

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Ä R

1943

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015



TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1944

443225



STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATYGEN

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄRNT

BEDÖGDELSER FÖR PERSON- OCH
GÖDSTRAFIKEN M. M.

A B

1943

Statens Järnvägar, 1943
1943

STATISTISKA BUREÅN

DRIFTTÄNSSTATISTIK

ÅR 1913

DRIFTTÄNSSTATISTIK FÖR JÄRNVÄGARNAS

DRIFTTÄNSSTATISTIK

ÅR 1913

1913

STATISTISKA BUREÅN



A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Ä R

1943

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1944

443225

STATISTISKA CENTRALBYRÅEN

DRIFTTÄNSSTATISTIK

INOM RÄLLENS OCH TRAFIKENS OMRÅDE
ÅR 1913

1914

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	5
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation	6
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1943 och 1942, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.:	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer m. m.....	7
» av rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser å vissa materialier.....	8
Antalet anställd personal i olika tjänsteställningar ävensom använd per- sonal i medeltal under året:	
vid styrelsen, distriktskanslier, förrådsavdelningar och huvudverkstäder	9
» distriktens bansektioner	10
» » maskinsektioner	13
» » trafiksektioner	14
Undervisningskurser. Redogörelse för kurser, som pågått under året	16
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner.....	18
» » » » » » maskinsektioner	20
» » » » » » trafiksektioner.....	21
» » » » » » förrådsavdelningar	22
» » » » » » huvudverkstäder.....	24
» » » » » » biltrafiken.....	1)
Hyresverksamheten	26
Förnyelsefondsmedel:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp samt in- och utgående behållning...	28
specifikation av förnyelsefondsmedlens användning	30
översikt över förnyelsefondens inkomster och utgifter åren 1911—1943	33
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	34
Lokens m. fl. tjänste- och reparationsdagar m. m.	40
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle å lok och motorvagnar m. fl. samt kostnaderna härför (översikter)	42
Ånglokenas m. fl. bränsleförbrukning samt kostnader härför ävensom för smörjmedel och underhåll för såväl ång- som elektrolok m. fl. av olika typer	44
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	49

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

Reparationer och revisioner å den rullande materielen:

Antal vid olika verkstäder reparerade och reviderade lok.....	50
Dito motorvagnar, rälsbussar och lokpannor.....	51
Dito tendrar och vagnar	52
Översikt över antalen lok- och vagnreparationer samt revisioner	53
Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna	54
Tvättning av personvagnslinne m. m.	59
Olje- och acetylangastillverkning, komprimering av stenkolsgas.....	60

Redogörelse för persontrafiken:

Tågtidtabell nr 142	62
Dito nr 143	62
Utlandsförbindelserna.....	65
Tågakilometer per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1935—1944	66
Tillgänglig personvagnpark, dess förändringar och användning	67
Helgtrafiken	70
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ	72
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.	73
Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ	74
Transporter med sjukvagnar	76
Billiga rundturer	77
Billiga vinter- och sensommarresor	79
Reklam- och upplysningsverksamhet	80
Presstjänst och tidskriften S J-nytt	84

Redogörelse för godstrafiken:

Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar	85
förändringar inom godsvagnparken	87
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar	87
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågsplan nr 143	88
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna	90

Reklamationsverksamheten:

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods	91
Godsregleringsärenden:	
saknat och övertaligt gods.....	92
förlorade och tillvaratagna effekter	93
Restitutioner av biljett- och fraktagifter	93

Godstågtidtabell nr 143 (grafisk).



FÖRORD

Föreliggande 12:te årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik företer inga principiella avvikelser från närmast föregående årgång men vissa inskränkningar med avseende på omfånget.

Tabellen över antal konstituerade tjänstemän, som ansetts böra grundas på längre tidsavsnitt än ett år och senast omfattande treårsperioden 1940—1942, ingår sålunda ej i föreliggande årgång.

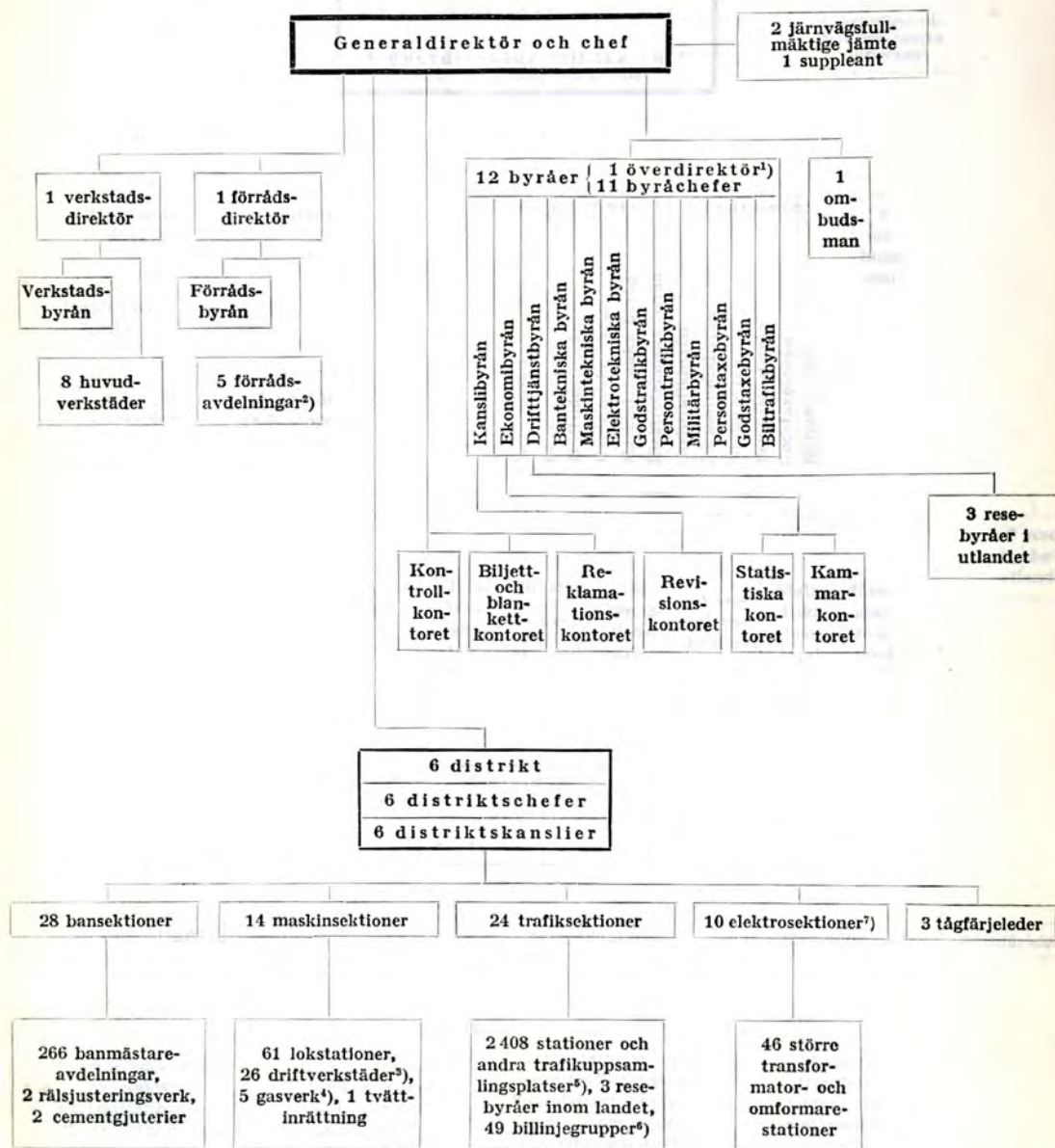
Tabellen över »Kostnaderna för lok- och vagn-tjänsten, fördelade på olika tågslagsgrupper» har för år 1943 uteslutits i avvaktan på utredning rörande ändrad uppställning av densamma för att göra den bättre lämpad att användas vid taxe- m. fl. beräkningar, ävensom med hänsyn till att innehållet i tabellen för år 1943, såsom påverkat av ett stort antal kristidsförhållanden, skulle blivit av mindre intresse för ekonomiska utredningar, avseende mera normala förhållanden.

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 november 1944.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Förvaltningsindelning:
Statens järnvägars organisation vid årets slut.



¹⁾ Chef för drifttjänstbyrån, tillika generaldirektörens ställföreträdare. — ²⁾ Förrådsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ³⁾ Inklusive med driftverkstäder jämförliga reparationsplatser med minst omkring 10 arbetare. — ⁴⁾ Härav 3 i gång under året. — ⁵⁾ Rälsbusshållplatser medräknade. — ⁶⁾ Härav 10 direkt underställda distriktschef. — ⁷⁾ För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggas å vederbörliga baningenjörsexpeditioner.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1943 och 1942, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

A. Organisationsförändringar m. m.

Datum	B a n d e l a r ¹⁾	Km	Sektion nr			Datum	B a n d e l a r ¹⁾	Km	Sektion nr		
			Ba	Ma	Ta				Ba	Ma	Ta
Förändringar i sektionernas omfattning:											
1/7 42	Karlskrona N—Gullberna— (Kristianstad), Ronneby —Ronnebyredd, Bredåkra —Tingsryd, Sandbäck— (Olofström) och Sölves- borg—Hörviken införlivades	205·4	29	27	29 ²⁾	1/7 43	(Östervärn)—Simrishamn, Dalby—Bjärsjölagård, (Södervärn)—(Trelleborgs övre), (Trelleborg C)— Rydsgård, Vellinge— Falsterbo	195·9	28	28	28
•	(Växjö)—(Tingsryd) fränskildes tillfördes	45·0	27	—	27	•	Bolmen—(Ljungby)—(Vis- landa)—Karlshamn, Kvarnamåla—Norrård, Torsås—(Gullberna), Tors- ås—Bergkvara ³⁾				
1/7 43	(Malmö C)—Östervärn, Trelleborgs övre—(Trelle- borg C) införlivades	4·7	10	28	10			201·5	29	27	29
•	Ljungby station införlivades	—	12	10	12						
Nyelektrifierade linjer:											
1/8 42	(Jörn)—(Boden S).....	139·4	20	20	20	1/11 42	(Ånge)—Sundsvall C	94·5	14	14	14
10/6 42	(Gävle C)—(Ockelbo)	38·4	15	15	15	1/11 43	Hälsingborg C—(Hässleholm)	77·3	12	10	12
Utökning av dubbelspårslinjer:											
15/12 42	Sköldinge—Katrineholm ...	14·6	4	1	4	7/6 43	Hallsberg—Östansjö	7·9	8	5	5
16/12 42	Ballingslöv—Hässleholm ...	8·4	11	10	11	•	Laxå—Gärdsjö	22·7	8	5	5
10/1 43	Flen—Sköldinge	8·6	4	1	4	15/12 43	Skebokvarn—Flen	7·5	4	1	4

¹⁾ Parentes omkring stationsnamn utmärker, att stationen *icke* hänfördes till angiven bandel i samband med införlivningen m. m. resp. elektrifieringen. — ²⁾ Stationerna Karlskrona N och Gullberna tillfördes dock 26 trafiksektionen. — ³⁾ Sträckan Gul laboby—(Torsås), 15·6 km, ej här medräknad, enär dess spår av vederbörande bansektion hänförts till sidospår.

