

Resan Göteborg—Härjedalen anordnades till Sveg, Vemdalen och Åsarna. Omkring 60 personer deltog. Framresan företogs den 27—28 mars och återresan den 6—7 april. Deltagarna färdades i sovvagnar. Ordinarie biljettavgifter erlades.

År 1941 hade omkring 65 personer deltagit i en liknande resa.

Sveriges förenade studentkårens fjällfärd.

Studentkårens fjällfärd år 1942 anordnades i likhet med 1941 års färd till Vilhelmina. Resan företogs med ordinarie tåglägenheter över Östersund med framresor den 29—30 och 30—31 mars, 31 mars—1 april, samt 1—2 april och återresor den 8, 9—10, 10—11 samt 11—12 april. Fullt biljettpris erlades. I resan deltog omkring 140 personer.

År 1941 var antalet deltagare 185.

Tågheimsresor.

Resor med tågheimet i Jämtland anordnades icke heller sommaren 1942.

Dansk skolungdoms julresa till Storlien.

Resor av ifrågavarande slag anordnades icke heller under jul- och nyårshelgen 1942—1943.

Turistutbytesresor.

Några turistutbytesresor anordnades på grund av tidsläget icke heller under år 1942.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 22 febr.

På grund av bristande tillgång på personvagnar vidtogos icke heller år 1942 några särskilda anordningar för resor av ifrågavarande slag. Särskild biljettprisnedsättning medgavs icke.

Resor till riksskyttetävlingen i Karlstad den 26—28 juni.

För omkring 800 deltagare i riksskyttetävlingen i Karlstad anordnades extra-tåg Stockholm—Karlstad den 25 juni. De resande färdades mot avgift enligt skyttetaxan. Åtterresorna företogs med ordinarie tåg och dubblingståg.

Utflyktståg.

På grund av bristande tillgång på personvagnar anordnades icke något utflyktståg under år 1942.

Under år 1941 hade fem utflyktståg anordnats med ett sammanlagt resandantal av 2 859 och en inkomst av 17 760:— kronor.

Fasta tåg för badresor samt sport- och turistfärder.

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

Sträckan	Tid	Antal		S J inkomst kr.
		tåg ¹⁾	resande	
<i>Badtåg.</i>				
Stockholm C—Södertälje havsbad	Soh $\frac{28}{6}-\frac{16}{8}$	10	467	925
Göteborg C—Varberg	Soh $\frac{21}{6}-\frac{30}{8}$	12	1 378	3 437
Herrijunga—Uddevalla	—	—	—	—
	Summa	22	1 845	4 362
	<i>D:o år 1941</i>	18	6 295	12 311
<i>Sporttåg.</i>				
Stockholm C—Gnesta	Soh hela året	63	46 215	70 550
Göteborg C—Alingsås	Soh hela året	63	43 445	55 628
Göteborg C—Hindås	Soh hela året	63	32 260	57 862
Malmö C—Tjörnarp	Soh hela året	63	58 720	125 276
	Summa	252	180 640	309 316
	<i>D:o år 1941</i>	252	163 970	275 014
<i>Turisttåg.</i>				
Stockholm C— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Mariefred} \\ \text{Strängnäs} \end{array} \right.$	Soh $\frac{21}{6}-\frac{30}{8}$	12	1 841	5 861
	<i>D:o år 1941</i>	12	3 832	10 316
	Summa S:arum	286	184 326	319 539
	<i>D:o år 1941</i>	282	174 097	297 641
	<i>» » 1940</i>	247	169 144	256 800
		1942	1941	1940
Medelantalet resande pr tåg var		645	617	685
Medelinkomsten pr tåg var	kr.	1 117	1 055	1 040

Idrotts- och utflyktsresor för skolungdom.

I likhet med förhållandet under år 1941 var antalet idrotts- och utflyktsresor för skolungdom, för vilka styrelsen medgav särskild nedsättning, mycket ringa.

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

Extratåg i anledning av invigning av den elektriska driften å sträckan Långsele—Boden.

För deltagare i invigningshögtidligheterna anordnades extra snälltåg från Stockholm C kl. 14.45 den 27 februari till Boden C kl. 11.45 den 28 februari och åter från Boden C kl. 18.50 den 28 februari till Stockholm C kl. 15.00 den 1 mars.

Tåget medförde tre A01a, tre A01c, A03 nr 1246, två ACo2c, en BFo5 samt två Ro3-vagnar. Därjämte framfördes A03 nr 1864 på sträckan Bastuträsk—Boden C för HKH Kronprinsen jämte uppvaktning.

De resande hade tilldelats särskilda för detta tillfälle tryckta fribiljetter.

Transport av barn från vissa orter till och från sommarvisten på landet.

I syfte att bereda barn från vissa tätbebyggda orter tillfälle till stärkande sommarvistelse på landet anslog Riksdagen medel till bekostande av härav betingade resor. Till en början medgavs denna förmån för barn från landets 62 samhällen med över 8 000 invånare, men medgivandet utsträcktes sedermera att gälla för barn från ytterligare ett 40-tal samhällen och kommuner.

Berättigade att erhålla fri resa voro barn, födda år 1928 eller senare, som erhållit rabattkort för inköp av livsmedel, samt vårdare till år 1932 eller senare födda barn. I vissa fall kunde även vårdare, som medföljde äldre barn, erhålla fri resa. Sommarkolonier erhöles gottgörelse för styrkta utgifter för av dem omhändertagna barns fram- och återresor, oavsett om barnen voro från landsbygd eller städer. För dessa barn gällde icke heller villkoret om rabatt på livsmedel.

För att komma i åtnjutande av rätten till fri resa gällde dessutom, att framresa skulle vara anträdd före den 1 augusti och återresa senast den 31 augusti, samt att lantvistelsen skulle omfatta minst fyra veckor. Av järnvägsstyrelsen var därjämte bestämt, att de avgiftsfria resorna icke fingo företagas under tiden 18 juni—2 juli och ej heller på lördagar och söndagar. Sistnämnda inskränkning gällde dock icke för vårdare, som återreste efter att ha följt barn till sommarvistet.

De resande färdades på dubbla 3 klass blankobiljetter utan åsatt pris. Inskrivning av resgoods och cyklar fick ske mot vanlig avgift och mot kontant betalning. För varje resande medgavs 12 kg frivikt. Snälltåg fick användas mot lösen av tilläggsbiljett till fullt pris.

Direkta vagnar framfördes i ett flertal fall för större grupper, företrädesvis vid resor till och från sommarkolonier.

Inalles företogos omkring 100 000 resor (fram- och återresa räknad som två resor) och SJ inkomst av desamma var omkring 575 000:— kronor.

De icke järnvägstekniska anordningarna handhades av Statens Utrymningskommission.

Transporter med sjukvagnar.

Under året utfördes 2 035 transporter med SJ sjukvagnar, därav 5 i Bo10 och 2 030 i C10-vagnar. I regel omfattade varje transport en sjuk jämte vårdare. Det förekom dock, särskilt vid transporter till och från kustsanatorierna i Varberg och Vejbyslätt, att flera sjuka sammanfördes i en och samma sjukvagn.

I 296 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Billiga rundurer.

Nya bestämmelser angående *Rundturstrafik inom Sverige* att gälla fr. o. m. den 1 juni 1942 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 461/1942.

Samtliga biljettavgifter höjdes med anledning av att trafikskatt införts.

Huvudturerna D, J och L, lokala rundturerna 1, 4 och 13 samt tilläggsturerna 85, 98 och 103 voro indragna på grund av trafikförhållandena.

Beträffande »GHT-resan» voro av samma anledning resealternativen Stockholm C—Nynäshamn—Visby—Kalmar och Stockholm — båt direkt — Kalmar indragna. I stället inlades järnvägssträckan Stockholm C—Linköping C—Nässjö—Kalmar C med alternativet Linköping C—Hultsfred—Berga—Kalmar C. För turens förbindelse med Gotland inrättades en ny tilläggstur nr 10, Stockholm C—Nynäshamn—Visby och åter.

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

De gjorda inskränkningarna föranledde en betydande nedgång i antalet försälda rundtursbiljetter.

Rundresorna i nordisk samtrafik voro under året helt inställda.

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

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

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	Motsvarande f. å.
		intill 500	501—1000	över 1000		
<i>SJ rundurer, utom lokala sådana</i>	9 066	78	1 573	7 415	15 757	25 145
<i>Nordiska rundresor</i>	—	—	—	—	—	—
Summa	9 066	78	1 573	7 415	15 757	25 145
Härav: i 2 klass	1 075	—	125	950	2 443	3 547
i 3 klass	7 991	78	1 448	6 465	13 314	21 598
Summa f. å.	14 467	112	2 130	12 225		
Härav: i 2 klass	1 820	2	148	1 670		
i 3 klass	12 647	110	1 982	10 555		
<i>SJ Lokala rundurer:</i>						
i 2 klass	17	7	10	—	10	35
i 3 klass	1 090	687	403	—	597	1 365
<i>Övriga rundurer¹⁾:</i>						
i 2 klass	111	69	42	—	57	43
i 3 klass	3 422	2 788	634	—	1 428	646
<i>Tilläggsturer:</i>						
i 2 klass	35	6	2	27	34	33
i 3 klass	672	390	80	202	377	435
<i>Anslutningsturer:</i>						
i 2 klass	238	238	—	—	59	21
i 3 klass	1 500	1 474	26	—	399	287

¹⁾ Turer, som berört SJ men icke anordnats i SJ regi. Dock ingår här även den i SJ regi anordnade och vissa SJ linjer berörande turen »Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings och Göteborgstidningens rundresa i Sverige» (»GHT-resan»), till vilken såldes 29 biljetter till 2 och 427 biljetter till 3 klass vagn.

Antalet sålda huvudtursbiljetter till de olika turerna framgår av följande sammanställning.