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

	Antagna i kost- nadssta- ten för år 1943	I medeltal		
		Januari—december		
		1943	1942	+ — möt 1942
Rörligt tillägg och kristillägg ¹⁾ %	31	31'0	29'5	+ 1'5
Stenkol, utländska kr. per ton	65'00	65'00	65'00	—
» svenska..... » » »	45'00	35'00	35'00	—
Torv för lokdrift » » »	60'00	61'25	60'00	+ 1'25
Lokved ²⁾ » » m ³	20'00	20'50	18'88	+ 1'62
Gengasved ³⁾ » » hl	2'50	2'28	2'29	— 0'01
Gengaskol ³⁾ » » »	5'00	4'66	4'25	+ 0'41
Bensin ⁴⁾ vid lev. i fat kr. pr 100 l	95'00	77'17	93'00	— 15'83
» » » icist.-vagn » » » »	95'00	74'83	89'00	— 14'17
» » » i bil » » » »	95'00	75'42	—	—
Lättbentyl ⁴⁾ » » i fat » » » »	—	81'75	93'00	— 11'25
» » » icist.-vagn » » » »	—	79'42	89'00	— 9'58
» » » i bil » » » »	—	80'00	—	—
Putsfotogen ⁵⁾ » » i fat » » » »	—	53'00	53'00	—
» » » icist.-vagn » » » »	—	51'00	51'00	—
Solarolja » » i fat » » » »	—	53'00	53'00	—
» » » icist.-vagn » » » »	—	51'00	51'00	—
Eldningsolja nr 1 » » i fat » » » »	—	13'00	13'00	—
» » » 1 » » icist.-vagn » » » »	—	12'00	12'00	—
Motyl ⁴⁾ 50..... » » » »	95'00	85'08	88'00	— 2'02
Lokolja kr. pr 100 kg	200'00	208'33	107'50	+ 100'83
Vagnsolja » » » »	190'00	198'33	108'17	+ 90'16
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell kr. pr ton	365'00	353'75	350'00	+ 3'75
» nya, fullängdiga, svensk tillv., andra modeller..... » » »	350'00	333'75	330'00	+ 3'75
» brukbara » » »	—	170'00	170'00	—
Sliprar, vanliga, 2'7 m, I-III o. VI distr. » » styck	8'00	7'38	6'40	+ 0'98
» » 2'7 » , IV » V » » »	8'00	7'19	6'40	+ 0'79
» » 2'5 » , I-III » VI » » »	7'85	7'19	6'25	+ 0'94
» » 2'5 » , IV » V » » »	7'85	6'96	6'25	+ 0'71
» impregner., 2'7 » , I-III » VI » » »	9'50	8'88	7'88	+ 1'00
» » 2'7 » , IV » V » » »	9'50	8'69	7'88	+ 0'81
» » 2'5 » , I-III » VI » » »	9'35	8'69	7'75	+ 0'94
» » 2'5 » , IV » V » » »	9'35	8'46	7'75	+ 0'71

¹⁾ Härav utgjorde rörliga tillägget 15 % och resten kristillägg. Dessutom utgick barnstillägg med 9 kr. per månad och barn, som fötts senast ³¹/₃ 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 1942 2'27 kr. för gengasved och 4'33 kr. för gengaskol. I slutet av september och början av oktober 1942 samt i maj 1943 företogs nya upphandlingar. 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.

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

	Anställd							Använd		Tjänstefri %		
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont.- vakter	Verkstads- o. för- rådsarbetare		Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.			
					stadigv.	på prov anst.						
Styrelsen.												
Summa	902	96	67	77	5)41	—	57	1 240	+ 71	1 075	+ 54	13'3
Distriktskansliet.												
Distrikt												
I	40	6	5	2	—	—	—	53	+ 3	47	+ 2	11'3
II	35	2	3	1	—	—	1	42	+ 4	37	+ 2	11'9
III	35	3	2	1	—	—	2	43	+ 3	38	+ 1	11'6
IV	34	2	3	1	—	—	—	40	+ 3	35	+ 2	12'5
V	27	2	2	1	—	—	1	33	+ 2	29	+ 1	12'1
VI	22	2	4	—	—	—	1	29	+ 6	26	+ 5	10'3
Summa	193	17	19	6	—	—	5	6)240	+ 21	212	+ 13	11'7
Förrådsavdelningar (förrådsintendentkontor och huvudförråd).												
Örebro	61	4	7	2	12	—	12	98	+ 4	86	+ 1	12'2
Göteborg ...	36	3	2	1	9	—	1	52	—	45	—	13'5
Malmö	34	2	1	2	8	—	13	60	+ 6	55	+ 7	8'3
Östersund ...	36	1	1	1	1	—	9	49	+ 1	44	—	10'2
Luleå	29	3	—	1	7	—	4	44	— 1	41	—	6'8
Summa	196	13	11	7	37	—	39	303	+ 10	271	+ 8	10'6
Huvudverkstäder.												
För drift och underhåll.												
Örebro	65	6	2	9	800	20	29	931	+ 31	819	+ 22	12'0
Tomtebodå	28	3	—	1	224	4	13	273	+ 3	240	+ 1	12'1
Göteborg 1)	35	9	1	3	440	9	19	516	+ 39	452	+ 32	12'4
Malmö	37	6	3	4	585	6	8	649	+ 14	583	+ 12	10'2
Östersund...	19	2	—	—	155	—	9	185	— 3	160	— 4	13'5
Bollnäs ...	16	3	3	1	163	1	5	192	+ 17	167	+ 12	13'0
Notvikens ...	24	4	1	3	250	1	9	292	— 20	248	— 21	15'1
Hälsingb:g ²⁾	25	3	2	1	167	3	11	212	+ 39	187	+ 34	11'8
Summa	249	36	12	22	2 784	44	103	3 250	+ 120	2 856	+ 88	12'1
För förändrings- och nybyggnadsarbeten.												
Örebro	29	4	—	—	342	—	—	375	+ 16	330	+ 12	12'0
Tomtebodå	2	—	—	—	19	—	—	21	+ 3	19	+ 3	9'5
Göteborg ³⁾ ..	7	2	—	—	100	—	—	109	— 9	95	— 9	12'8
Malmö	6	1	—	—	82	—	—	89	—	80	—	10'1
Östersund...	4	—	—	—	32	—	—	36	+ 4	31	+ 3	13'9
Bollnäs ...	4	—	—	—	31	—	—	35	— 15	31	— 13	11'4
Notvikens ...	7	—	—	—	52	—	—	59	+ 9	50	+ 7	15'3
Hälsingb:g ⁴⁾	4	—	—	—	27	—	—	31	— 2	27	— 2	12'9
Summa	63	7	—	—	685	—	—	755	+ 6	663	+ 1	12'2

Ann. Biltrafikens (vägbusstrafikens) personalantal (utom personal å biltrafikbyrån och 10 biltrafiktjänstemän å distriktskansliet, jfr not 6) ingår från och med år 1943 under avd. »Trafiksektioner», se sid. 15.

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

1) Inkl. personal vid filialverkstäderna i Borås och Varberg med i medeltal 96 resp. 66 man. — 2) Inkl. personal vid filialverkstäderna i Ystad och Ronneby med i medeltal 60 resp. 55 man. — 3) Inkl. personal vid filialverkstäderna i Borås och Varberg med i medeltal 8 resp. 3 man. — 4) Inkl. personal vid filialverkstäderna i Ystad och Ronneby med i medeltal 10 resp. 12 man. — 5) Härav 35 tryckeriarbetare. — 6) Härav 10 tjänstemän, tillhörande biltrafiken.

Sektions nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹⁾			Antal ban- mäst- avd.	Bansektionens hela anställda personal ²⁾		Personal för drift							Summa
	i huvud- spår	i sidospår					Anställd							
		perma- nenta	icke perma- nenta ²⁾				Antal	+ — mot f. å.	Ord.	E.o.	Asp. o. kont- vakt.	Stad. ban- arb.	Ban- o. byggn- arb.		Väg- vakter	Tillf. arbets- tagare
Vid årets slut														
1	487.4	113.7	13.0	9	523	— 27	167	22	29	2	214	18	—	452
2	493.8	134.6	5.2	11	577	+ 34	187	18	14	2	287	5	1	514
3	338.4	202.6	4.6	8	589	— 116	152	30	22	2	174	—	1	381
** 4	392.4	101.1	5.7	9	729	— 267	159	15	27	3	183	5	1	393
24	41.2	210.6	—	4	376	— 33	122	12	6	16	131	1	3	291
I D	1 753.2	762.6	28.5	41	2 794	— 409	787	97	98	25	989	29	6	2 031
5	164.3	157.0	4.3	6	369	— 2	124	5	5	9	150	—	—	293
6	212.3	106.0	2.7	6	280	+ 10	94	12	10	2	128	—	—	246
7	399.8	68.2	7.6	8	216	— 5	96	6	5	4	85	5	—	201
** 8	365.7	108.8	3.5	8	752	— 62	120	14	11	3	207	2	—	357
9	569.1	145.5	5.3	15	560	+ 14	202	20	7	—	231	16	—	476
II D	1 711.2	585.5	23.4	43	2 177	— 45	636	57	38	18	801	23	—	1 573
** 10	299.8	224.4	3.5	7	529	+ 40	158	21	9	3	255	17	—	463
** 11	362.7	124.1	7.8	9	552	— 129	158	19	13	10	244	—	—	444
** 12	543.3	201.2	4.9	15	733	+ 75	177	33	14	1	350	30	—	605
** 28	550.6	139.6	7.6	11	416	+ 69	104	23	7	—	168	71	—	373
III D	1 756.4	689.3	23.8	42	2 230	+ 55	597	96	43	14	1 017	118	—	1 885
13	416.5	77.4	4.6	9	429	+ 3	117	19	5	6	215	6	1	369
14	472.6	135.1	8.2	11	625	+ 67	150	26	12	5	253	5	1	452
15	497.1	170.4	8.6	12	656	+ 42	161	28	10	2	334	17	1	553
16	498.1	52.5	4.0	9	268	— 2	77	15	7	1	136	10	—	246
17	446.6	49.2	7.2	9	413	— 55	87	17	2	2	238	22	—	368
IV D	2 330.9	484.6	32.6	50	2 391	+ 55	592	105	36	16	1 176	60	3	1 988
18	200.6	82.1	2.0	7	367	— 2	111	16	8	4	193	3	—	335
19	246.7	70.1	2.4	10	469	+ 23	130	24	13	8	246	—	1	422
20	413.9	98.0	5.7	9	550	+ 57	106	15	5	3	268	5	2	404
21	495.3	96.9	9.0	13	778	— 3	168	15	7	2	378	5	2	577
23	675.5	50.7	9.4	14	331	+ 12	109	10	—	—	160	11	1	291
V D	2 032.0	397.8	28.5	53	2 495	+ 87	624	80	33	17	1 245	24	6	2 029
25	599.8	108.8	4.0	13	491	— 7	107	25	9	—	224	43	1	409
26	325.1	89.8	2.7	8	240	+ 9	75	11	1	—	103	20	3	213
** 27	415.3	55.6	4.0	7	180	— 9	45	9	11	—	81	18	2	166
** 29	447.6	114.8	5.4	9	208	+ 124	51	12	2	—	107	8	2	182
VI D	1 787.8	369.0	16.1	37	1 119	+ 117	278	57	23	—	515	89	8	970
Hela S J	11 371.5	3 288.8	152.9	266	13 206	— 140	3 514	492	271	90	5 743	343	23	10 476

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

¹⁾ Alltså inkl. inom SJ huvudverkstädernas områden belägna spår, sammanlagt 57.8 km, men exkl. av SJ underhållna spår i främmande ägo, nämligen: å bs nr 24: Nyboda—Östberga växel—Stockholms slakthus och Årsta växel—Östberga växel, 5.3 km (utom 0.1 km av sträckorna, vilken ingår i SJ tillhörig, ovan i tabellen angiven sidospårlängd); å bs nr 5: Göteborgs stad tillhörig del av Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5.1 km samt 67.2 km Göteborgs stad tillhöriga hamnspår; å bs nr 12: Ängelholm—Klippan, 26.5 km (utom 1.0 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs); å bs nr 18: Gammelstad—Karlsviks-hyttan (driften, utom växlingsrörelse, inställd tills vidare sedan år 1930), 4.7 km (utom 0.1 km, tillhörig SJ

och underhåll				Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten								Sektions nr
Använd		Tjänste- fri %	Ord.	E. o. och asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ - mot f. å.			
+ - mot f. å.	Summa									+ - mot f. å.		
- 5	396	- 6	12.4	7	4	-	60	-	71	- 22	1	
+ 25	441	+ 4	14.2	7	2	-	54	-	63	+ 9	2	
+ 27	329	+ 19	13.6	22	5	1	180	-	208	- 143	3	
- 24	339	- 16	13.7	38	5	-	293	-	336	- 243	** 4	
- 3	246	- 4	15.5	16	4	1	64	-	85	- 30	24	
+ 20	1 751	- 3	13.8	90	20	2	651	-	763	- 429	I D	
+ 5	249	+ 3	15.0	18	1	3	54	-	76	- 7	5	
+ 29	213	+ 18	13.4	4	1	-	29	-	34	- 19	6	
+ 1	179	-	10.9	1	-	-	14	-	15	- 6	7	
+ 5	307	+ 4	14.0	16	5	1	372	1	395	- 67	** 8	
+ 12	414	+ 5	13.0	10	3	-	71	-	84	+ 2	9	
+ 52	1 362	+ 30	13.4	49	10	4	540	1	604	- 97	II D	
+ 47	402	+ 39	13.2	7	1	-	57	1	66	- 7	** 10	
- 4	375	- 12	15.5	14	3	-	91	-	108	- 125	** 11	
+ 33	519	+ 13	14.2	12	-	-	116	-	128	+ 42	** 12	
+ 55	338	+ 41	9.4	4	3	-	36	-	43	+ 14	** 28	
+ 131	1 634	+ 81	13.3	37	7	-	300	1	345	- 76	III D	
+ 9	310	- 3	16.0	2	1	-	57	-	60	- 6	13	
+ 49	393	+ 36	13.1	10	6	-	157	-	173	+ 18	14	
+ 60	468	+ 39	15.4	9	4	-	90	-	103	- 18	15	
+ 13	210	+ 8	14.6	1	-	-	21	-	22	- 15	16	
- 43	318	- 54	13.6	1	1	-	43	-	45	- 12	17	
+ 88	1 699	+ 26	14.5	23	12	-	368	-	403	- 33	IV D	
- 4	296	- 6	11.6	5	2	-	25	-	32	+ 2	18	
+ 37	365	+ 33	13.3	7	2	-	38	-	47	- 14	19	
+ 20	352	+ 20	12.9	8	3	-	133	2	146	+ 37	20	
- 54	496	- 61	14.0	13	2	-	180	6	201	+ 51	21	
+ 15	257	+ 9	11.7	2	-	-	20	18	40	- 3	23	
+ 14	1 766	- 5	13.0	35	9	-	396	26	466	+ 73	V D	
- 31	360	- 37	12.0	8	3	-	71	-	82	+ 24	25	
+ 7	186	- 2	12.7	3	1	-	23	-	27	+ 2	26	
- 11	146	- 15	12.0	1	1	-	12	-	14	+ 2	** 27	
+ 98	167	+ 88	8.2	2	1	-	23	-	26	+ 26	** 29	
+ 63	859	+ 34	11.4	14	6	-	129	-	149	+ 54	VI D	
+ 368	9 071	+ 163	13.4	248	64	6	2 384	4) 28	2 730	- 508	Hela S J	

jfr 24 bs); å bs nr 21: Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25.0 km (utom 0.2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs); å bs nr 27: Ljungbyholm—Päråd (smalsp. 0.821 m), 18.2 km (utom 0.2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs). I längden av permanenta sidospår ingår 312.1 km hamn- och industrispår, tillhöriga S.J. Dessutom funnos, förutom förut särskilt nämnda, Göteborgs stad tillhöriga hamnspår, å samtliga sektioner en del sidospår (hamn- och industrispår m. m.) i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 604.8 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls genom SJ försorg. — 2) Grusgropsspår o. d. — 3) Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 12. — 4) Inklusive 14 vägvakter, varav 2 å 20, 5 å 21 samt 7 å 23 bansektionen, och 11 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⁾	12	2	—	89	1	104	— 21	
1	—	—	—	—	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	—	—	
** 4	—	—	—	—	—	—	—	
24	—	—	—	—	—	—	—	
I D	—	—	—	—	—	—	—	
5	—	—	—	—	—	—	—	
6	—	—	—	—	—	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	—	
** 8	—	—	—	—	—	—	—	
9	—	—	—	—	—	—	—	
II D	—	—	—	—	—	—	—	
** 10	1	—	—	3	—	4	— 31	
** 11	—	—	—	—	—	—	—	
** 12	10	—	—	63	—	73	— 1	
— ²⁾	—	—	—	48	—	48	+ 14	
** 28	—	—	—	—	—	—	—	
III D	11	—	—	114	—	125	— 18	
13	2	—	—	45	—	47	+ 47	
14	2	—	—	11	—	13	— 134	
15	1	1	—	10	—	12	— 48	
16	—	—	—	—	—	—	—	
17	—	—	—	—	—	—	—	
IV D	5	1	—	66	—	72	— 135	
18	—	—	—	—	—	—	—	
19	—	—	—	—	—	—	—	
20	1	—	—	12	—	13	— 63	
21	—	—	—	—	—	—	— 99	
— ³⁾	2	1	—	24	—	27	+ 6	
23	—	—	—	—	—	—	—	
V D	3	1	—	36	—	40	— 156	
25	—	—	—	—	—	—	—	
26	—	—	—	—	—	—	—	
** 27	—	—	—	—	—	—	—	
** 29	—	—	—	—	—	—	—	
VI D	—	—	—	—	—	—	—	
Hela S J	31	4	—	305	1	341	— 330	

*) 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».

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

Sektionsnr	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.	Verkstadsarb.	Tillf. arbets-tagare	Summa	+ - mot f. å.	Åkande	+ - mot f. å.	Stationär		+ - mot f. å.
**1	2	—	1	170	30	977	202	124	45	167	1 515	+ 115	526	+ 14	769	+ 82	14'5
2	3	3	—	17	26	540	93	112	3	87	835	+ 187	393	+ 8	343	+ 146	11'9
I D	5	3	1	187	56	1 517	295	236	48	254	2 350	+ 302	919	+ 22	1 112	+ 228	13'6
**5	4	2	1	83	56	666	139	151	31	111	1 098	+ 65	542	+ 30	396	+ 13	14'6
6	2	—	1	26	35	254	72	69	—	63	458	+ 91	209	+ 6	185	+ 70	14'0
II D	6	2	2	109	91	920	211	220	31	174	1 556	+ 156	751	+ 36	581	+ 83	14'4
**10	5	3	2	105	67	819	184	212	8	117	1 340	+ 176	623	+ 33	534	+ 118	13'7
**28	—	—	1	—	66	174	40	68	28	62	372	+ 140	175	+ 44	148	+ 73	13'2
Färjor	—	—	—	—	—	140	14	—	—	12	166	— 39	145	— 35	—	—	12'7
III D	5	3	3	105	133	1 133	238	280	36	191	1 878	+ 277	913	+ 42	682	+ 191	13'5
13	2	—	1	1	49	219	60	55	—	113	447	+ 63	187	+ 10	193	+ 46	15'0
14	2	3	—	17	35	301	61	112	—	65	539	+ 90	227	+ 5	231	+ 59	15'0
15	—	—	2	46	63	480	104	144	—	79	807	+ 19	372	— 10	288	— 5	18'2
IV D	4	3	3	64	147	1 000	225	311	—	257	1 793	+ 172	786	+ 5	712	+ 100	16'5
19	—	2	1	62	7	422	128	83	1	56	690	+ 76	254	+ 27	331	+ 40	15'2
20	—	—	1	2	48	237	130	101	—	59	527	— 40	185	— 29	262	— 11	15'2
21	2	2	1	38	41	294	121	77	—	115	607	+ 80	276	+ 4	256	+ 57	12'4
V D	2	4	3	102	96	953	379	261	1	230	1 824	+ 116	715	+ 2	849	+ 86	14'3
25	1	1	1	—	51	215	37	73	15	142	482	+ 44	174	+ 13	251	+ 23	11'8
**27	3	5	1	—	112	299	86	128	53	163	729	+ 203	318	+ 67	330	+ 101	11'1
VI D	4	6	2	—	163	514	123	201	68	305	1 211	+ 247	492	+ 80	581	+ 124	11'4
Hela SJ	26	21	14	567	686	6 037	1471	1509	184	1 411	10 612	+ 1 270	4 606	+ 187	4 517	+ 812	14'0

Anm. I antalen lok i tjänst ingår 29 motorvagnar men *icke* 131 rälsbussar och 96 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen till största delen *icke* ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal utan i trafiksektionernas; jfr not 4 och 12 å sid. 21. Å de olika lokstationerna voro loken och motorvagnarna fördelade på sätt framgår av följande sammanställning.

Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l			
	El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förbr-motorv.		El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förbr-motorv.		El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förbr-motorv.
Uppsala	—	—	5	—	Nässjö	6	—	2	—	Kiruna	22	2	2	—
Hagalunds O.	168	1	25	—	Alvesta	1	—	—	—	Gällivare	7	—	—	—
Katrineholm ...	1	—	—	—	Vislanda	—	—	1	—	Luleå	31	—	5	—
<i>1 mask.</i>	169	1	30	—	Ålmhult	1	—	—	—	<i>19 mask.</i>	60	2	7	—
Krylbo	3	—	1	—	Malmö	88	11	11	—	Boden o. 20 mask.	2	—	48	—
Örebro	1	—	3	—	Ångelholm	2	—	1	—	Bastuträsk	1	—	—	—
Hallsberg	7	—	2	—	Klippan	—	—	7	—	Skelletth. Ö.	—	—	11	—
Norrköping	2	—	5	—	Hälsingborg ...	1	—	36	—	Vännäs	36	—	20	—
Linköping	1	—	13	—	Åstorp	1	—	9	—	Mellansel	1	—	4	—
Mjölby	3	—	2	—	Strömsnäsbruk	—	—	9	—	Storuman	—	—	6	—
<i>2 mask.</i>	17	—	26	—	<i>10 mask.</i>	94	11	67	—	<i>21 mask.</i>	38	—	41	—
Falköping	3	—	4	—	Ystad o. 28 mask.	—	—	61	5	Vänersborg	—	—	11	1
Jönköping	1	—	2	—	Ulriksfors	—	—	1	—	Borås	—	—	35	—
Ålängås	1	—	—	—	Östersund	1	—	47	—	Falkenberg	—	—	3	1
Göteborg	78	—	24	—	Järpen	—	—	1	—	<i>25 mask.</i>	—	—	49	2
Varberg	—	—	3	—	Härnösand	—	—	3	—	Oskarshamn ...	—	—	—	1
Lysekil	—	—	4	—	Ånge	15	—	3	—	Mönsterås	—	—	3	1
Uddevalle	—	—	19	—	Sundsvall C ...	1	—	19	—	Kalmar V	—	—	9	—
<i>5 mask.</i>	83	—	56	—	Harmånger	—	—	1	—	Kalmar S	—	—	21	—
Mora	—	—	1	—	Långsele	1	—	9	—	Karlskrona	—	—	20	—
Kristinehamn ..	25	—	34	—	<i>14 mask.</i>	17	—	35	—	Väckjö	—	—	18	3
Kil	1	—	—	—	Bollnäs	46	—	22	—	Ronneby	—	—	28	—
<i>6 mask.</i>	26	—	35	—	Gävle	—	—	88	3	Karlshamn	—	—	6	—
					<i>15 mask.</i>	46	—	60	3	Torsås	—	—	2	—
										<i>27 mask.</i>	—	—	107	5
										Summa	553	14	671	15

*) 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.