Tur litt.	Benämning	Antal för- sålda bilj.		Tur litt.	Benämning	Antal för- sålda bilj.	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Väner—Vätterturen	68	513	O	Blekingeturen	29	502
B	Västsvenska turen	28	289	P	Övre Norrlandsturen	118	278
C	Storstadsturen ¹⁾	385	768	Q	Storsvenska turen.....	22	126
D	Östsvenska Visbyturen ¹⁾ ...	—	—	R	Lappland—Tornedalsturen	—	13
E	Mellansvenska Dalaturen ...	15	309	S	Skåne—Dalaturen.....	98	1 692
F	Östsvenska Dalaturen	13	124	T	Nedre Norrland på cykel	15	867
H	Nedre Norrlandsturen	51	463	V	Dal—Värmland » »	—	46
J	Mellansvenska Visbyturen ¹⁾ ...	—	—	X	Sydöstra Sverige » »	—	32
K	Öst- och Västkustturen	188	1 315		Summa	1 075	7 991
L	Sydsvenska Visbyturen ¹⁾ ...	—	—		D:o år 1941	1 820	12 647
M	Skåne—Nedre Norrlandsturen	21	169		» » 1940	1 197	10 267
N	Jämtland—Härjedalsturen ...	24	485				

SJ inkomster av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 98 800 kr. (140 842 kr. år 1941)

» » i 3 » 456 062 » (682 773 » » 1941)

per personkm i 2 klass 3·80 öre (3·81 öre » 1941)

» » i 3 » 2·83 » (2·81 » » 1941).

Billiga vinter- och sensommarresor.

Genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 825/1941 och nr 609/1942 utfärdades bestämmelser om *SJ billiga vinter- och sensommarresor år 1942*.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor som för sensommarresorna år 1941. På grund av trafikförhållandena föreskrevs dock i syfte att nedbringa antalet resor, att här ifrågavarande biljetter med vissa undantag icke skulle gälla för resor från kl. 0.00 lördagar till kl. 6.00 måndagar.

Avgifterna för sensommarresorna höjdes med anledning av införandet av trafikskatt. Nya biljettformulär inrättades för att ernå större överensstämmelse med dem, som användas i allmän trafik.

Antalet resor, antalet personkm samt resandefrekvensen på olika landskap framgå av efterföljande sammanställningar. Som av sammanställningarna framgår, var nedgången av antalet resor år 1942 i jämförelse med antalet under föregående år avsevärd.

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	1 348	90	794	464	1 200	— 34·2
3 klass	8 380	486	5 288	2 606	7 571	— 34·5
Summa	9 728	576	6 082	3 070	8 771	— 34·5

¹⁾ Inställdes fr. o. m. $\frac{1}{6}$ 1942 t. v. i syfte att nedbringa antalet resor.

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

Landskap	Antalet försålda biljetter									
	under vintern ($\frac{13}{1}-\frac{25}{2}$, $\frac{20}{2}-\frac{27}{3}$, $\frac{15}{4}-\frac{22}{5}$)			under sensommaren ($\frac{14}{5}-\frac{30}{6}$)			Summa			Summa år 1941
	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	2 kl.	3 kl.	s:a	
Lappland.....	130	1 072	1 202	41	239	280	171	1 311	1 482	1 610
Västerbotten	—	1	1	—	4	4	—	5	5	14
Jämtland.....	211	1 184	1 395	161	839	1 000	372	2 023	2 395	4 460
Ångermanland	—	—	—	—	14	14	—	14	14	31
Härjedalen	—	—	—	1	14	15	1	14	15	73
Medelpad.....	—	—	—	—	3	3	—	3	3	25
Hälsingland.....	—	49	49	3	48	51	3	97	100	181
Dalarna	19	42	61	7	25	32	26	67	93	134
Västmanland	—	—	—	—	1	1	—	1	1	8
Gästrikland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Värmland	1	10	11	3	28	31	4	38	42	31
Dalsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Närke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Uppland	—	—	—	—	3	3	—	3	3	2
Södermanland ¹⁾	—	1	1	10	72	82	10	73	83	65
Bohuslän	—	—	—	37	202	239	37	202	239	359
Västergötland ²⁾	—	—	—	12	80	92	12	80	92	85
Östergötland	—	—	—	2	12	14	2	12	14	13
Halland	—	—	—	4	34	38	4	34	38	133
Småland	—	1	1	—	18	18	—	19	19	25
Öland.....	—	—	—	4	11	15	4	11	15	2
Blekinge	—	—	—	1	25	26	1	25	26	1
Gotland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skåne	—	3	3	27	155	182	27	158	185	265
Norge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	361	2 363	2 724	313	1 827	2 140	674	4 190	4 864	7 531

SJ inkomster av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 37 512 kr. (53 281 kr. år 1941)

» » i 3 » 156 317 » (232 038 » » 1941)

per personkm i 2 klass 3·13 öre (2·92 öre » 1941)

» » i 3 » 2·06 » (2·01 » » 1941).

¹⁾ Inkl. biljetter för resor till Stockholm.

²⁾ » » » » » Göteborg.

Reklam- och upplysningsverksamhet.

Det fortsatta krisläget gjorde, att reklamverksamheten även under 1942 så gott som uteslutande blev inriktad på en allmän instruktions- och upplysningspropaganda. Någon reklam i trafikvärningssyfte förekom av samma skäl icke.

Reklamverksamheten inriktades framför allt på att genom råd och upplysningar vinna trafikanternas förståelse för trafiksvårigheterna och vikten av samarbete med järnvägen. Meningen »Hjälp järnvägen och gagna Eder själv» var ett av de många slagord, som i form av anslag nyttjades i reklamkampanjerna i detta syfte. I synnerhet gällde det härvid att med reklamens hjälp dels inpränta vikten av förköp av biljetter och förpollettering av resgods för att därigenom medverka till snabbare tågexpediering, dels att ifråga om såväl tåg som bussar söka ernå bättre fördelning av resorna på veckans alla dagar och spridning av semesterresorna över större del av året för att lätta på sommarens svåra trafikbelastning.

Inom godstransportområdet eftersträvades genom reklam på olika sätt en än intensivare påverkan på trafikanterna för att förmå dem att snabbt lasta och lossa godsvagnarna och därigenom påskynda vagnomloppet samt underlätta besörjandet av den avsevärt ökade godstrafiken. Vidare bedrevs propaganda bl. a. för bättre emballering av gods.

Reklamen togs under året i ökad grad till hjälp i den inre verksamheten. Sålunda förekommo bl. a. reklammässigt utformade kampanjer bland personalen för insamling av järnskröt o. d. samt för iakttagande av aktsamhet och noggrannhet vid godsbehandling i syfte bland annat att minska de avsevärt stegrade ersättningarna för skadat och förkommet gods.

Med hjälp av reklammässigt utarbetade undervisningsfilmer fortsatte propagandan för oljebesparing och igångsattes ånyo sådan i fråga om luftskyddet.

En betydelsefull utvidgning av reklamavdelningens verksamhet inträdde genom beslut under året om inrättandet av en särskild SJ presstjänst och utgivandet av en tidskrift för SJ personal (se vidare avd. 10 i det följande).

Reklamavdelningen organiserade invigningen av elektrifieringen Långsele—Boden i februari 1942 (se avd. 11).

En nyhet för året var den vid årsslutet utgivna broschyren »SJ 1942», en kortfattad redogörelse i ord och bild för SJ skilda verksamhetsgrenar under året. Broschyren utdelades till myndigheter, institutioner och större trafikanter m. fl. — en uppmärksammas och betydelsefull good-will-propaganda.

För SJ reklamverksamhet i sin helhet (kontonummer 1286) voro följande belopp tillgängliga:

Inländsk reklam: styrelsen	kr. 195 500	
distrikten	» 20 400	215 900
Utländsk reklam:	»	70 600
	Summa kr.	286 500

I denna summa ingick ett belopp av kr. 46 100, utgörande SJ bidrag till Svenska Trafikförbundets verksamhet.

De olika reklammedel, som användes, voro följande:

1. Reklamtryck.

Affischer och anslag.

	Antal		Antal
»Man blir säkrare till freds med sin resa», 100 × 62	1 000	»Ej rast, ej ro, ej vila är godsvagnens paroll», 100 × 62	1 000
»Man blir säkrare till freds med sin resa», 50 × 31	2 000	»Ej rast, ej ro, ej vila är godsvagnens paroll», 50 × 31	1 000
»Ingen trivs i trängsel», 100 × 62 ..	2 000	Fraktkredit, 100 × 62	1 000
»Ingen trivs i trängsel», 50 × 31 ..	2 000	Fraktkredit, 50 × 31	2 000
Anslag »Köp biljett och pollettera i god tid»	3 000	Utställningen »Järnvägen i Västerbotten»	100
Cykelaffisch, 50 × 31	7 000	»Samfärdsels röda tråd» — affisch om elektrifiering, 100 × 62	6 000
Anslag om militära veckoslutbiljetter	5 100	»Samfärdsels röda tråd» — affisch om elektrifiering, 50 × 31	5 000
»Gods från dörr till dörr» för Stockholm m. omgivn., 100 × 62	3 000	»Järnvägsnätet skall vittjas» — affisch om skrotinsamling, 50 × 31	6 000
»Gods från dörr till dörr» för Stockholm m. omgivn., 50 × 31	5 000	Råd och anvisningar till trafikanterna	7 000

Broschyrer, vikblad o. d.

	Antal		Antal
SJ ackordsresor vintern 1941—1942	28 000	Lund	11 000
SJ fasta skidspår söder om Stockholm	3 000	Hälsingborg	21 000
SJ billiga rundturer	35 000	Borås	2 000
»Ingen trivs i trängsel»	578 600	Luleå	1 000
»Ingen trivs i trängsel» för personalchefer	97 300	Skellefteå	1 000
Bussresor lördag—måndag	20 400	Umeå	1 000
Rabattkuponger för Stockholm	3 000	Örnsköldsvik	1 000
Rabattkuponger för Göteborg	1 000	Vänersborg	500
SJ billiga sensommarresor	25 000	Linköping	12 500
SJ vandringblad:		Norrköping	21 000
nr 1 Stockholm (höst- och vinterupplaga)	5 000	Örebro	19 000
nr 2 Malmö (sommarupplaga) ..	3 000	Östersund	4 000
nr 2 Malmö (höst- och vinterupplaga)	5 000	Vagnspengar	20 000
nr 6 Göteborg (höst- och vinterupplaga)	5 000	»Låda eller Häck — Korg eller Säck»	48 835
nr 7 Kolmården (höst- och vinterupplaga)	5 000	Färsk fisk med järnväg	10 350
SJ billiga vinterresor 1943	26 000	»Förkommet, skadat, försenat, felastat — allt till förlust för SJ»	20 300
SJ ackordsresor vintern 1942—1943	25 000	Vykort om elektrifieringen	50 700
»Gods från dörr till dörr»:		Reklammärke om elektrifieringen .	25 400
Stockholm och förorterna	217 400	»Samfärdsels röda tråd»	31 740
Malmö	48 000	Karta över resvägar i Europa (undervisning)	1 275
Göteborg	50 000	Minnesbilder från SJ luftskydds-film	50 000
		SJ filmförteckning	10 000
		»SJ 1942»	15 000

Övrigt reklamtryck.