Sektions nr	Antal vid årets slut			Anställd personal										
	Egna stationer ¹⁾ och trafikplatser		Häll- och last-platser ³⁾	Ord.	E. o.	Aspi-ran-ter	Kon-tors-vak-ter	Om-las-tare	Plats-vak-ter ⁴⁾	Post-bitr. ⁴⁾	Bil-personal. Avtals-anst.	Tillf. ar-betst.	Summa	+ — mot f. å.
	Stationer av över-inspektorsklass samt kl. 1—4	övriga ²⁾												
1	9	35	67	400	64	53	3	—	10	2	22	52	606	+ 36
2	7	40	50	552	99	114	7	6	21	5	4	122	930	— 3
3	10	26	37	714	159	179	7	10	8	2	15	174	1 268	+ 6
** 4	12	26	22	433	85	63	4	4	5	6	36	54	690	+ 52
24	7	5	1	1 073	302	353	24	—	—	—	—	320	2 072	+ 152
I D	45	132	177	3 172	709	762	45	20	44	15	77	722	5 566	+ 243
** 5	15	42	63	1 137	248	246	15	23	14	3	3	250	1 939	+ 119
6	6	18	7	351	88	111	8	2	2	2	11	60	635	+ 24
7	4	25	65	171	43	53	—	4	9	4	—	34	318	+ 13
9	11	59	74	540	94	103	4	8	25	8	—	61	843	+ 41
—	—	—	—	34	1	1	—	—	—	—	65	52	153	+ 153
II D	36	144	209	2 233	474	514	27	37	50	17	79	457	3 888	+ 350
** 10	12	32	10	934	208	252	20	—	9	1	—	172	1 596	— 15
** 11	9	22	6	416	154	197	8	14	4	1	14	110	918	+ 51
** 12	15	67	33	592	124	169	10	—	28	17	—	114	1 054	+ 51
** 28	7	72	68	275	44	58	11	—	19	7	11	58	483	+ 116
—	—	—	—	1	16	—	—	—	—	—	145	52	214	+ 214
III D	43	193	117	2 218	546	676	49	14	60	26	170	506	4 265	+ 417
13	4	26	104	240	70	60	3	—	18	6	5	94	496	+ 54
14	8	46	133	512	123	160	6	—	29	8	16	156	1 010	+ 26
15	11	48	57	535	107	118	5	—	9	10	25	92	901	+ 47
16	2	23	65	114	19	28	—	—	16	6	—	14	197	+ 9
IV D	25	143	359	1 401	319	366	14	—	72	30	46	356	2 604	+ 136
19	3	32	24	252	109	59	1	—	4	4	—	42	471	— 14
20	7	18	121	241	132	88	3	—	25	6	31	53	579	+ 29
21	10	27	106	303	103	90	4	—	14	11	9	41	575	— 24
V D	20	77	251	796	341	237	8	—	43	21	40	136	1 625	— 9
25	6	57	70	380	74	48	10	5	23	10	48	99	697	+ 83
** 26	7	29	31	325	57	77	24	30	11	14	6	89	633	+ 83
** 27	—	38	71	106	17	35	5	—	22	7	52	51	295	+ 88
** 29	3	51	74	188	36	25	4	—	17	6	26	70	372	+ 258
VI D	16	175	246	999	184	185	43	35	73	37	132	309	1 997	+ 512
Hela S J	185	864	1 359	10 819	2 576	2 740	186	106	342	146	544	2 486	19 945	+ 1 649

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

¹⁾ Exklusive föreningsstationer, tillhöriga enskilda järnvägar, nämligen en inom vardera av 4, 7, 12, 24, 26 och 28, två inom vardera av 1, 5, 9, 15 och 29, tre inom vardera av 2 och 27 samt fyra inom 25 trafiksektionen. — ²⁾ Inklusive expeditionsställen (stationer, underställda föreståndaren vid annan station). — ³⁾ Inklusive hållplatser för endast rälsbussar. — ⁴⁾ Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet arbetsdagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet

Trafiksektioner (inkl. billinjer; jfr dock sid. 9 och 21).

Använd personal										Tjänste- fri personal	Utbetald övertidser- sättning ^{b)}		Sektions nr
Te-tjänst		Stationstjänst			Tågtjänst		Summa	+ — mot f. å.	%		tusen- tal kr.	+ — mot f. å., tusen- tal kr.	
sta- digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga	snöskott- och viss renhålln	sta- digv.	tillf.							
15	—	334	48	6	112	11	526	+ 24	13·2	14·3	— 0·6	1	
11	—	555	135	8	87	5	801	— 21	13·9	9·4	+ 0·2	2	
11	—	817	167	15	76	6	1 092	— 17	13·9	3·1	— 7·9	3	
14	—	386	48	3	126	14	591	+ 42	14·3	13·2	+ 2·6	**) 4	
16	—	1 402	279	40	6	—	1 743	+ 86	15·9	44·4	— 3·9	24	
67	—	3 494	677	72	407	36	4 753	+ 114	14·6	84·4	— 9·6	I D	
18	—	1 221	258	7	140	—	1 644	+ 83	15·2	38·6	+ 6·5	**) 5	
12	—	410	44	12	49	6	533	+ 17	16·1	4·7	— 1·8	6	
7	—	175	41	6	42	—	271	+ 2	14·8	0·5	— 2·7	7	
15	—	470	86	4	149	5	729	+ 34	14·7	12·1	— 0·4	9	
—	—	26	17	—	53	34	130	+ 130	15·0	—	—	—	
52	—	2 302	446	29	433	45	3 307	+ 266	14·9	55·9	+ 1·6	II D	
17	—	1 093	172	6	51	20	1 359	— 20	14·8	16·8	— 9·0	**) 10	
12	—	595	100	9	51	5	772	+ 27	15·9	2·8	— 6·6	**) 11	
18	—	642	151	2	103	1	917	+ 46	13·0	20·2	— 9·5	**) 12	
13	—	258	71	3	68	9	422	+ 91	12·6	4·9	— 9·1	**) 28	
—	—	43	34	—	92	17	186	+ 186	13·1	—	—	—	
60	—	2 631	528	20	365	52	3 656	+ 330	14·3	44·7	— 34·2	III D	
9	—	255	75	19	59	22	439	+ 51	11·5	9·9	— 8·9	13	
14	—	568	139	36	88	16	861	+ 6	14·8	31·2	+ 3·4	14	
17	—	560	78	18	87	16	776	+ 35	13·9	18·3	— 12·5	15	
8	—	99	32	3	29	1	172	+ 6	12·7	—	—	16	
48	—	1 482	324	76	263	55	2 248	+ 98	13·7	59·4	— 18·0	IV D	
8	—	318	34	12	32	2	406	— 13	13·8	0·1	+ 0·1	19	
10	—	321	64	13	81	7	496	+ 28	14·3	8·7	— 3·3	20	
12	—	358	47	13	72	7	509	— 14	11·5	2·1	— 7·3	21	
30	—	997	145	38	155	16	1 411	+ 1	13·2	10·9	— 10·5	V D	
11	—	354	115	7	108	12	607	+ 65	12·9	0·7	— 1·6	25	
13	—	366	106	5	49	4	543	+ 51	14·2	4·5	— 21·3	**) 26	
11	—	91	47	—	74	36	259	+ 71	12·2	3·2	— 9·2	**) 27	
15	—	161	53	12	61	26	328	+ 224	11·8	1·9	— 12·0	**) 29	
50	—	972	321	24	292	78	1 737	+ 411	13·0	10·3	— 44·1	VI D	
307	—	11 878	2 441	259	^{a)} 1 945	^{b)} 282	17 112	+ 1 220	14·2	265·6	— 114·8	Hela S J	

jänstgöringstimmar med 9 (i enlighet med föreskrifter i SJ särtryck nr 32, bil. C). — ^{a)} Övertidserättningen motsvarar ett visst antal tillfälliga personal, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ^{b)} Insläppta personal i vägbusstjänst (biltrafik-tjänst), nämligen 349 stadigvarande och 187 tillfälliga tjänstemän resp. arbetstagare, varav å trafiksektion.

r.	1	2	3	4	5	6	—	11	28	—	13	14	15	20	21	25	26	27	29
stadigv.	13	1	10	16	4	8	53	7	8	92	3	12	15	13	7	29	4	35	19
tillf.	9	3	5	11	1	6	34	5	2	17	17	12	13	5	2	7	3	25	10

Undervisningskurser.

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

(Dock *icke* kurser, som påbörjats före år 1913 och avslutats så tidigt nämnda år, att slutredogörelse kunnat inflytas i drifttjänststatistiken för år 1942.)

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 kurs	avbrutit kurs	fullföljt och avslutat kurs					
<i>Bantjänst.</i>								
Theoretisk utbildning av blivande banmästare	23	—	¹)23	¹)23	$\frac{1}{11} 43 - \frac{23}{3} 44$	{ 585 t + 12 d }	12 526	31 759
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banmästare	32	—	²)31	31	olika perioder	.	—	.
» » 1941	5	—	³) 5	5	» »	.	38	820
» » 1942	21	1	⁴)19	19	» »	.	3 645	.
» » 1943	26	—	9	9	» »	.	9 939	.
Praktisk utbildningstjänstgöring för blivande banförmän	34	—	⁵)31	31	» »	.	1 515	.
» » 1941	21	1	⁶)14	14	» »	.	2 881	.
» » 1942	15	—	3	3	» »	.	1 786	.
Kurvmättningskurs	31	—	31	31	$\frac{17}{3} - \frac{21}{3} 43$	7 d	2 934	2 934
Grundläggande korrespondenskurs för banavdelningen, 1:sta avdeln. D:o d:o, 2:dra avdeln.	133	6	126	97	$\frac{1}{7} - \frac{22}{11} 43$	14 br	2 753	2 753
Fortsättningskurs per korrespondens för aspiranter på banförmänstjänst	59	3	⁷)51	43	$\frac{20}{8} 42 - \frac{23}{9} 43$	37 br	1 035	1 921
Teoretisk kurs för banavdelningens reparatörspersonal, gemensamma delen	⁸)52	—	52	50	$\frac{10}{12} 43 - \frac{5}{6} 44$	9 br	2 996	2 996
Teoretisk kurs för telefonreparatörer (4:de snabbkursen)	34	—	34	⁹)33	$\frac{27}{3} - \frac{23}{10} 43$	145 t	10 423	10 423
Teoretisk kurs för telefonreparatörer (4:de snabbkursen)	21	—	21	21	$\frac{11}{1} - \frac{13}{2} 43$	5 v	9 018	9 018
<i>Maskintjänst.</i>								
Instruktionsföreläsning (teoretisk undervisning, studieresor)	22	—	22	22	{ $\frac{4}{1} - \frac{20}{1} 43$ $\frac{21}{1} - \frac{20}{2} 43$ }	{ 91 t 12 d }	8 835	8 835
Utbildning av elektrolöfverare (5 kurser)	66	3	63	61	olika perioder	{ 125 t + 2 v }	25 734	25 734
Lokeldar- och lokföreläsningar (teoretiska delen):								
» i Stockholm (2 kurser)	46	—	46	46	$\frac{28}{4} - \frac{6}{6} 43 - \frac{18}{10} - \frac{24}{11} 43$	200 t	21 870	21 870
» Norrköping (1 kurs)	23	1	22	22	$\frac{1}{3} - \frac{8}{1} 43$		11 809	11 809
» Malmö (2 kurser)	46	—	46	46	$\frac{4}{1} - \frac{11}{2} 43 - \frac{23}{8} - \frac{29}{9} 43$		27 011	27 011
» Bollnäs (2 kurser)	46	1	45	45	{ $\frac{20}{3} - \frac{11}{1} 43 - \frac{19}{4} - \frac{29}{5} 43$ $\frac{20}{4} - \frac{30}{10} 43$ }		29 266	29 266
» Svartön (3 kurser)	69	1	68	68	{ $\frac{1}{2} - \frac{11}{3} 43 - \frac{12}{5} - \frac{26}{6} 43$ $\frac{8}{11} - \frac{15}{12} 43$ }		39 384	39 384
» Borås (1 kurs för smalspårspersonal)	10	—	10	10	$\frac{22}{2} - \frac{22}{3} 43$	150 t	6 615	6 615
Lokbiträdeskurser (teoretiska delen):								
» i Stockholm (1 kurs)	16	—	16	16	$\frac{29}{3} - \frac{27}{4} 43$	60 t	5 205	5 205
» Norrköping (2 kurser)	38	—	38	38	{ $\frac{4}{1} - \frac{30}{1} 43 - \frac{8}{11} - \frac{4}{12} 43$ $\frac{25}{1} - \frac{4}{2} 43 - \frac{6}{10} - \frac{16}{10} 43$ }		7 624	7 624
» Göteborg (4 kurser)	54	—	54	54	{ $\frac{20}{10} - \frac{30}{2} 43 - \frac{3}{10} - \frac{18}{11} 43$ $\frac{22}{2} - \frac{24}{3} 43 - \frac{31}{6} - \frac{30}{6} 43$ }	120 t	3 831	3 831
» Malmö (2 kurser)	46	—	46	46	$\frac{8}{1} - \frac{23}{1} 43$		17 472	17 472
» Östersund (1 kurs)	20	—	20	20	$\frac{23}{3} - \frac{11}{9} 43$		4 817	4 817
» Bollnäs (1 kurs)	17	—	17	17	$\frac{9}{8} - \frac{21}{8} 43$		4 687	4 687
» Kiruna (1 kurs)	17	—	15	15	$\frac{8}{2} - \frac{6}{3} 43 - \frac{25}{10} - \frac{20}{11} 43$		175	175
» » (2 kurser)	26	—	26	25	$\frac{29}{3} - \frac{8}{4} 43 - \frac{12}{4} - \frac{22}{11} 43$	556	556	
» Boden (3 kurser)	45	—	45	45	{ $\frac{7}{1} - \frac{20}{11} 43 - \frac{21}{1} - \frac{2}{2} 43$ $\frac{31}{3} - \frac{10}{3} 43 - \frac{1}{3} - \frac{20}{3} 43$ }	60 t	7 527	7 527
» Luleå (2 kurser)	22	—	22	20	$\frac{31}{3} - \frac{10}{3} 43 - \frac{1}{11} - \frac{27}{11} 43$		776	776
» Vännäs (4 kurser)	55	—	55	55	{ $\frac{11}{1} - \frac{9}{2} 43 - \frac{1}{11} - \frac{27}{11} 43$ $\frac{6}{4} - \frac{22}{4} 43 - \frac{3}{8} - \frac{14}{8} 43$ }	85 t	9 522	9 522
» Borås (2 kurser)	39	1	38	38	$\frac{10}{11} - \frac{4}{12} 43 - \frac{9}{12} - \frac{21}{12} 43$		7 558	7 558
» Växjö (4 kurser för smalspårspersonal)	71	1	69	69	$\frac{19}{11} - \frac{4}{12} 43 - \frac{18}{3} - \frac{21}{12} 43$	130 t	9 854	9 854
Vagnpersonalskurs nr 4	16	—	16	16			4 738	4 738

¹) Dessutom 2 från TGOJ, bekostade av nämnda järnväg. — ²) Samtliga 31 avslutad kursen före år 1913. — ³) Härav 4 år 1942. — ⁴) Härav 3 år 1942. — ⁵) Härav 23 före år 1913. — ⁶) Härav 7 år 1912. — ⁷) Samtliga år 1942. — ⁸) Härav 1 på egen bekostnad. —

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 kurs	avbrutit kurs	fullföljt och avslutat kurs					
Korrespondenskurs för maskinavdelningens reparatörspersonal:								
för elektrolokreparatörer	59	1	58 ¹⁰⁾	52	$\frac{1}{10}$ 42— $\frac{21}{1}$ 44	12 br	1 533	.
» ånglokreparatörer	27	2	25 ¹¹⁾	23	$\frac{1}{10}$ 42— $\frac{24}{1}$ 44	12 »	.	.
» motorfordonsreparatörer	16	—	16 ⁹⁾	16	$\frac{1}{10}$ 42— $\frac{10}{1}$ 44	12 »	.	.
» vagnreparatörer	17	2	15 ⁹⁾	11	$\frac{1}{10}$ 42— $\frac{13}{1}$ 44	12 »	.	.
<i>Trafiktjänst.</i>								
1940/42 års trafikelevkurs:								
praktiska delen	31	—	31 ¹²⁾	31	$\frac{13}{8}$ 41— $\frac{1}{2}$ 42	427 d		
1942/44 års trafikelevkurs:								
teoretiska delen	14)50	2	48 ¹⁵⁾	47	$\frac{2}{1}$ — $\frac{22}{5}$ 43	141 d		
praktiska delen	43	—	43	43	$\frac{13}{8}$ 43— $\frac{8}{5}$ 44	49 v	106 399	.
1943/45 års trafikelevkurs:								
förberedande delen	30	—	30	30	$\frac{26}{7}$ — $\frac{30}{12}$ 43	23 v		
teoretiska delen	30	—	30	30	$\frac{2}{1}$ 44— $\frac{22}{6}$ 44	628 t		
praktiska delen	30	—	—	—	$\frac{13}{6}$ 44—maj 1945	1 år		
Kontoristkurser:								
i Stockholm	28	1	27 ¹⁶⁾	26	$\frac{26}{10}$ — $\frac{11}{12}$ 43	227 t	10 810	10 810
» Luleå	21	—	21 ¹⁷⁾	21	$\frac{12}{10}$ 42— $\frac{5}{12}$ 42	240 t	45	18 815
» Borås	19	—	19	19	$\frac{11}{1}$ — $\frac{6}{3}$ 43	275 t	12 471	12 471
Konduktörskurser:								
i Stockholm	26	—	26	26	$\frac{8}{4}$ — $\frac{17}{4}$ 43	188 t	8 479	8 479
» Göteborg	30	—	30	29	$\frac{18}{3}$ — $\frac{2}{3}$ 43	223 t	3 983	3 983
Korrespondenskurser 1942/44 för utbildning av								
kontorister	18)368	19)9	—	—	$\frac{1}{9}$ 42—nov. 44	32 br		
konduktörer	181	—	—	—	$\frac{1}{9}$ 42— $\frac{16}{5}$ 44	26 br	17 916	.
stationsförmän	148	4	—	—	$\frac{1}{9}$ 42— $\frac{16}{5}$ 44	26 br		
Kurs för resebyråpersonal	21	2	19 ⁹⁾	19	$\frac{20}{10}$ — $\frac{20}{11}$ 43	150 t	2 015	2 015
Samaritkurser (57 kurser inkl. repetitionskurser)	1415	—	1415	1415	olika perioder 43	4—8 d	16 370	16 370

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

För personal i bantjänst:
 praktisk utbildning av aspiranter å reparatörsbefattningar, betongteknisk kurs, kurs i handhavandet av ryckluftsdrevna skumsläckningsaggregat, kurser i spårsvetsning och telefonkabelsvetsning samt undervisning i livräddning av personer, som skadats av elektrisk ström eller gengas.

För personal i maskintjänst:
 förberedande och avslutande praktisk utbildning av lokpersonal (schemaläsning o. d. resp. eleväkning), praktisk utbildning å verkstad m. m. av rekryteringspersonal för lok- resp. lokreparatörspersonalen, utbildning av motorfordons- och vagnreparatörer, kurser i dragstängssvetsning.

För personal i trafiktjänst:
 stationsskrivarutbildning av några med enskild järnväg övertagna stationsskrivare m. fl. utbildning av älsbuss- och lokomotörförare samt tågklarare och stationskårsaspiranter.

För personal vid samtliga avdelningar:
 luftskyddskurser, såsom kurser i projektilröjning, riksluftskyddsförbundets instruktörskurser, luftskyddsinspektionens kurs för tjänstegrenschefer för gasskyddstjänst och kurs för luftskyddsledare vid industrier, utbildning i luftskyddstjänst, kurs för luftskyddsamarier. Vidare förekom utbildning av arbetsstudieingenjörer, studiekurs i reklamtjänst, kontorselevutbildning och kurser i Jiu-jitsu.

Till bestridande av arvoden till lärare i järnvägssämnen vid av Svenska Järnvägsmannaförbundet anordnade studiecirklar för järnvägspersonal bidrog SJ år 1943 med cirka 9 400 kr.

Bland kostnaderna å undervisningskontot (1282) år 1943 ingå även utgifter för personaltidningen »SJ-Nytt» (se sid. 84), cirka 27 000, och för undervisningsfilm cirka 15 800 kr.

Samtliga under år 1943 å undervisningskontot bokförda kostnader för olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring inklusive kostnader för vid årets slut icke avslutade kurser och inklusive först år 1943 undervisningskontot påförda delkostnader, för kurser, som pågått före år 1943, uppgingo till sammanlagt 1 224 160 kr.

Härav 2 efter omprövning. — ¹⁰⁾ Härav 10 efter omprövning. — ¹¹⁾ Härav 8 efter omprövning. — ¹²⁾ Härav 30 år 1942, 1 fortsatt och avslutade år 1943. — ¹³⁾ Enligt uppgjord plan. — ¹⁴⁾ Härav 4 med EJ övertagna tjänstemän. — ¹⁵⁾ Härav 3 efter omprövning. — ¹⁶⁾ Härav 1 efter omprövning. — ¹⁷⁾ Härav 20 år 1942; 1 prövad och godkänd år 1943. — ¹⁸⁾ Härav 11 från EJ. — ¹⁹⁾ Härav 3 från EJ.

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o -								
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	31	32	33	35 11	35 12	35 13	35 21	35 22	
				Sektions- ledning	Linje- tjänst	Anlägg- n. för elektr. tågdrift ¹⁾	Ban- vallen	Broar, vägportar och trummor	Vägar, vägbroar o. gång- banor	Räler med till- behör	Spårväxlar och kors- ningar med tillbehör	
1	2 622 ⁴	+ 60 ⁴	+ 104 ⁸	97 ⁸	314 ⁵	118 ⁸	117 ⁸	14 ⁴	16 ²	90 ²	76 ⁸	
2	2 964 ¹	— 163 ⁸	+ 238 ¹	78 ⁶	397 ⁶	72 ⁷	282 ⁸	23 ⁷	44 ¹	120 ⁰	145 ⁸	
3	2 209 ¹	— 19 ²	+ 215 ⁸	99 ⁷	284 ⁵	128 ⁹	92 ³	13 ⁶	13 ⁴	166 ⁶	106 ¹	
*) 4	2 288 ²	+ 44 ⁸	+ 130 ⁴	113 ⁴	292 ²	66 ⁷	150 ⁹	13 ⁰	11 ⁴	97 ¹	95 ⁷	
24	2 267 ¹	+ 89 ⁸	+ 218 ⁸	96 ⁸	430 ⁷	13 ⁶	78 ²	59 ⁴	25 ⁹	152 ⁵	145 ⁸	
I D	12 350⁹	+ 12⁰	+ 906⁹	486⁸	1 719⁵	400⁷	722⁰	124¹	111⁰	626⁴	569⁷	
5	1 829 ³	— 38 ¹	+ 209 ³	114 ¹	206 ⁵	59 ⁰	147 ⁸	38 ⁴	5 ⁹	134 ⁰	94 ⁷	
6	1 442 ⁰	+ 57 ⁰	+ 280 ⁴	80 ²	171 ⁶	59 ⁴	131 ⁷	21 ⁸	8 ⁸	98 ⁶	69 ⁹	
7	1 255 ²	+ 25 ⁶	+ 123 ⁹	60 ³	214 ⁵	—	54 ⁰	3 ⁷	7 ⁷	107 ²	29 ⁹	
*) 8	2 133 ⁸	— 88 ⁶	+ 150 ⁰	108 ⁶	237 ⁰	72 ⁵	108 ²	8 ⁶	10 ⁵	69 ⁸	69 ⁴	
9 ³⁾	2 564 ⁵	— 54 ⁵	+ 122 ¹	117 ⁰	383 ⁴	106 ⁴	158 ⁴	23 ⁸	24 ⁹	124 ⁰	101 ⁵	
» ⁴⁾	191 ⁰	— 32 ⁵	— 5 ⁰	—	23 ⁶	—	20 ⁵	0 ⁷	0 ³	6 ⁸	3 ¹	
II D	9 415⁸	— 131¹	+ 880⁹	480²	1 236⁶	297³	620⁶	97⁰	57⁶	540⁴	368⁵	
*) 10	3 334 ⁶	+ 194 ⁵	+ 548 ⁰	107 ³	365 ⁷	101 ⁷	75 ⁹	24 ¹	45 ⁷	191 ⁹	150 ⁹	
*) 11	2 604 ¹	— 102 ³	+ 171 ⁴	106 ⁰	274 ⁷	74 ⁶	156 ⁷	49 ⁷	8 ⁷	151 ⁸	114 ²	
*) 12	3 625 ⁷	+ 494 ⁰	+ 345 ⁸	107 ³	475 ²	65 ²	180 ⁴	52 ⁹	32 ²	224 ⁶	160 ⁵	
*) 28	1 563 ¹	+ 42 ⁸	+ 5 ⁵	51 ⁰	255 ⁰	—	44 ⁵	9 ¹	21 ⁸	108 ⁷	40 ⁶	
» ⁵⁾	283 ⁰	— 43 ³	+ 283 ⁰	3 ⁴	59 ²	—	4 ²	0 ⁹	7 ⁸	14 ⁴	4 ²	
III D	11 410⁵	+ 585⁷	+ 1 353⁷	375⁰	1 429⁸	241⁵	461⁷	136⁷	116²	690⁹	470⁴	
13	2 323 ⁵	+ 68 ⁶	+ 316 ⁴	63 ⁰	298 ⁵	31 ⁴	195 ⁸	26 ⁵	42 ⁵	118 ⁸	37 ⁰	
14	2 874 ⁹	+ 127 ¹	+ 478 ¹	72 ⁸	337 ⁰	87 ⁴	136 ⁶	15 ⁷	15 ³	220 ⁵	71 ⁰	
15	3 068 ²	+ 84 ⁴	+ 402 ⁹	75 ¹	405 ⁵	63 ⁸	161 ⁶	22 ⁷	13 ⁸	229 ²	92 ⁰	
16	1 491 ⁷	— 57 ⁰	+ 228 ⁶	49 ⁰	229 ²	—	41 ⁰	11 ¹	8 ⁷	82 ²	14 ²	
17	2 197 ⁸	— 29 ⁶	— 78 ⁶	76 ²	307 ¹	—	391 ⁶	37 ²	15 ⁴	71 ⁶	32 ⁷	
IV D	11 956¹	+ 193⁵	+ 1 347⁴	336¹	1 577³	182¹	926¹	113²	95⁷	721⁸	246⁹	
18	1 865 ²	— 200 ²	+ 28 ⁰	83 ²	258 ⁹	133 ⁷	98 ⁷	9 ⁴	3 ⁸	92 ⁵	58 ⁶	
19	2 707 ⁰	— 0 ⁸	+ 318 ³	108 ⁰	311 ⁸	156 ⁰	181 ⁰	13 ²	11 ⁸	138 ⁹	44 ³	
20	2 526 ⁴	+ 132 ³	+ 244 ⁰	74 ⁴	319 ⁰	34 ⁰	246 ⁶	34 ⁵	16 ⁹	113 ⁶	19 ⁷	
21	3 357 ⁴	— 131 ⁷	+ 34 ¹	106 ⁸	418 ⁴	101 ¹	288 ²	32 ⁰	23 ⁷	183 ⁷	51 ⁴	
22	1 750 ⁹	— 152 ²	+ 111 ¹	68 ⁹	368 ⁰	—	69 ⁶	8 ⁵	6 ⁰	66 ¹	8 ²	
V D	12 206⁹	— 352⁶	+ 735⁵	441³	1 676¹	424⁸	884¹	97⁶	62²	594⁸	182²	
25 ³⁾	2 128 ⁰	+ 29 ⁰	+ 137 ⁷	84 ¹	313 ⁰	—	95 ⁹	26 ⁶	19 ⁸	92 ⁰	99 ¹	
» ⁴⁾	239 ⁴	— 2 ⁷	+ 43 ⁶	—	29 ⁴	—	8 ³	2 ⁷	0 ²	1 ⁶	1 ³	
26	1 179 ⁰	— 66 ⁸	+ 97 ²	54 ⁵	194 ¹	—	30 ⁸	10 ⁵	11 ⁹	95 ⁹	53 ⁹	
*) 27 ⁶⁾	1 004 ⁸	— 33 ⁷	+ 50 ⁸	45 ⁶	125 ⁶	—	55 ⁸	2 ⁶	5 ³	36 ⁴	37 ⁸	
*) 29 ⁷⁾	857 ²	+ 208 ⁷	+ 497 ³	41 ⁹	124 ⁸	—	39 ⁶	4 ⁸	5 ²	25 ⁸	46 ²	
» ^{5), 7)}	211 ⁶	+ 0 ¹	+ 211 ⁶	—	31 ⁴	—	16 ⁴	3 ²	5 ⁵	10 ⁶	0 ⁷	
VI D	5 620⁰	+ 134⁶	+ 1 038²	226¹	818³	—	246⁸	50⁴	47⁹	262³	239⁰	
Hela SJ	62 960²	+ 442¹	+ 6 262⁶	2 345⁰	8 457⁶	1 546⁴	3 861³	619⁰	490⁶	3 436⁶	2 076⁷	