Någon ny SJ landskapsbok utkom icke under året. Fältarbetet för en ny omarbetad och utvidgad upplaga av »Småland» fortsattes.

Distribution av reklamtryck.

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

2. Filmverksamhet.

I samband med elektrifieringen av SJ har under årens lopp filmning av arbetet därmed vid skilda tillfällen förekommit. Beträffande elektrifieringen av sträckan Långsele—Boden sammanställdes under året en särskild elektrifieringsfilm, benämnd »Klart Trelleborg—Riksgränsen», vilken visades första gången vid en öppningshögtidlighet i Boden den 28 febr. 1942.

Vid nämnda högtidlighet upptogs dessutom en kortfilm benämnd »När världens längsta elektriska järnväg invigdes» och en journalfilm, vilka sedan visades på biografen landet runt.

Den år 1941 upptagna landskapsfilmen »Vid älvom, på berg och i dalom» färdigställdes under året och hade premiär den 11 maj.

Av undervisningsfilmer fullbordades under året »Järnvägsluftskydd», av vilken film en kopia inköptes av Vattenfallsstyrelsen. Filmen utlånades till luftskyddsbyråer, brandskyddsföreningar, brandkårer, större fabriker m. fl.

En tågexpedieringsfilm »Alla måste hjälpa till» påbörjades under året.

Andra filmer, som under året framställdes, voro »Järnväg i ofredstid» och »Masstransporter i kristid», tvenne beredskapsfilmer, belysande de svårigheter, järnvägen har att övervinna under rådande kristid.

»Höst i fjällen», SJ första i egen regi framställda färgfilm, upptogs i Härjedalen under året.

En del bilder av revyfilmskaraktär hade år 1941 upptagits i samband med Ystadsbanornas införlivande med SJ. Dessa bilder sammanställdes år 1942 till en film. Vidare iordningställdes en stumfilm med motiv från Blekinge kustbanor kallad »Med B. K. B. genom Blekinge».

Filmarkivet utökades under året med bl. a. nedannämnda upptagningar med bilder från »SJ verksamhetsfält».

Transport av transformator	även visad som journalfilm å biografen.
Transport av mjölk och potatis	» » » » » »
Ishinder för färjorna	» » » » » »
Rengöring av växlar	» » » » » »
Tegelbacksförslaget	» » » » » »
Järnvägmuseet i Tomtebodan	» » » » » »
Julbrådskan vid ilgodset	» » » » » »
Godsomlastning i Hallsberg	
Träkoltransporter	
Pappersmassetransporter	
Torvtransporter	
Snöhinder i Skåne	
Tågolyckan vid Vagnhärad	
Personalkommissionen	
Tillverkning av F-lok	
Tillverkning av Hc-lok	
Trafikelevkursen 1941—43	
Diplomatbåten Drottningholm ankommer till Göteborg	

Som ett led i strävandena att fördela resandetrafiiken över veckans alla dagar framställdes en *annonsfilm* »*Ingen trivs i trängsel*», som visades på biograferna.

SJ filmer ha visats för allmänheten på biografer och för SJ personal samt dessutom dels vid föreningsammansamträden och i samband med utställningar, dels genom utlåning till skolor, militärförläggningar, resebyråer, enskilda personer m. fl., med följande i runt tal beräknade antal åskådare:

På biografer	600 000
Vid SJ (Reka) visningar i föreningar o. d.	26 200
Vid utlåning till militärförläggningar	178 000
Vid utlåning till skolor, föreningar, sällskap o. d.	540 800
Vid visningar för SJ personal	34 800
Summa	1 379 800

I filmverksamheten ingick även utarbetandet av filmtexter och synopsis för planerade filmer.

På grund av gällande bestämmelser om filmning och fotografering hade Reka även att övervaka ett flertal fotograferingar och filmupptagningar utförda av privata firmor inom SJ område.

Kopior av nedannämnda SJ kortfilmer sändes till utlandet under året:

Till Danmark: »Masstransporter i kristid»

» England: »Ångermanland», »Störtlopp»

» Schweiz: »På sommarstråt ovan Polcirkeln», »Kring ödenas röda slott»,
»Från Göta älv till gutars ö».

3. Propagandaföredrag.

I samband med filmvisningar i skolor och föreningar hölls av olika tjänstemän vid SJ föredrag om SJ verksamhet.

4. Fotografier.

Reklamavdelningens bildarkiv utökades under året genom inköp av färdiga fotografier och egna framställningar av sådana med omkring 1 700 bilder, så att arkivet vid årets slut omfattade närmare 11 000 sådana. Dessa kommo till användning i SJ egna trycksaker, vid skyltningar, i tidningsartiklar o. dyl. De utlånades även till tidningar, tidskrifter, SJ och privata resebyråer och flera andra institutioner.

5. Annonsering i pressen.

Sammanlagda antalet annonser av reklamkaraktär under år 1942 var 260 st. i svenska och 5 st. i utländska tidningar, tidskrifter och andra publikationer.

I Sverige annonserades i dagspressen, i facktidskrifter, föreningsorgan, turist- och tidtabellspublikationer samt i SJ egna broschyrer och vikblad. Annonseringen i dagspressen och till stor del även i veckopressen och i facktidskrifter ingick som ett led i fortsatt kampanj för förläggandet av civila resor från lördagar och söndagar till andra veckodagar samt för förköp av biljetter och förpollettering av resgods och cyklar. 116 sådana kampanjannonser infördes under året.

I fackpress m. m. annonserades dessutom om elektrifieringen, om vikten av snabb lossning och lastning av gods, om SJ filmer o. s. v.

Utlandsannonseringen förekom endast i nordiska publikationer.

6. Ljusreklam.

Ljusreklam ordnades å en del teatrar i Stockholm, Göteborg och Malmö om godsutkörning, om biljettförförköp, om indragning av sportbiljetter vissa dagar och om vikten av att förlägga resor till andra veckodagar än lördag och söndag.

7. Utställningar.

Reklamavdelningens ateljé utarbetade och iordningställde under året material till följande utställningar: »Järnvägen i Västerbotten», vandringsutställning (började 1941), »SJ tåg med vita kol», ambulerande utställningståg, som visades på 28 platser i landet för sammanlagt 102 962 åskådare, utställningar i Örnsköldsvik, Växjö och Trelleborg i samband med jubileumsutställningar därstädes, utställningar i Linköping, Mjölby och Motala i samband med ett tidsningsjubileum där, utställningar å SJ järnvägmuseum rörande SJ verkstäder och SJ vagnrevision.

8. Fönsterskytningar, reklampelare, ateljéarbeten.

På reklamavdelningens ateljé utfördes under året: 247 fönsterskytningar i form av fonder, grupper, tavlor, fotomontage, inramade affischer, järnvägs- och busskartor m. m. på 22 platser. 150 pelarsidor till SJ nio reklampelare, två i Stockholm, tre i Malmö och vardera en i Göteborg, Hälsingborg, Karlstad och Jönköping. Ytterligare 10 st. pelarsidor användes som reklam på utställningar. Ett 30-tal förslag till affischer, varav följande kommo till utförande: »Ingen trivs i trängsel», »Till freds med sin resa», »Guds från dörr till dörr», »Frakt-kredit», »Ej rast, ej ro, ej vila», »Samfärdselns röda tråd» och »Järnvägsnätet skall vittjas». Ett 25-tal illustrationer, laveringar, tuschteckningar och målningar för olika ändamål. Ett 50-tal förslag till broschyromslag, vikblad, annonser, skioptikonbilder m. m. C:a 300 textningar för olika ändamål, t. ex. text på fotoförstorningar, visitkort, skyltar, kortregister, fotoalbum m. m. C:a 100 ritningar såsom kartor, statistik, grafiska tidtabeller m. m. C:a 40 skisser till skytningar och pelarsidor med anskaffning av en mängd förstorningar, kartor, statistik o. d. C:a 10 flaggdekorationer med emblem uppsatta vid medaljutdelningar, utställningar och andra festliga tillfällen. C:a 30 tavelramar och stafflier för inramningar av fotoförstorningar, affischer, skylttavlor och teckningar, delvis med glas. C:a 10 silhuetter utsågade i plywood för utställningar förutom en mängd utsågningar i plywood och papp av bokstäver och div. andra dekorationer för skytningar.

9. Samarbete med postverket.

Samarbetet med postverket fortsattes under året efter samma linjer som tidigare. Postverket uppsatte SJ affischer å de större postkontoren och å sådana postanstalter, som annars icke direkt nås av SJ. Postverket utdelade även SJ broschyrer och vikblad. I reciprocitet erhöll postverket fri annonsering för postsparbanken på SJ broschyrer och affischer.

Den på Råsunda fotbollsstadion i samarbete med postverket anordnade reklamen fortsattes även under 1942.

Till postsparbanken utlånades flera SJ filmer, som visades vid av postsparbanken anordnade propagandamöten.

10. Presstjänst och personaltidskrift.

Under året beslutades av järnvägsstyrelsen, efter utredning i ärendet å reklamavdelningen, inrättandet av »SJ presstjänst», vilken organisatoriskt förlades till reklamavdelningen. Allmänna anvisningar för presstjänstorganisationen utformades. I samband med inrättandet av nämnda organisation beslöts, att en fackutbildad journalist skulle anställas inom densamma.

Såväl inom järnvägsledningen som bland personalen har det länge ansetts önskvärt att genom en SJ egen *tidskrift* kunna skapa intimare kontakt mellan övksledningen och personalen och enligt ett järnvägsstyrelsens protokoll av den 16 november 1942 beslöts då, att en sådan tidskrift skulle startas. Redaktionen skulle vara förlagd till reklamavdelningen. En redaktionskommitté bestående av byråchefen för persontaxebyrån, föreståndaren för reklamavdelningen, fyra av styrelsen utsedda ledamöter jämte en representant för vardera av Statens Järnvägars Befälsförbund, Svenska Järnvägarnas Kontorspersonal- och Arbetsledarförbund och Svenska Järnvägsmannaförbundet, tillsattes, varjämte bestämdes, att tidskriften skulle spridas till all järnvägspersonal och till en början utgivas en gång i kvartalet. Tidningens namn blev »SJ-nytt». Det första numret utarbetades under 1942 och utkom i januari 1943.