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

¹⁾ Utom underhåll; jfr K:o 35 31—37. — ²⁾ Underhåll; jfr K:o 33. — ³⁾ Normalspåriga delen. — ⁴⁾ Smalspåriga delen (0'891 m. spårvidd). — ⁵⁾ ¹⁾; 1943 införlivad del. — ⁶⁾ Endast smalspår (0'891 m. spårvidd). — ⁷⁾ Endast smalspår (1'067 m. spårvidd). — ⁸⁾ Inkomstsaldo. — ⁹⁾ Utgiftssaldo.

u m m e r										
35 23	35 24, 25	35 31—37	35 41—48	35 51—75	35 77	35 11—77	78	71	3 00, 08	Sektions nr
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elektr. tågdrift ²⁾	Hus- byggnader	Övriga anlägg- ningsel. stängsel m. m. o. 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	
497.5	687.8	77.3	126.6	331.3	34.8	2 070.7	29.1	—	8.5	1
556.4	488.8	88.2	192.5	447.8	12.4	2 402.0	21.2	—	8.0	2
405.3	365.8	109.3	119.0	331.8	21.9	1 745.1	25.7	—	74.8	3
455.4	522.8	53.4	99.3	275.7	15.2	1 789.9	31.6	—	5.6	*) 4
175.7	172.7	52.5	383.6	362.3	14.5	1 623.1	29.5	147.7	74.3	24
2 090.3	2 237.9	380.7	921.0	1 748.9	98.8	9 630.8	137.1	147.7	171.2	I D
231.4	363.8	67.1	108.9	270.3	6.2	1 468.5	19.4	—	38.2	5
285.6	189.4	55.2	68.0	183.5	5.2	1 117.2	18.3	10.1	14.8	6
390.7	170.1	—	50.2	125.3	32.2	971.0	10.1	—	0.7	7
382.7	593.0	65.7	87.8	321.1	21.8	1 738.6	28.2	—	51.1	*) 8
443.3	477.2	74.2	104.7	398.4	17.1	1 947.5	21.2	—	11.0	9 *)
58.0	51.0	—	11.5	17.3	2.5	171.7	1.3	—	5.6	*) 4)
1 791.7	1 844.5	262.2	431.1	1 315.9	85.0	7 414.5	98.5	10.1	121.4	II D
476.8	877.7	66.9	254.0	468.2	55.0	2 687.1	48.5	35.8	11.5	*) 10
480.3	722.6	98.7	89.0	246.1	4.4	2 121.9	33.4	—	6.5	*) 11
557.2	999.0	56.4	218.6	441.8	23.9	2 947.5	46.3	—	15.8	*) 12
326.6	209.3	—	104.7	290.9	81.8	1 238.0	29.0	—	9.9	*) 28
57.1	61.7	—	11.0	49.5	7.9	218.7	1.7	—	—	*) 5)
1 898.2	2 870.8	222.0	677.3	1 496.5	173.0	9 213.2	158.9	35.8	43.7	III D
521.3	470.2	21.4	144.1	231.1	89.5	1 897.2	32.7	*) 2.9	*) 3.6	13
652.9	716.0	68.3	130.3	306.3	27.7	2 360.6	21.6	—	4.5	14
724.2	701.5	51.3	130.2	354.1	25.2	2 505.8	36.1	—	17.6	15
521.3	296.2	—	46.4	148.0	23.1	1 192.2	22.0	—	0.7	16
386.9	563.2	0.1	90.2	168.9	47.9	1 805.7	23.3	—	14.5	17
2 806.6	2 747.1	141.1	541.2	1 208.4	213.4	9 761.5	135.7	*) 2.9	33.7	IV D
316.0	397.7	84.9	40.5	208.6	69.5	1 380.2	27.0	—	17.8	18
387.7	565.9	150.8	108.6	221.0	277.8	2 101.0	46.3	—	16.1	19
548.1	585.9	25.0	158.1	243.4	86.5	2 078.3	38.5	—	17.8	20
790.8	779.7	119.2	117.3	293.9	34.8	2 714.7	41.0	—	24.6	21
595.8	371.6	—	43.0	95.2	66.5	1 330.5	31.4	—	47.9	23
2 638.4	2 700.8	379.9	467.5	1 062.1	535.1	9 604.7	184.2	—	124.2	V D
527.4	326.6	—	233.9	264.4	19.7	1 705.4	39.6	—	14.1	25 *)
85.1	37.7	—	37.1	32.0	1.3	207.3	2.8	—	0.1	*) 4)
323.5	164.4	—	71.3	160.4	9.1	931.7	7.0	—	8.3	26
368.7	140.8	—	73.4	99.2	8.9	828.9	11.2	—	6.5	*) 27 *)
236.7	150.7	—	66.6	101.6	7.9	685.1	6.3	—	0.9	*) 29 *)
44.8	54.8	—	15.6	27.1	0.4	179.1	1.1	—	—	*) 5)
1 586.2	875.0	—	497.9	684.7	47.3	4 537.5	68.0	—	29.9	VI D
2 811.4	13 275.6	1 385.9	3 536.0	7 516.5	1 152.6	50 162.2	782.4	190.7	524.1	Hela S J

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o n u m m e r					
				41	42, 46 11—19, 27	42 31	42, 46 33, 40, 50	43 11—19, 27	43 35 minus 1 35
	Summa	+ — mot kostn. st. 1)	+ — mot f. å.	Sektions ledning	Personal- utgifter för Ångloktj. 2)	Lok- bränsle	Övr. sakl. utgifter för Ångloktj. 2)	Personal- utgifter för elektro- loktj. 3)	Elektrisk energi för tågrörelsen 4)
*1	14 096 0	— 4'6	+ 1 133'2	99'7	404'5	834 8	30'5	3 403'1	2 812 3
2	8 104 8	+ 89'0	+ 1 107'4	89'2	353'9	1 209'8	36'6	2 257'6	2 037'1
I D	22 200 8	+ 84'4	+ 2 240'6	188'9	758 4	2 044'6	67'1	5 660'7	4 849'4
*5 6)	11 730'7	+ 580'4	+ 1 161'9	126'6	1 113'8	2 333'5	83'8	2 363'5	2 763'6
7)	698'8	+ 118'1	+ 96'2	—	99'3	340'7	9'9	—	—
6	5 654'1	— 199'7	+ 421'8	61'7	650'1	2 213'5	50'8	671'6	577'2
II D	18 083'6	+ 498'8	+ 1 679'9	188'3	1 863'2	4 887'7	144'5	3 035'1	3 340'8
*10	13 389'3	+ 1 258'2	+ 1 646'8	129'0	1 028'9	2 652'7	128'5	2 956'7	2 616'7
*18	4 284'6	+ 167'1	+ 1 593'1	46'4	1 041'0	2 198'8	182'2	0'4	—
III D	17 673'9	+ 1 425'3	+ 3 239'9	175'4	2 069'9	4 851'5	310'7	2 957'1	2 616'7
13	6 342'3	+ 483'0	+ 981'8	68'7	1 037'6	3 733'5	107'4	196'8	143'9
14	6 986'7	+ 600'1	+ 336'7	62'8	725'0	2 910'1	67'0	796'3	784'6
15	9 161'2	— 1 019'4	— 254'9	79'0	985'7	3 128'6	96'6	1 597'0	1 480'6
IV D	22 490'2	+ 63'7	+ 1 063'6	210'5	2 748'3	9 772'2	271'0	2 590'1	2 409'0
19	6 040'6	+ 486'7	+ 838'6	99'3	25'1	142'4	4'0	1 954'2	1 303'4
20	6 486'8	— 176'4	— 577'9	68'9	997'0	2 763'9	91'0	371'6	301'7
21	6 892'5	— 178'4	+ 481'8	75'2	703'2	2 533'4	92'0	962'1	1 001'4
V D	19 419'9	+ 131'9	+ 742'5	243'4	1 725'3	5 439'7	187'0	3 287'9	2 606'5
25 6)	5 139'7	+ 115'0	+ 516'8	67'8	956'3	3 196'1	89'3	—	—
7)	236'6	— 52'8	+ 3'4	—	63'4	58'8	7'2	—	—
*27 6)	4 112'7	+ 210'6	+ 459'6	84'2	692'3	2 542'7	121'2	—	—
7)	4 040'1	— 76'0	+ 1 900'1	—	911'0	2 183'0	136'3	—	—
8)	506'6	— 19'7	— 226'6	—	95'4	295'4	19'4	—	—
VI D	14 035'7	+ 177'0	+ 2 653'3	152'0	2 718'4	8 276'0	373'4	—	—
Hela S J	113 904'1	— 246'5	+ 11 619'8	1 158'5	11 883'5	35 271'7	1 353'7	17 530'9	15 822'4