11. Invigningen av elektrifieringen Långsele—Boden.

Den 28 februari 1942 kunde den nyelektrifierade sträckan Långsele—Boden öppnas för elektrisk drift. Därigenom kom trafiken på hela sträckan Riksgränsen—Trelleborg att ombesörjas medelst elektrisk drift. Invigningen av den nya driftformen å sträckan Långsele—Boden förrättades i Boden av H. K. H. Kronprinsen. Till densamma hade inbjudits representanter för statsmakterna, armén, större industrier, myndigheter i Norrland, SJ personal m. fl. Ett särskilt extratåg anordnades från Stockholm till Boden för ett hundratal av de inbjudna. Organisationen av invigningen var anförtrodd åt reklamavdelningen.

12. Övriga reklamåtgärder.

Den mellan SJ och en del utländska järnvägsförvaltningar gällande överenskommelsen om ömsesidigt uppsättande av varandras reklamaffischer upprätthölls i den mån så var möjligt. Nya utländska affischer erhöles i ytterst begränsad omfattning, varför en del uppsatta sådana, som blivit mindre prydliga tillfälligtvis ersattes med svenska.

SJ erlade under året medlemsavgift till ett 20-tal lokala turistorganisationer och hade representant i styrelsen för de flesta av dessa.

Utställningar och mässor erhöles i viss utsträckning fria affischutrymmen å SJ stationer och som ersättning erhöles SJ fria annonsmöjligheter i dessa utställningars och mässors program och fria affischplatser inom deras utställningsområden.

Fribiljetter och nedsättningar av biljettpriserna beviljades i reklam syfte i begränsad utsträckning liksom tidigare.

Samarbete med Radiotjänst förekom under året vid flera tillfällen i form av särskilda programpunkter i Radiotjänsts utsändningsprogram utöver däri ingående vanliga notiser. I samband med den i det föregående omnämnda invigningen av den nyelektrifierade sträckan Långsele—Boden förekom radioutsändning av högtidligheterna därvid i Bodens kyrka.

En radiodialog om SJ som Sveriges störste trädgårdsmästare, kallad »10 miljoner sköna blomster» utsändes den 6 juni.

I en serie radioutsändningar, benämnd »Hur har ni haft det i sommar?», ingick en den 13 augusti utsänd dialog om sommarens reseliv, och den 24 september radierades »Ett tåg kommer lastat», varvid godstrafiken på SJ under kristid behandlades. Den 13 november utsändes en dialog om bl. a. de nya bestämmelserna om adressering av il- och fraktstyekegodskollin.

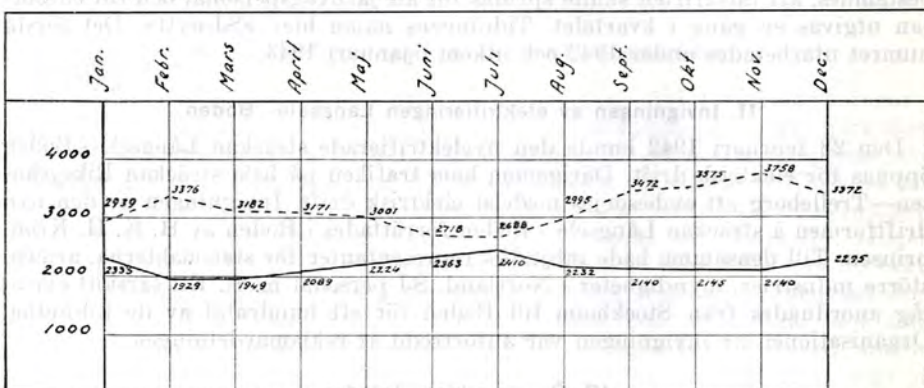
Godstrafiken.

Godsvagnparken och dess användning.

Tillgång på och behov av vagnar.

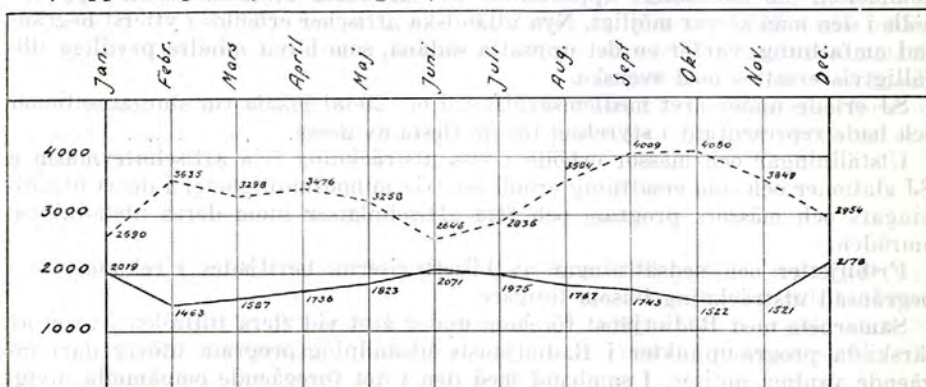
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande tvenne grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar).



— Tillgång - - - - Behov

b) Öppna vagnar (utom L-vagnar).



— Tillgång - - - - Behov

I medeltal per söckendag uppgick behovet av slutna vagnar till 3 184 mot 2 772 föregående år och av öppna vagnar till 3 360 mot 2 849 föregående år.

Den även under år 1942 synnerligen livliga trafiken medförde, att den dagliga tillgången på såväl slutna som öppna vagnar under hela året var lägre än behovet. Ersättningsproduktionen på olika områden, fortsatt förbättrat läge inom byggnadsverksamheten, restriktiva åtgärder med avseende på automobiltrafiken samt omfattande transporter för militära ändamål medförde en högst betydande ansvällning av statens järnvägars godstrafikvolym. Godsvagnparken sattes därför under året på mycket hårda prov, men godstrafiken kunde, trots den stora stegringen av densamma, avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt.

För att påskynda vagnomloppet utgingo under hela året förhöjda vagns- och presenningspengar, vilka uttogos efter en med vagnuppehållslängden stignande skala. I samma syfte voro under året lastnings- och lossningsfristerna nedsatta från 12 till 9 dagtimmar.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utförd transportarbete under åren 1937—1942 belysas i nedannämnda sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal för varje dag			SJ vagnars sammanlagda bärighet i ton vid årets slut	Miljoner godstonkm, exklusive tonkm av lapp-landsmalm m. m.	
	för lastning tillgängligt antal trafikvagnar ¹⁾	antal lastade vagnar			inalles	härav av vagnslaster
		inalles	av trafikant			
1942	2) 4 200	6 965	4 174	456 564	5 712	5 218
1941	2) 3 900	6 170	3 576	426 534	4 954	4 527
1940	2) 3 100	4 872	2 664	391 927	3 812	3 451
1939	2) 3 900	4 201	2 106	310 897	2 638	2 306
1938	2) 4 400	3 805	1 777	299 321	2 129	1 820
1937	2) 3 700	3 880	1 922	300 950	2 156	1 857

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena någon av dagarna 8—13 oktober och pågick längst till den 17 december.

Transporterad viktmängd sockerbeter var inom 10, 12 och 28 trafiksektionerna år 1942 något lägre än föregående år. Minskningen berodde på sämre skörderesultat år 1942 än föregående år.

Alla vid SJ belägna sockerfabriker voro i drift under året.

För transportererna av vitbeter och vitbetmassa inom 10, 12 och 28 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 1 800 av SJ vagnar avdelade, varav omkring 550 småbäriga.

Genom statsförvärvet av Blekinge kustbanor tillfördes Statens järnvägar den 1/7 år 1942 en ny betsektion, nämligen 29 trafiksektionen med huvudort i Ronneby. Samtliga sektionen tillhöriga linjer äro smalspåriga med en spårvidd av 1 067 mm. Sockerfabriken i denna betsektion är belägen vid Karlshamn. Betkampanjen pågick inom densamma under tiden 12 oktober—24 november, och omkring 300 vagnar voro avdelade för transportererna av vitbeter och vitbetmassa.

Träkolstrafiken under år 1942 var visserligen lägre än föregående års, men den var dock den näst största, som förekommit sedan år 1918. Utöver de årligen återkommande transportererna av träkol för industriens behov befordra-

¹⁾ Exklusive malmvagnar å malmbanan.

²⁾ Därutöver måste även revisionsmässiga vagnar i viss utsträckning samt 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.

des under året även stora mängder lösa gengaskol å Statens järnvägar. Under året lastades sammanlagt 21 613 vagnar träkol vid SJ:s linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn mot 24 109 vagnar under föregående år.

Förändringar inom godsvagnparken.

Av normalspåriga vagnar blevo under året 62 *skrotade eller överförda till bangårds- och tjänstevagnar*.

1 474 nya normalspåriga godsvagnar *levererades* under året, varav 310 litt G, 15 litt H, 1 126 litt O och 22 litt Ob, samtliga av standardtyp, samt 1 vagn litt Ql. 1 vagn litt Os, som tidigare slopats, enär den ansetts som förlorad i utlandet, *återfördes* till godsvagnparken. Dessutom *tillfördes* trafikvagnparken 551 normalspåriga vagnar av icke standardtyp, nämligen 78 litt Gm, 37 litt Gmh, 36 litt Gs, 7 litt Gsh, 1 litt Hm, 4 litt Hs, 5 litt Or, 63 litt Os, 177 litt Is, 31 litt Ns och 112 litt Nm. Dessa 551 vagnar av icke standardtyp utgöras av ombyggda och ommärkta, med enskilda järnvägar övertagna vagnar.

697 smalspåriga vagnar *tillfördes* under året smalspåriga godsvagnparken genom statsförvärvet av BKB (spårvidd 1 067 mm), nämligen 100 vanliga, slutna vagnar, 7 matvaruvagnar, 581 tvåaxliga och 3 fyraxliga öppna vagnar samt 6 fyraxliga överföringsvagnar. Dessutom inrangerades i trafikvagnparken 10 fyraxliga överföringsvagnar för en spårvidd av 891 mm, vilka vagnar tidigare hänförts till s. k. övriga inventarier.