Sektions nr	K o n t o n u m m e r									
	43 33, 40	44, 45	46 32	47	48 minus 4 08	76, 77	78	35	71	4 00, 10—51
	Övr. sakl. utgifter för elektro- loktj. 2)	Lokstallar samt vatten- o. kolstatio- ner	Motor- vagns- bränsle 3)	Vagn- tjänst	Verksads- tj., gemens. omkost- nader	Underhåll av rull- mat-riell	Underhåll av inventa- rier o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m	Hjälp- anlägg- ningar	In- komster
*1	427'8	615'9	41'4	2 216'2	94'9	2 287'7	45'1	118'8	668'5	5'2
2	163'5	455'1	19'6	753'9	22'6	692'6	6'2	14'6	—	7'5
I D	591'3	1 071'0	61'0	2 970'1	117'5	2 980'3	51'3	133'4	668'5	12'7
*5 6)	306'2	521'8	34'5	660'1	58'3	1 201'8	60'4	36'0	97'8	31'0
7)	—	35'4	1'0	12'0	23'7	172'7	1'8	2'3	—	—
6	41'7	313'2	43'5	284'9	20'4	425'7	9'7	15'4	276'2	1'5
II D	347'9	870'4	79'0	957'0	102'4	1 800'2	71'9	53'7	374'0	32'5
*10	340'7	888'6	105'2	1 172'3	52'5	1 232'8	57'4	18'7	26'5	17'8
*18	—	458'7	37'9	95'4	4'9	229'8	4'3	3'1	—	17'8
III D	340'7	1 347'2	143'1	1 267'7	57'4	1 462'1	61'7	21'8	26'5	35'6
13	12'4	469'6	42'7	162'9	16'2	298'7	12'0	23'6	31'7	15'4
14	146'5	549'1	29'7	319'2	20'4	537'5	8'8	35'5	—	5'2
15	125'5	600'6	49'5	221'6	32'3	711'1	16'3	39'3	—	2'5
IV D	284'4	1 619'3	121'9	703'7	68'9	1 547'3	36'6	98'4	31'7	23'1
19	342'5	424'1	8'1	363'2	114'4	1 121'5	24'9	34'8	89'9	11'2
20	94'6	695'4	69'2	245'5	33'2	546'7	14'7	50'4	146'1	3'1
21	113'9	423'3	42'9	207'1	37'9	532'4	34'8	32'5	102'7	2'3
V D	551'0	1 542'8	120'2	815'8	185'5	2 200'6	74'4	117'7	338'7	16'6
25 6)	—	274'7	32'7	208'2	38'6	264'4	7'2	4'6	—	0'2
7)	—	22'5	27'6	6'1	2'4	47'4	0'4	0'8	—	—
*27 6)	—	236'6	3'7	155'0	12'2	242'1	9'4	7'4	10'0	4'1
7)	—	289'7	50'6	128'7	23'5	307'0	6'2	4'6	—	0'5
8)	—	27'7	—	17'0	3'2	47'5	0'5	0'5	—	—
VI D	—	851'2	114'6	515'0	79'9	908'4	23'7	17'9	10'0	4'8
Hela S J	2 115'3	7 301'9	639'8	7 229'8	611'6	10 898'9	319'6	442'9	1 449'4	125'3

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

1) Bortsett från kostnader för elektrisk energi för tågrörelsen i fråga om de olika sektionerna och distrikten men inberäknat nämnda kostnad beträffande hela S.J. Kostnader i fråga bokföres nämligen i sin helhet i styrelsen och ingår ej i sektionernas och distrikternas kostnadsstat. — 2) Inklusive förbränningsmotorvagnstjänst samt för i andra halvåret även övervägande delen av övrig, sakliga utgifter för rälsbuss- och lokomotortjänst. — 3) Inklusive energi för elektromotor-vagnstjänst. — 4) Kostnaderna äro fördelade på de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion utförd antal lokokilometer; jfr not 1. — 5) För andra halvåret även rälsbuss- och lokomotörbränsle. — 6) Normalpäriga delen. — 7) Smalspäriga delen (0.891 m spårvidd). — 8) Smalspäriga delen (1.067 m spårvidd).

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo) ²⁾			K o n t o n u m m e r									
	Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f.ä.	51	52	53	44—46	47	35	71	78	5 00,10	52 99
				Sek- tions- led- ning	Stations- tjänst ³⁾	Tåg- tjänst	Ställtj. samt rälsbuss- och lok- motor/åg- tjänst ⁴⁾	Vagn- tjänst	Snö- röj- ning	Hjälj an- lägg- ningar m m. ⁵⁾	Under- håll av inventarier och ef- fekter	In- kom- ster	Utgifter vid ma- skinektionerna för viss vagnväx- lingstjänst ⁶⁾
1	3 086 ⁰	+ 40 ⁰	+ 13 ⁰	147 ²	2 186 ⁴	635 ⁴	75 ⁴	3 ⁹	36 ²	—	8 ⁶	7 ¹	152 ²
2	4 354 ¹	+ 201 ⁴	— 84 ⁸	114 ⁶	3 652 ⁹	495 ⁷	85 ⁸	6 ⁹	20 ⁹	—	26 ⁸	49 ⁵	413 ⁸
3	5 616 ⁶	+ 268 ⁵	— 5 ⁶	110 ⁰	5 054 ²	415 ⁰	—	—	85 ⁶	—	24 ³	72 ⁵	680 ⁴
*) 4	3 243 ⁹	+ 88 ¹	+ 71 ⁰	139 ⁸	2 309 ⁵	770 ⁷	1 ³⁾ — 0 ³	10 ⁹	25 ⁰	—	12 ⁴	24 ¹	209 ⁴
24	10 403 ⁶	+ 534 ⁴	+ 404 ¹	160 ⁶	10 000 ¹	36 ⁰	0 ⁴	—	116 ¹	—	90 ⁷	0 ³	1 058 ⁸
I D	26 704 ²	+ 1 132 ⁴	+ 397 ⁷	672 ²	23 203 ¹	2 352 ⁸	161 ³	21 ⁷	283 ⁸	—	162 ⁸	153 ⁵	2 514 ⁶
*) 5	9 024 ⁹	+ 345 ³	+ 383 ⁶	181 ⁶	7 204 ⁶	880 ⁶	27 ²	656 ⁴	66 ²	—	74 ⁵	66 ²	1 272 ⁰
6	2 876 ¹	+ 143 ⁷	+ 16 ⁴	93 ⁵	2 399 ³	277 ⁴	1 ³	44 ¹	43 ⁰	—	20 ²	2 ⁷	358 ⁶
7	1 520 ⁰	+ 90 ³	+ 31 ⁹	72 ⁵	1 032 ⁴	184 ⁰	165 ³	45 ⁰	31 ¹	—	5 ⁹	16 ²	89 ²
9 ⁷⁾	3 885 ³	+ 243 ⁷	+ 211 ⁶	137 ⁶	2 679 ⁶	878 ⁸	127 ³	37 ⁵	9 ³	—	15 ²	—	51 ⁴
9 ⁸⁾	219 ⁶	+ 5 ⁷	+ 16 ²	—	138 ⁵	57 ¹	23 ²	0 ⁵	1 ²	—	1 ¹	2 ⁰	—
II D	17 525 ⁹	+ 828 ⁷	+ 659 ⁷	485 ²	13 454 ⁴	2 277 ⁹	344 ³	783 ⁵	150 ⁸	—	116 ⁹	87 ¹	1 771 ²
*) 10	7 561 ⁵	+ 618 ²	+ 71 ⁷	145 ⁷	6 488 ⁵	520 ⁸	—	291 ⁸	15 ⁸	46 ⁴	53 ⁷	1 ²	855 ⁵
*) 11	3 750 ⁰	+ 306 ³	+ 53 ⁰	101 ⁶	3 325 ⁸	287 ³	0 ³	18 ⁰	24 ⁰	—	23 ¹	30 ¹	369 ¹
*) 12	4 833 ⁶	+ 185 ⁷	+ 101 ⁰	136 ⁶	3 859 ⁸	568 ⁷	51 ¹	189 ⁸	7 ⁴	—	28 ⁴	8 ²	465 ⁷
*) 28	1 635 ⁰	+ 83 ²	— 8 ⁷	77 ²	1 282 ⁰	232 ⁷	—	15 ⁶	3 ⁷	—	23 ⁸	—	130 ⁷
9 ⁹⁾	407 ⁸	+ 43 ⁷	+ 407 ⁸	16 ⁸	291 ¹	97 ⁷	—	1 ⁶	—	—	0 ⁶	—	33 ⁴
III D	18 187 ⁹	+ 1 237 ¹	+ 624 ⁸	477 ⁹	15 247 ²	1 707 ²	51 ⁴	516 ⁸	50 ⁹	46 ⁴	129 ⁶	39 ⁵	1 854 ⁴
13	2 417 ³	+ 161 ⁷	+ 100 ⁹	92 ⁶	1 677 ⁴	352 ⁸	150 ⁸	66 ⁸	63 ⁷	—	13 ⁷	0 ⁵	137 ⁶
14	4 686 ⁰	— 15 ⁹	— 182 ⁴	137 ¹	3 726 ³	457 ²	127 ⁹	86 ⁵	128 ⁹	—	22 ¹	0 ¹	573 ⁴
15	4 125 ⁴	+ 55 ⁹	+ 23 ⁵	150 ¹	3 203 ¹	351 ²	200 ⁹	129 ²	73 ⁴	0 ⁶	17 ¹	0 ²	299 ⁷
16	987 ⁷	— 14 ⁶	+ 2 ³	65 ⁰	644 ⁴	134 ⁹	113 ³	14 ⁸	12 ³	—	3 ¹	0 ¹	46 ⁶
IV D	12 216 ⁴	+ 187 ¹	— 55 ⁷	444 ⁸	9 251 ²	1 296 ²	592 ⁹	297 ³	278 ³	0 ⁶	56 ⁰	0 ⁹	1 057 ³
19	2 581 ⁶	+ 97 ³	+ 5 ³	105 ⁰	2 169 ⁸	190 ⁶	30 ²	—	93 ²	—	9 ⁶	16 ⁸	622 ⁷
20	2 852 ¹	— 47 ³	— 135 ¹	91 ⁴	2 030 ⁶	292 ⁷	303 ⁸	—	108 ⁵	14 ⁵	14 ⁹	4 ³	136 ⁷
21	2 895 ¹	+ 45 ⁰	— 97 ²	122 ⁹	2 178 ⁰	334 ⁰	195 ⁹	—	55 ³	—	10 ³	1 ³	255 ⁴
V D	8 328 ⁸	+ 95 ⁰	— 227 ⁰	319 ³	6 378 ⁴	817 ³	529 ⁹	—	257 ⁰	14 ⁵	34 ⁸	22 ⁴	1 014 ⁸
25 ⁷⁾	2 815 ⁶	+ 196 ⁵	+ 143 ⁸	105 ¹	2 219 ⁸	373 ⁴	109 ⁷	0 ⁴	21 ⁸	—	14 ²	28 ⁸	191 ²
25 ⁸⁾	137 ⁹	— 1 ⁰	— 0 ⁴	—	122 ⁰	15 ¹	—	—	0 ⁷	—	0 ¹	—	—
26	2 687 ⁴	+ 82 ³	+ 108 ⁹	98 ⁰	2 315 ⁷	248 ⁶	—	—	13 ⁵	—	13 ¹	1 ⁵	275 ⁷
*) 27 ¹⁰⁾	890 ²	+ 23 ⁷	— 45 ⁶	70 ⁶	538 ⁷	234 ⁷	38 ⁰	3 ³	1 ⁷	—	3 ³	0 ¹	109 ⁶
*) 29 ¹¹⁾	1 113 ¹	+ 67 ⁸	+ 637 ⁵	86 ⁵	782 ⁴	230 ⁶	—	0 ⁴	6 ²	—	7 ⁰	—	193 ⁰
9 ¹⁰⁾	296 ⁷	+ 22 ³	+ 296 ⁷	2 ¹	260 ¹	34 ¹	—	—	—	—	0 ⁴	—	—
VI D	7 940 ⁹	+ 391 ⁶	+ 1 140 ⁹	362 ³	6 238 ⁷	1 136 ⁵	147 ⁷	4 ¹	43 ⁹	—	38 ¹	30 ⁴	769 ⁵
Andel av esebyrå- kostnad..	12 ⁵	+ 12 ⁵	—	—	12 ⁵	—	—	—	—	—	—	—	—
Iela S J	90 916 ⁶	+ 3 884 ⁴	+ 2 540 ⁴	2 671 ⁷	73 785 ⁵	9 587 ⁹	1827 ⁵	1 623 ⁴	1 064 ⁷	61 ⁵	538 ²	333 ⁸	8 981 ⁸

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

¹⁾ Exkl. billinjer. — ²⁾ Exklusive utgifter å konto nr 52 99; jfr not 6. — ³⁾ Inklusive lokomotorväxlingstjänst, ostnaden för lok- och motorvagnväxlingstjänst ingår däremot i maskinsektionernas utgifter å kontona 42 och 43 . fl. — ⁴⁾ Kostnaderna för lokomotorväxlingstjänsten ingå å konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden . m. för andra halvåret, som bokförts å maskinsektioner; jfr not 2 och 5 å sid. 20. — ⁵⁾ Nämligen smärre utgiftsbelopp å kontona 42 (512 kr.) och 43 (62 kr.). — ⁶⁾ Utgifter, som utaför driftkostnadsräkenskaperna genom distriktskonstlerna eberats 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 2. — ⁷⁾ Normalbärga delen. — ⁸⁾ Smalspåriga delen (0,891 m spårvidd). — ⁹⁾ 1/7 1943 införlivad del. — ¹⁰⁾ Endast smalspår (0,891 m spårvidd). — ¹¹⁾ Endast smalspår (1,067 m spårvidd). — ¹²⁾ Härav omkring 1704 tusen kr. för rälsbuss- och lokomotor-tjänst. Från och med den 1/7 1943 bokföras kostnader för bränsle och smörjmedel m. m. för rälsbussar och lokomotorer å maskinsektioner.