Vid slutet av året voro 596 privata eisternvagnar *inregistrerade* i SJ:s vagnpark eller 15 mer än vid 1941 års slut.

Godsvagnsamtrafik.

För årets betkampanj avtalades med enskilda järnvägar i Skåne om gemensam, hyresfri användning av vagnar för transporter av vitbetor till och betmassa från sockerfabrikerna. Dylika vagnförbund ingingos med CHJ för trafiken på Örtofta (SJ bidrog med 187 vagnar), med MSJ och MGJ för trafiken på Staffanstorp (100 SJ-vagnar), med MSJ för trafiken på Gärsnäs (103 SJ-vagnar) och med MTRJ för trafiken på Jordberga och Skivarp (101 resp. 45 SJ-vagnar).

För att lindra vagnknappheten förhyrdes öppna vagnar från enskilda järnvägar och från Svenska Sockerfabriks A.-B., vilka vagnar användes i allmän trafik.

1924 års inländska godsvagnsamtrafiksavtal (SVS) förlängdes att gälla även under år 1942.

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

Uppgifter om den inländska godstrafiken.

Godstågsplan nr 142.

Tågplan nr 142 tillämpades fr. o. m. den 15 juni 1942. En grafisk framställning av de viktigare godstågsförbindelserna i ifrågavarande tågplan finnes i slutet av denna publikation. De väsentligaste ändringarna i tågplan 142 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

Sträckan Stockholm—Göteborg.

Till följd av ökad trafik blev det nödvändigt att inlägga ytterligare ett fjärrgodstågspar på sträckan Hallsberg—Sävenäs rangerbangård. Tåg 4704 i riktning mot Hallsberg skulle avgå från Sävenäs rangerbangård kl 2.03 och ankomma till Hallsberg kl 8.55, där anslutning skulle erhållas till tåg 4360 till Norrland. Tåget skulle användas för vagnar till Falköping, Jönköping, Nässjö, Skövde och Hallsberg och stationer därbortom. I motsatt riktning skulle fjärrgodståget 4709 gå med avgång från Hallsberg kl 12.26 och ankomst till Sävenäs rangerbangård kl 21.25. Tåget skulle användas för vagnar till Gårdsjö, Skövde, Falköping, Herrljunga, Alingsås och Göteborg och stationer därbortom. På sträckan Falköping—Sävenäs rangerbangård fick tåget framföras med en största tillåten hastighet av 40 km/tim., så att småbäriga vagnar skulle kunna medföras i detsamma. Sistnämnda anordning var nödvändig för att kunna avlasta lokalgodståget 7451, som blivit för stort och därför drabbats av avsevärda förseningar.

På den till sträckan Stockholm—Göteborg anslutande sidolinjen från Karlsborg inlades ett nytt lokalgodstågspar på grund av ökad trafik till och från bl. a. Karlsborg. Tåg 7563 skulle avgå från Karlsborg kl 14.26 och framföras till Falköping, med ankomst dit kl 16.58. I motsatt riktning skulle tåg 7564 gå från Skövde kl 11.25 och ankomma till Karlsborg kl 13.01.

Sträckorna Stockholm—Malmö och Hallsberg—Mjölby.

Tågen 4001 och 4004 ändrades till direktgodståg på delsträckan Tomteboda—Nässjö men fingo i stort sett behålla de lägen, som de hade i närmast föregående tågplan. Förbindelse ordnades i Nässjö mellan tågen 4008 och 4004, så att vagnar till Stockholm från det förstnämnda tåget skulle kunna överflyttas till det sistnämnda i Nässjö, varigenom tåg 4004 kunde från nyssnämnda station helt utnyttjas för vagnar till Stockholm. Tidtabellen för tåg 4008 ändrades norr om Nässjö, så att tåget fick gå *efter* tåg 4004 på denna sträcka i stället för som tidigare *före* sistnämnda tåg.

På grund av ökad trafik måste tågen 4075 Tomteboda—Katrineholm, 4641 Katrineholm—Nässjö och 4008 Hässleholm—Tomteboda anordnas dagligen i stället för som tidigare fyra dagar i veckan.

Trafiken mellan Hallsberg och stationer norr därom samt mellan Hässleholm och stationer söder därom hade ökat så pass kraftigt, att det blev nödvändigt att inlägga nya ordinarie fjärrgodståg mellan Malmö och Hallsberg. Tåg 4356 fick avgå från Malmö strax efter midnatt och ankomma till Hallsberg på middagen. Tåg 4357 fick avgå från Hallsberg på kvällen och ankomma till Malmö tidigt påföljande morgon. Tåg 4356 var avsett att användas företrädesvis för vagnar till Hallsberg och stationer därbortom samt för vagnar till Hässleholm och Nässjö som tågfyllnad. I motsatt riktning var tåg 4357 avsett att användas för vagnar uteslutande från Hallsberg till Hässleholm och Malmö. Tåget var alltså på sträckan Hallsberg—Hässleholm direktgodståg med uppehåll på vissa mellanliggande stationer endast för personalbyte och vagn-tillsyn.

Till följd av de alltjämt stigande transportererna av ved och andra skogsprodukter samt torv från Småland till Skåne blev det nödvändigt att inlägga ytterligare ordinarie tåg på delsträckan Alvesta—Malmö. Fjärrgodståget 5471 fick avgå från Alvesta kl 5.29 och ankomma till Malmö kl 11.47. Tåg 8001 fick avgå från Alvesta kl 14.35 och gå som lokalgodståg på sträckan Alvesta—Hässleholm

och som fjärrgodståg på sträckan Hässleholm—Malmö. Såväl tåg 5471 som 8001 fingo göra uppehåll för trafikutbyte i Hässleholm, Eslöv och Lund. I motsatt riktning fick fjärrgodståget 5472 gå med avgång från Malmö kl 17.20 och ankomst till Alvesta kl 0.27. Tåget fick göra uppehåll för trafikutbyte i Lund, Eslöv och Hässleholm. Tåg 8002 skulle framföras som fjärrgodståg på sträckan Malmö—Hässleholm, avgå från Malmö kl 4.44 och göra uppehåll för trafikutbyte i Lund och Eslöv. På sträckan Hässleholm—Alvesta skulle tåget framföras som lokalgodståg med uppehåll för trafikutbyte på samtliga mellanstationer och ankomst till Alvesta kl 11.50. För såväl tågen 5471, 5472 som 8001 och 8002 gällde en största tillåten hastighet av 40 km/tim., så att tågen skulle kunna medtaga de i första hand för vedtransporter avdelade småbärgiga vagnarna. De nedgående tågen voro i stort sett avsedda att användas endast för lastade vagnar under det att de uppgående skulle användas för de återgående tomvagnarna.

På sträckan Nässjö—Hässleholm inlades fjärrgodståget 9425 med avgång från Nässjö kl 9.15 och ankomst till Hässleholm kl 14.00. Tåget skulle framföras av det lok, som skulle användas till tåg 4008, och var i första hand avsett för vagnar från Nässjö till och via Alvesta samt för vagnar till Hässleholm som tågfyllnad.

Sträckan Alvesta—Emmaboda—Kalmar.

Som ordinarie tåg inlades de extra fjärrgodståg, vilka under tågplan 141 gått mellan Alvesta och Kalmar. Tåg 6251 skulle enligt den nya tågplanen avgå från Alvesta kl 6.16 och ankomma till Kalmar kl 11.40. Det skulle användas för vagnar till Växjö, Emmaboda, Karlskrona, Nybro och Kalmar. I motsatt riktning skulle tåg 6252 avgå från Kalmar kl 19.00 och ankomma till Alvesta kl 23.25. Tåget skulle användas för vagnar till Emmaboda, Karlskrona, Lessebo, Växjö och Alvesta. Vagnarna till Växjö skulle i Emmaboda överflyttas till fjärrgodståget 6254. Genom inläggandet av dessa nya tåg erhöles en välbehövlig avlastning av lokalgodstågen 9575 och 9576, som på grund av sin onormala storlek haft svårt att hålla tidtabellen. Även vagnomloppet främjades avsevärt genom de nya tågen. Tåg 6251 erhöles nämligen i Alvesta förbindelse från de dit under natten ankommande tågen, under det att tåg 6252 erhöles anslutning till de fjärrgodståg, som utgingo från Alvesta under natten, och till de genomgående tågen på nordgång, som berörde Alvesta.

Sträckan Nässjö—Kalmar.

Dels i syfte att avlasta en del trafik från lokalgodstågen och därigenom trygga dessa tågs planemässiga expediering, dels på grund av ökad trafik inlades ett nytt fjärrgodstågsspar på delsträckan Nässjö—Åseda. Tåg 6271, som i Nässjö erhöles förbindelse från morgontågen, skulle avgå därifrån kl 8.00 och ankomma till Åseda kl 10.00. Tåg 6272 skulle avgå från Åseda kl 13.35, ankomma till Nässjö kl 17.00 och där ansluta till de på kvällen därifrån i olika riktningar avgående fjärrgodstågen.

Sträckan Göteborg—Malmö.

På grund av ökad trafik inlades ett nytt fjärrgodstågsspar på delsträckan Ängelholm—Malmö. Tåg 5483 erhöles i Ängelholm förbindelse från fjärrgodstågen 5153 och 5151 och fick avgå därifrån kl 3.57, göra uppehåll för trafikutbyte i Åstorp och Kävlinge och ankomma till Malmö kl 6.29. I motsatt riktning

fick tåg 5484 gå från Malmö kl 9.20, göra uppehåll för trafikutbyte i Kävlinge, Teckomatorp och Åstorp samt ankomma till Ängelholm kl 12.37. För såväl tåg 5483 som tåg 5484 gällde en största tillåten hastighet av 40 km/tim. i syfte att möjliggöra befordring av småbäriga vagnar med tågen.

Sträckorna Stockholm—Ånge och Hallsberg—Krylbo.

För att underlätta tågföringen på den synnerligen hårt belastade linjen Krylbo—Bollnäs blev det nödvändigt att inlägga vissa ordinarie fjärrgodståg mellan Norrland och Stockholm över linjen Uppsala—Gävle—Ockelbo. I anledning härav omlades tågen 4206 och 4215, så att de skulle framföras över Uppsala—Gävle—Ockelbo i stället för över Krylbo. Jämväl de nyinlagda tågen 4213 och 4214 (se nedan) skulle framföras över Gävle.

Till följd av ökad trafik inlades ett flertal nya ordinarie tåg mellan Stockholm och Ånge samt mellan Hallsberg och Krylbo, varjämte vissa ändringar vidtogos beträffande de förutvarande tågen.

Tåg 4208 med avgång från Tomtebodas kl 17.47 hade i tidigare tågplaner haft sin slutstation i Krylbo. I tågplan 142 måste det inläggas jämväl på sträckan Krylbo—Ånge med avgång från Krylbo kl 23.55 och ankomst till Ånge kl 10.16. Tåget fick göra uppehåll för trafikutbyte i Storvik, Bollnäs och Ljusdal.

Tåg 4211 med avgång från Ånge kl 8.33 och ankomst till Tomtebodas kl 22.28 skulle användas företrädesvis för vagnar till Stockholm och för vagnar till Bollnäs som tågfyllnad.

Tåg 4212 med avgång från Tomtebodas kl 21.35 och ankomst till Ånge kl 9.09 var direktgodståg Stockholm—Ånge och skulle användas uteslutande för vagnar från Stockholmsstationerna till Ånge och stationer norr därom.

Tåg 4213 med avgång från Ånge kl 1.58 och ankomst till Tomtebodas kl 13.50 skulle, som ovan nämnts, framföras över Ockelbo—Gävle—Uppsala och i första hand användas för vagnar till Stockholm och för vagnar till Ljusdal som tågfyllnad.

Tåg 4214 med avgång från Tomtebodas kl 23.26 och ankomst till Ånge kl 12.43 skulle, som ovan nämnts, framföras över Uppsala—Gävle—Ockelbo och göra uppehåll för trafikutbyte i Gävle, Bollnäs och Ljusdal.

Tåg 4216 med avgång från Tomtebodas kl 5.26 och ankomst till Ånge kl 18.26 skulle göra uppehåll för trafikutbyte i Krylbo, Ockelbo och Bollnäs.

Tåg 4360 med avgång från Hallsberg kl 10.50 och ankomst till Ånge kl 2.30 följande natt fick göra uppehåll för trafikutbyte i Örebro, Frövi, Krylbo, Storvik och Bollnäs.

Tåg 4361 med avgång från Ånge kl 15.08 och ankomst till Hallsberg kl 3.49 följande natt var direktgodståg och skulle användas uteslutande för vagnar från Ånge till Hallsberg och stationer därbortom.

Tåg 9423 med avgång från Ånge kl 5.10 och ankomst till Hallsberg på kvällen kl 21.00 fick göra uppehåll för trafikutbyte i Ljusdal, Bollnäs, Ockelbo, Krylbo och Örebro.

Tåg 9457 med avgång från Ånge kl 21.51 och ankomst till Hallsberg på följande dag kl 12.34 skulle användas för vagnar till Storvik och Hallsberg och stationer därbortom.

Sträckan Uppsala—Sundsvall.

På delsträckan Uppsala—Gävle inlades fjärrgodståg 4246 med avgång från Uppsala kl 11.12 och ankomst till Gävle kl 15.52. Tåget skulle i första hand användas för småbäriga vagnar och för detsamma gällde därför en största tillåten hastighet av 40 km/tim.

I syfte att vid livlig trafik avlasta linjen Ånge—Krylbo inlades 3 extra fjärrgodstågspår mellan Stockholm och Sundsvall över ostkustbanan. Dessa fjärrgodståg voro avsedda för trafiken mellan kustområdet i nedre Norrland å ena sidan och Stockholm och mellersta Sverige å andra sidan. Denna anordning hade vid vissa tillfällen måst användas och därvid visat sig medföra önskat resultat.

Sträckan Ånge—Boden.

Sträckan Jörn—Boden hade den 1 mars 1942 öppnats för elektrisk drift. Fjärrgodstågen mellan Jörn och Boden erhöles därför i tågplan 142 gångtider, anpassade för elektrisk drift. I stort sett bibehölls dock samma tidtabeller för de olika tågen som i närmast föregående tågplan.

Till följd av ökad trafik måste följande nya fjärrgodståg inläggas.

Tåg 4212 med avgång från Ånge kl 10.05 och ankomst till Långsele kl 13.36. Tåget skulle i första hand användas för tomvagnar till de i Långsele anslutande linjerna mot Härnösand och Hoting.

Tåg 4213 med avgång från Långsele kl 19.50 och ankomst till Ånge kl 0.18. Tåget skulle i första hand användas för vedtransporter till Stockholm från de i Långsele anslutande linjerna.

Tåg 4360 med avgång från Ånge kl 3.52 och ankomst till Vännäs kl 15.22. Tåget skulle i första hand användas för vagnar till Långsele, Mellansel och Vännäs.

Tåg 6053 med avgång från Vännäs kl 18.07 och ankomst till Ånge kl 5.03. Tåget fick göra uppehåll för trafikutbyte i Nyåker, Mellansel och Långsele.

Sträckan Långsele—Forsmo—Hoting.

På grund av ökad trafik framförallt av ved och andra skogsprodukter inlades ett fjärrgodstågspår mellan Långsele och Hoting.

Tåg 6503 med avgång från Hoting kl 19.15 och ankomst till Långsele kl 23.13.

Tåg 6504 med avgång från Långsele kl 14.08 och ankomst till Hoting kl 17.45.

Sträckan Långsele—Härnösand—Sundsvall.

Till följd av livlig vedutlastning från Nyland, Dynäs, Väja och Vålsänget inlades följande fjärrgodståg:

6507 med avgång från Långsele kl 4.30 och ankomst till Dynäs kl 6.38.

6508 med avgång från Dynäs kl. 8.15 och ankomst till Långsele kl 10.55.

6509 med avgång från Långsele kl 17.07 och ankomst till Dynäs kl 19.30.

6510 med avgång från Dynäs kl 21.00 och ankomst till Långsele kl 23.04.

I syfte att avlasta lokalgodstågen mellan Härnösand och Sundsvall inlades ett nytt fjärrgodstågspår på denna sträcka.

Tåg 6521 med avgång från Härnösand kl 21.02 och ankomst till Sundsvall kl. 23.30 och i motsatt riktning tåg 6522 med avgång från Sundsvall kl 0.15 och ankomst till Härnösand kl 2.23.

Sträckan Boden—Haparanda.

Till följd av ökad trafik över Haparanda—Torneå inlades ett nytt ordinarie fjärrgodstågspår på denna linje. I samband härmed omlades även det förutvarande fjärrgodstågspåret, så att lämpligare anslutning erhöles i Boden till och från fjärrgodstågen söder om sistnämnda station.

Sträckan Jörn—Arvidsjaur—Jokkmokk.

På grund av trafikökningen inlades ett lokalgodstågspår mellan Jörn och Jokkmokk.

Tåg 8505 skulle avgå från Jokkmokk tisdagar och fredagar kl 6.25 och ankomma till Jörn kl 18.57. I motsatt riktning skulle tåg 8506 framföras måndagar och torsdagar med avgång från Jörn kl 8.10 och ankomst till Jokkmokk kl 19.25.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Antal lastade och lossade vagnar samt antal använda magasinpersonalsdagsverken.

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i procent mot år 1941	Antal använda magasinpersonalsdagsverken		+ — i procent mot år 1941
	År 1942	År 1941		År 1942	År 1941	
Ånge	50 624	47 949	+ 5·58	14 491	13 259	+ 9·29
Krylbo	40 932	39 447	+ 3·76	8 381	7 323	+ 14·45
Hallsberg	90 148	84 876	+ 6·21	25 113	22 985	+ 9·26
Nässjö	115 584	106 156	+ 8·88	30 379	27 482	+ 10·54

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Stationer	År 1942	År 1941	År 1940	År 1939	År 1938
Ånge	1·75	1·81	1·83	1·93	1·92
Krylbo	2·45	2·76	2·97	2·93	3·10
Hallsberg	1·79	1·86	1·96	1·92	2·01
Nässjö	1·91	1·93	1·97	2·01	2·03

Reklamationsverksamheten.

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1942 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	För- kommet gods %	Skadat gods %	Ersättnings- belopp kronor ¹⁾	Antal	% av hela antalet	Ersättnings- belopp kronor ¹⁾	% av hela be- loppet	
1942	17 445	36	64	1 374 349: 39	5 007	22	587 768: 23	30	1 324 336: 19
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

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 tågsammanstötning 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 1942 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 329 (f. å. 247) förkommet och 1 727 (1 249) skadat resgods. Av de förstnämnda blevo 323 (f. å. 244) och av de sistnämnda 1 599 (1 141) bifallna.

Under år 1942 prövades av skiljenämnder 24 (f. å. 30) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 18 av 1942 års ärenden (f. å. 26) fastställdes och be-
trräffande 6 (f. å. 4) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1942 och år 1941 inkomna ersättningsanspråkens fördelning å olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
		Antal	Ersättnings- belopp kronor	Antal	Ersättnings- belopp kronor	
Förkommet gods	1942	6 284	600 559: 54	8	2 327: 03	512 745: 31
	1941	3 817	416 769: 70	11	10 253: 80	445 696: 38
Skada genom: bräckage	1942	7 140	347 733: 44	3 518	206 530: 60	374 209: 66
	1941	4 858	240 026: 08	2 159	156 184: 82	296 242: 50
rangering (även bräckage)...	1942	337	55 400: 44	30	2 500: 39	51 929: 94
	1941	216	34 218: 46	5	906: 52	31 135: 71
väta	1942	328	26 846: 25	116	34 290: 28	22 407: 69
	1941	278	20 625: 96	84	15 964: 75	17 476: 28
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt.....	1942	408	30 703: 51	35	9 803: 24	28 244: 23
	1941	279	16 813: 24	24	6 307: 75	15 878: 49
eld och värme	1942	64	78 792: 04	46	71 960: 16	108 980: 75
	1941	160	138 041: 09	28	24 264: 18	146 495: 26
frost	1942	367	85 977: 11	315	85 265: —	77 821: 81
	1941	209	32 322: 03	188	26 095: 97	23 595: 54
godsets naturliga beskaffen- het	1942	8	160: 15	60	50 765: 74	160: 15
	1941	10	5 907: 80	62	25 667: 61	5 891: 89
minskning	1942	514	23 660: 94	548	71 752: 42	34 588: 80
	1941	454	15 999: 96	387	29 149: 41	20 065: 99
stöld	1942	675	26 435: 99	40	2 289: 59	20 002: 98
	1941	266	6 236: 57	44	5 170: 33	4 822: 46
försening	1942	994	45 104: 07	192	36 798: 04	46 195: 93
	1941	659	25 888: 91	236	52 681: 40	23 506: 45
andra orsaker	1942	326	52 975: 91	99	13 485: 74	47 048: 94
	1941	161	20 504: 19	50	11 753: 42	20 151: 03
Summa	1942	17 445	1 374 349: 39	5 007	587 768: 23	1 324 336: 19
	1941	11 367	973 353: 99	3 278	364 399: 96	1 050 957: 98

Godsregleringsärenden.

Saknat och övertaligt gods.

Under år 1942 inkommo till reklamationskontoret 43 563 (f. å. 24 463) förlustrapporter, därav för resgods 2 646 (1 855) och 20 726 (12 793) tillöversrapporter, därav för resgods 5 572 (4 503). Genom kontorets egna åtgärder kunde 7 482 (5 033) förlustrapporter, därav för resgods 781 (528) och 7 429 (4 529) tillöversrapporter, därav för resgods 609 (487) 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 16 704 (9 457) förlustrapporter, därav för resgods 1 234 (831) och 6 867 (5 071) tillöversrapporter, därav för resgods 4 226 (3 444). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 59.9 (64.7) %.

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

Genom *särskild undersökning* kunde 215 (281) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 161 (197) fall. Summan av värdena i dessa 161 (197) fall utgör 107 572 (122 981) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 54 (84) fall, blir hela vinsten av det särskilda undersökningsförfarandet under året 143 652 (175 419) kronor.

Genom *jämföring och identifiering* kunde 7 267 (4 752) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 3 322 (2 448) fall. Summan av värdena i dessa 3 322 (2 448) fall utgör 616 468 (407 674) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 3 945 (2 304) fall, blir vinsten av jämförings- och identifieringsförfarandet under året omkring 1 348 546 (791 367) kronor.

Hela utbytet av reklamationskontorets godsregleringsverksamhet under året kan sålunda enligt ovanstående beräknas till omkring 1 492 198 (966 786) 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 1942	500 569	kronor
» 1941	367 559	»
» 1940	200 092	»
» 1939	50 869	»
» 1938	33 723	»

Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1942 inkommo 10 693 (f. å. 8 611) anmälningar angående förlorade och 29 350 (27 531) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 2 209 (2 016) anmälningar angående förlorade och 2 185 (1 982) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 382 (339) anmälningar angående förlorade och 4 779 (4 698) 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
1942	16 361	308 941	2 391	1 287 700
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

...rapporter för år 1964 (1965) och 1965 (1966) följande rapporter 16 704 (1967) följande
... för år 1966 (1967) och 1967 (1968) följande rapporter, därav
... för år 1967 (1968) och 1968 (1969) följande rapporter, därav
... för år 1968 (1969) och 1969 (1970) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1969 (1970) och 1970 (1971) följande rapporter, därav
... för år 1970 (1971) och 1971 (1972) följande rapporter, därav
... för år 1971 (1972) och 1972 (1973) följande rapporter, därav
... för år 1972 (1973) och 1973 (1974) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1973 (1974) och 1974 (1975) följande rapporter, därav
... för år 1974 (1975) och 1975 (1976) följande rapporter, därav
... för år 1975 (1976) och 1976 (1977) följande rapporter, därav
... för år 1976 (1977) och 1977 (1978) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1977 (1978) och 1978 (1979) följande rapporter, därav
... för år 1978 (1979) och 1979 (1980) följande rapporter, därav
... för år 1979 (1980) och 1980 (1981) följande rapporter, därav
... för år 1980 (1981) och 1981 (1982) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1981 (1982) och 1982 (1983) följande rapporter, därav
... för år 1982 (1983) och 1983 (1984) följande rapporter, därav
... för år 1983 (1984) och 1984 (1985) följande rapporter, därav
... för år 1984 (1985) och 1985 (1986) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1985 (1986) och 1986 (1987) följande rapporter, därav
... för år 1986 (1987) och 1987 (1988) följande rapporter, därav
... för år 1987 (1988) och 1988 (1989) följande rapporter, därav
... för år 1988 (1989) och 1989 (1990) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1989 (1990) och 1990 (1991) följande rapporter, därav
... för år 1990 (1991) och 1991 (1992) följande rapporter, därav
... för år 1991 (1992) och 1992 (1993) följande rapporter, därav
... för år 1992 (1993) och 1993 (1994) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 1993 (1994) och 1994 (1995) följande rapporter, därav
... för år 1994 (1995) och 1995 (1996) följande rapporter, därav
... för år 1995 (1996) och 1996 (1997) följande rapporter, därav
... för år 1996 (1997) och 1997 (1998) följande rapporter, därav

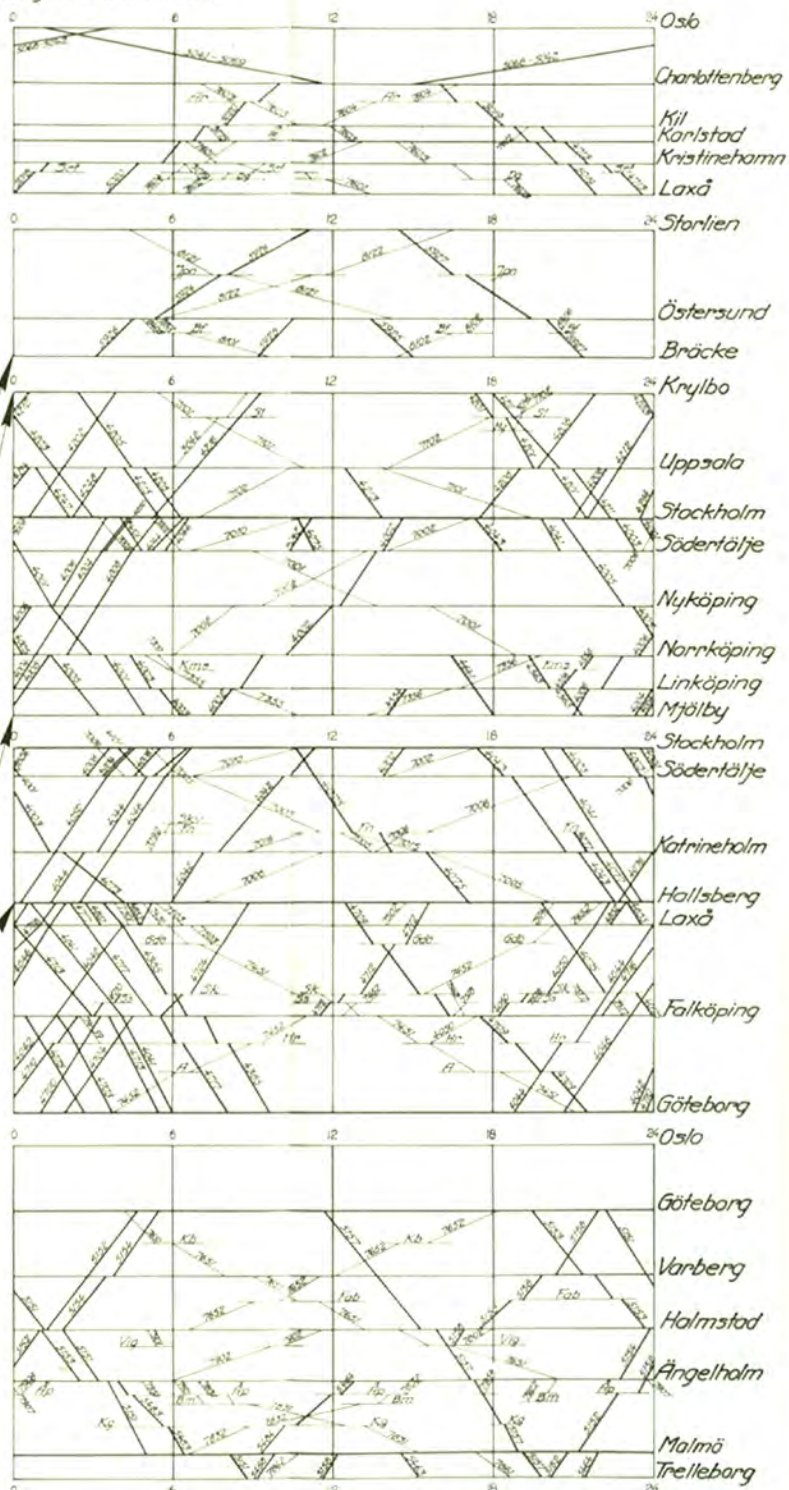
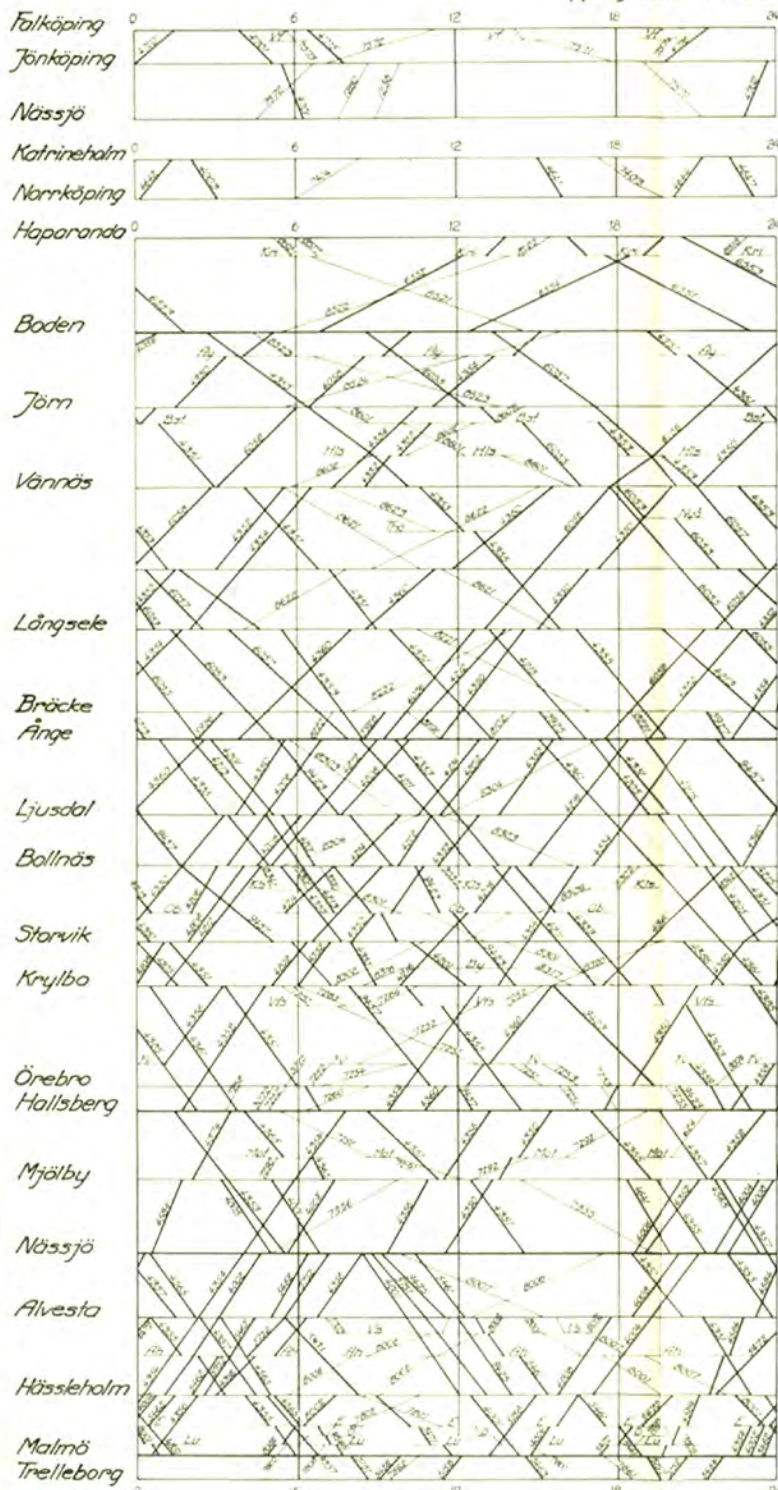
... följande rapporter för år 1997 (1998) och 1998 (1999) följande rapporter, därav
... för år 1998 (1999) och 1999 (2000) följande rapporter, därav
... för år 1999 (2000) och 2000 (2001) följande rapporter, därav
... för år 2000 (2001) och 2001 (2002) följande rapporter, därav

... följande rapporter för år 2001 (2002) och 2002 (2003) följande rapporter, därav
... för år 2002 (2003) och 2003 (2004) följande rapporter, därav
... för år 2003 (2004) och 2004 (2005) följande rapporter, därav
... för år 2004 (2005) och 2005 (2006) följande rapporter, därav

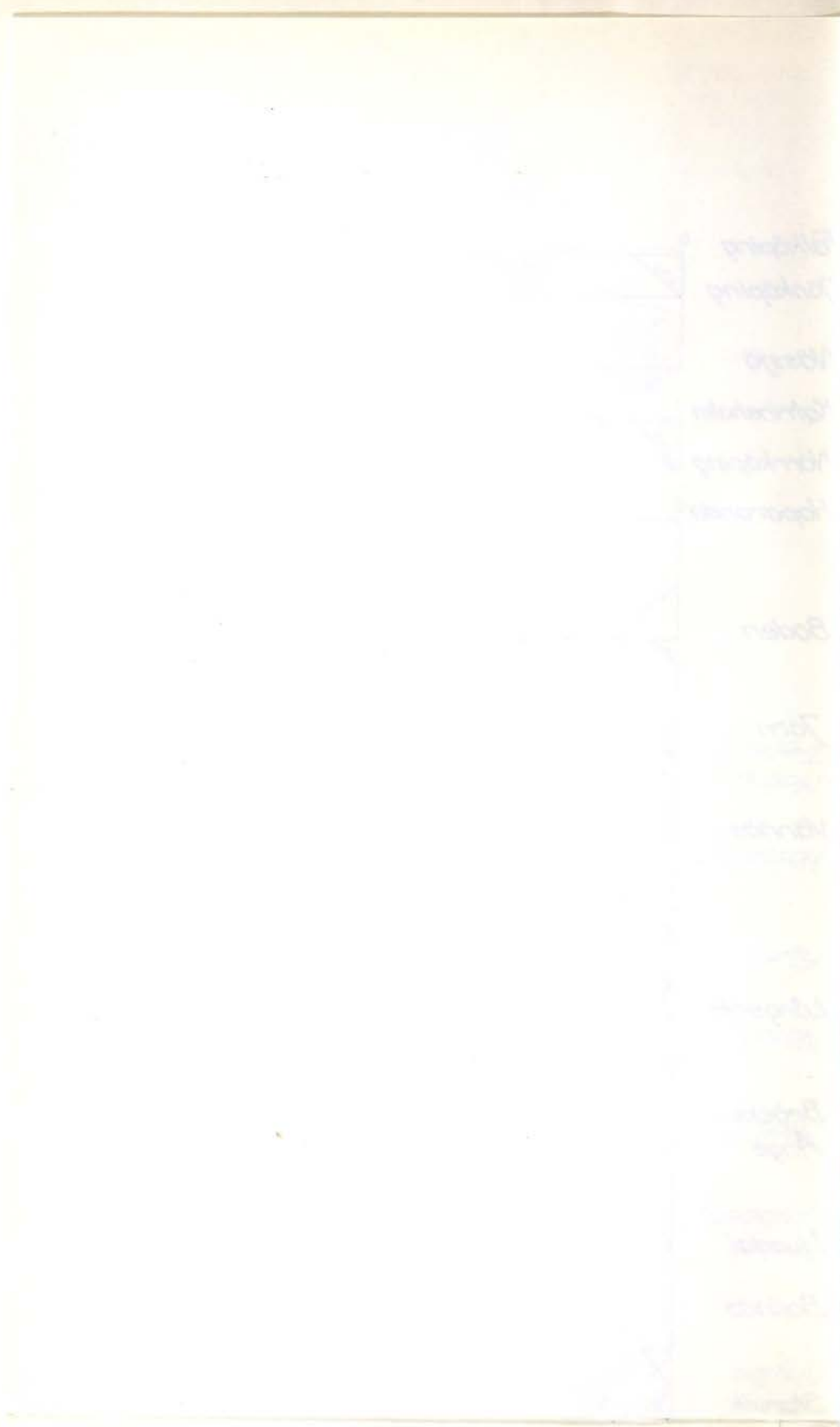
... följande rapporter för år 2005 (2006) och 2006 (2007) följande rapporter, därav
... för år 2006 (2007) och 2007 (2008) följande rapporter, därav
... för år 2007 (2008) och 2008 (2009) följande rapporter, därav
... för år 2008 (2009) och 2009 (2010) följande rapporter, därav

GODSTÅGSTIDTABELL nr 142,

upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.



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



- Statens Järnvägars fr. o. m. år 1924 utifrån publikationerna**
- Besvärdningens berättelser för åren 1923—1924. (Publikationens utseende ej ändrat i förnyad utgåva form, ersatt dock med "Driftföretagets" och med "Teknisk ekonomisk redogörelse för besvärdningens verksamhet" se ovan.)
- Driftföretagets årets redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1922—1923.
- Förteckning över av järnvägsstyrelsens handlagda järnvägsstatistiska årsberättelser för åren 1920—4 kvart. 1920.
- Järnvägsstyrelsens årsberättelser för åren 1924—1925 avseende vägarna för nya bygganden och utbyggnader m. m. för åren 1924—1925.
- Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens resolution beträffande för höll gällande 1925—1926/27. (För tiden återges ej utgåvan i tryck.)
- Järnvägsstyrelsens utlåtanden över överstyrelsens beslutelser för åren 1925—1926. (För tiden återges ej utgåvan i tryck.)
- Marknadsdelningens, förhållsdelningens och beredningsutskottets berättelser för åren 1922—1924. (Publikationens utseende ej ändrat i förnyad utgåva form, ersatt dock med "Driftföretagets" se ovan.)
- Psychologiska undersökningar och rekryteringsmetoder vid svenska statens järnvägar. 1+2.
- Statens järnvägars samlingsstatistik för godstrafik, 1912—4 s. — Årliga samlingsstatistik för år 1924. (Utömmat ej ändrat.)
- Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för godstrafik för åren 1920—1925. (Utömmat ej ändrat.)
- Statens järnvägsbyggnader (Samlingsstatistik m. m.). Huvudsaken för åren 1912—1920. (Utömmat ej ändrat.)
- Statens järnvägsbyggnads berättelser för åren 1922—1924.
- Teknisk ekonomisk redogörelse för besvärdningens verksamhet för åren 1924—1925. (Bakgrundande avsnitt för åren 1922 och 1923 utgår i driftföretagets statistik för dessa åren se.)
- Trafikskadningens berättelser för åren 1925—1927. (Publikationens utseende ej ändrat i förnyad utgåva form, ersatt dock med "Driftföretagets" se ovan.)
- Årsrapporter från yttre och inre specialkommissioner för statens järnvägar för åren 1926—1927.

Utgåvor m. m.

- 1925—1926 se driftföretagets statistik för år 1926.
1927. 1. Teknisk ekonomisk redogörelse för utbyggnaden av svenska järns-Årsutgåvan.
1928. 1. Verksamhetsberättelsen för järnvägsnätets godstrafik utlåtande av den 26 april 1928 om vägran tillträffa utrikes statens och enskilda, utomlandsfödda järnvägar. Järnvägsstyrelsens utlåtande av den 2 september 1928 i samma ärende.
2. Teknisk ekonomisk redogörelse för utbyggnaden av svenska järns-Årsutgåvan.
3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 12 december 1928 över 1928 års järnvägsstatistiska berättelse.
1929. 1. Teknisk ekonomisk redogörelse för utbyggnaden av svenska järns-Årsutgåvan.
2. Samling av skillevorakt i rekryteringsämnen enligt trafikdepart. 3 (Åren 1927—1929).
1931. 1. Kvalitetsberäkningar och utvärdering vid svenska järnvägar. Prognostisk utarbetad på uppdrag av järnvägsstyrelsen av Fred Palmstedt och Erik Lindahl med bistånd av Arne Nilsson.
1933. 1. Samling av skillevorakt i rekryteringsämnen enligt trafikdepart. 3.
2. Berättelse angående utbyggnad och sammanfattning av förslag till järnvägsstatistiska årsrapport för den 20 mars 1933 av Ed Linder-Kämmlitt.