Förrådsavdelningarnas (förrådsintendentkontor)

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

Konto nr 69 01—66		Samtliga förråds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
<i>Personaltgifter.</i>									
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän	815 ³	— 36 ⁹	+ 41 ⁰	227 ⁷	156 ⁴	143 ⁹	147 ⁹	139 ⁴
12	» » » icke ordinarie tjänstemän ...	69 ⁸	+ 6 ⁴	+ 8 ⁵	27 ⁴	9 ⁰	17 ⁶	6 ⁸	9 ⁰
13	» » » arbetarpersonal	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner	10 ⁵	+ 4 ⁵	+ 2 ⁰	4 ³	1 ⁵	1 ⁸	1 ⁴	1 ⁵
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning ...	39 ⁸	+ 2 ⁰	+ 4 ⁶	6 ⁴	4 ⁸	10 ⁴	11 ³	6 ⁴
21	Läkarevård, läkemedel, sjukhusvård o. be- gravningshjälp	10 ⁶	+ 1 ⁶	+ 2 ⁵	3 ¹	1 ⁸	2 ⁴	1 ¹	2 ²
27	Beklädnad	2 ⁴	+ 0 ⁵	+ 0 ⁸	0 ⁷	0 ⁵	0 ⁷	0 ⁴	0 ¹
	Summa	947 ⁹	— 21 ⁹	+ 59 ⁴	269 ⁶	174 ⁰	176 ⁸	168 ⁹	158 ⁶
<i>Sakliga utgifter.</i>									
01	Avsättning till förnyelsefond	97 ⁷	—	—	32 ⁹	24 ¹	19 ¹	13 ⁵	8 ¹
05	Andel av förrådsbyråns kostnader	270 ⁷	—	+ 27 ⁹	102 ⁴	42 ²	43 ⁹	33 ⁹	48 ³
31	Bränsle utom för motorer	2 ⁴	— 5 ⁴	— 0 ¹	—	—	2 ⁰	—	0 ⁴
32	» » för motorer	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi	6 ⁵	— 1 ⁸	— 0 ⁴	1 ²	3 ⁵	1 ⁸	—	0 ⁵
39	Vatten	1 ²	+ 0 ⁴	—	0 ³	0 ⁵	0 ¹	—	0 ¹
41	Skrivmaterialier	3 ⁹	+ 0 ⁴	+ 0 ²	1 ⁴	0 ⁸	1 ⁰	0 ³	0 ⁴
43	Övriga förrådsmaterialier	3 ²	— 0 ¹	+ 0 ³	1 ⁰	0 ⁵	0 ⁷	0 ⁷	0 ³
48	Förpackningsmaterialier	19 ⁰	+ 3 ³	+ 4 ⁰	7 ⁷	2 ⁹	4 ⁸	2 ⁶	1 ⁰
51	Hyror för tjänstelokaler	4 ⁷	—	+ 0 ³	—	—	—	—	4 ⁷
52	» » kolupplagsplatser	19 ⁷	— 1 ⁷	— 4 ⁸	—	13 ⁸	3 ⁸	2 ¹	—
55	Telegram, telefon	10 ⁷	— 0 ¹	— 0 ²	2 ¹	3 ⁸	2 ⁸	0 ⁵	1 ⁵
56	Uppvärmning	94 ⁷	— 2 ¹	+ 34 ⁴	72 ⁸	5 ⁹	1 ⁷	11 ⁰	3 ³
57	Renhållning av lokaler och områden	23 ⁴	— 0 ¹	+ 1 ⁴	6 ³	3 ³	4 ⁰	5 ³	4 ⁵
58	Nattvaktstjänst	7 ²	+ 0 ²	+ 0 ⁶	6 ³	—	0 ⁹	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	13 ¹	— 1 ⁷	— 1 ³	7 ⁰	1 ³	2 ⁰	1 ⁴	1 ⁴
61	Underhåll av byggnader	39 ⁴	+ 4 ⁴	+ 12 ⁹	17 ⁵	5 ⁵	8 ⁷	1 ²	6 ⁵
63	» » kolbås	0 ⁹	— 1 ²	— 2 ⁹	0 ³	0 ³	—	—	0 ¹
64	» » och drift av kolkrananordningar	32 ⁴	— 11 ⁹	— 5 ⁵	—	—	—	7 ³	25 ¹
65	» » och energi för traverser och lyft kranar	16 ⁰	+ 3 ⁰	+ 4 ⁷	1 ⁸	12 ⁴	0 ⁷	1 ¹	—
66	Underhåll och energi för automobiler ...	8 ²	+ 0 ⁶	+ 2 ⁴	—	4 ⁷	2 ⁶	0 ⁹	—

och huvudförråd) utgifter i tusental kronor.

underhåll i form av omkostnadstillägg å förbrukade materialier).

Konto nr 69 67—99 och 600, 652, 665		Samtliga förräds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrädsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
67	Underhåll och energi för truckar	3·9	+ 1·4	+ 2·3	3·0	0·9	—	—	—
68	» av övriga inventarier	2·3	— 0·4	— 0·2	0·7	0·3	0·5	0·3	0·2
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand	64·6	+ 11·9	+ 16·6	27·3	8·0	15·3	3·3	10·7
72	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran	10·2	— 1·6	— 0·8	2·2	3·3	—	4·2	—
73	Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor...	26·4	—	— 1·4	6·0	5·8	5·1	7·3	2·2
74	» » » » » » bränsle utom brännolja för hand	18·8	+ 7·5	— 0·6	0·7	0·3	—	15·9	1·9
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom bränn- olja med kran	0·4	— 0·6	— 0·6	0·1	0·3	—	—	—
76	Lastn., lossn., lagr. av virke för hand ...	36·3	+ 7·7	+ 7·4	10·7	12·9	11·8	—	1·1
77	» » » » » med kran ...	5·6	—	+ 1·1	—	5·6	—	—	—
78	» » » » » övriga förräds effek- ter för hand	471·3	+ 8·4	+ 30·3	163·6	63·3	95·9	77·4	71·1
79	Lastn., lossn., lagr. av övriga förräds effek- ter med kran	15·5	+ 0·2	+ 1·2	8·5	4·1	0·4	2·5	—
80	Färgrivning	1·0	—	+ 0·1	—	1·0	—	—	—
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand	12·0	+ 0·9	— 3·0	0·7	—	—	0·1	11·2
82	» » » » » med kran	8·7	— 0·6	+ 1·5	2·6	2·9	—	0·7	2·5
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot ...	44·9	+ 12·4	+ 12·1	4·8	6·9	4·2	8·5	20·5
93	» » » » » virke ...	26·6	+ 7·1	+ 4·6	5·2	7·2	6·2	6·5	1·5
94	» » » » » övrigt ...	157·3	+ 14·2	+ 12·4	51·2	25·6	30·0	12·4	38·1
95	» » » » » körslor etc.	0·7	—	— 3·9	0·3	—	—	0·4	—
96	Växlingstjänst	17·8	—	+ 1·2	12·5	1·3	4·0	—	—
98	Automobiltransporter med S J fordon ...	17·4	— 1·3	+ 4·3	—	7·2	6·6	3·6	—
99	Trucktransporter	5·0	—	— 0·6	3·4	1·6	—	—	—
	Summa	1 621·9	+ 53·4	+ 157·9	564·9	284·5	280·1	225·2	267·2
	Summa personal- och sakliga utgifter	2 569·8	+ 31·6	+ 217·3	834·5	458·5	456·9	394·1	425·8
<i>Inkomster.</i>									
600	Ej specificerade inkomster	0·5	+ 0·5	+ 0·5	—	0·5	—	—	—
652	Hyror för kolupplagsplatser	37·0	+ 10·3	+ 12·4	33·1	2·6	—	1·1	0·2
665	Uthyrning av kolkrananordningar	34·2	+ 18·2	— 16·1	—	—	—	0·9	33·3
	Summa inkomster	71·7	+ 29·0	— 3·2	33·1	3·1	—	2·0	33·5
	Summa utgifter (saldo)	2 498·1	+ 2·3	+ 220·5	801·4	455·4	456·9	392·1	392·8

Konto		Samtliga huvudverkstäder		
		Bokf. utg.	+ — mot kostn. stat.	+ — mot f. å.
<i>Gemensamma omkostnader.</i>				
79 05, 10, 20	Administration samt befäl i verkstaden ...	2 518·9	+ 31·0	+ 187·5
15	Kompensation för fam. pens. avdrag	261·6	— 4·5	+ 7·5
30	Övriga välfärdsanordningar (sjukavl. m. m.)	1 440·8	+ 100·3	+ 128·0
40, 50	Uppvärmning, belysning	875·1	— 233·4	— 116·9
60, 70	Arbetsmaskiner, maskinella anordn. m. m., transporter, lösning och lastning	2 315·1	+ 222·3	+ 244·0
80	Övriga underhålls- samt renhålln. utgifter	1 025·5	+ 79·4	— 69·5
92, 93	Fraktkostnader	121·8	— 62·0	— 13·2
98	Avsättning till förnyelsefond	994·9	—	+ 23·4
99	Skatter och onera	104·1	— 12·3	— 4·8
	Summa	9 657·8	+ 120·8	+ 356·0
<i>Underhåll av rullande materiel inklusive andel av ovan angivna gemensamma omkostnader.</i>				
77 00-48	Ånglok	5 964·2	+ 486·9	+ 1 034·0
50-69	Elektrolok	5 509·4	+ 331·8	+ 368·4
76 00-65	Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer	1 313·6	+ 185·4	+ 143·3
	Summa lok m. fl.	12 787·2	+ 1 004·1	+ 1 545·7
77 81	Tvåaxliga personvagnar	2 142·8	— 406·9	— 130·9
82	Fyraxliga »	7 690·0	— 259·0	+ 468·6
83	Tvåaxliga post-, fäng- o. resgodsvagnar...	739·9	+ 54·9	+ 74·4
84	Fyraxliga » » » »	662·9	+ 47·8	+ 81·3
91	Slutna godsvagnar	2 378·3	+ 127·4	+ 141·2
92	Öppna »	3 127·2	+ 20·0	+ 146·2
93	Malmvagnar	915·3	— 135·0	— 277·3
	Summa vagnar	17 656·4	— 550·8	+ 503·5
<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>				
78 46	Grus- och koltransportvagnar	435·4	+ 93·5	+ 81·2
78 52	Traktorer, truckar och plattformsvagnar..	115·2	+ 5·2	+ 10·3
66	Övriga invent. o. effekter (utom trafikpres.)	57·7	— 9·0	+ 3·5
99	Trafikpresenningar	1 805·4	+ 794·3	+ 1 038·0
	Summa	2 413·7	+ 884·0	+ 1 133·0
<i>Arbeten för kapitalökningsmedel.</i>				
5	Rullande materiel och övriga inventarier	106·4	—	+ 26·1
<i>Arbeten för förnyelsefundsmedel.</i>				
8	Byggnader och anläggningar	354·5	—	+ 61·2
9	Rullande materiel och övriga inventarier	2 814·1	—	+ 849·7
	Summa	3 168·6	—	+ 910·9
<i>Balanserade utgifter.</i>				
3	Arbeten för andra avdelningar vid SJ och för främmande personer	9 552·3	—	— 326·1
	Summa utgifter för verkstäderna	45 684·6	—	+ 3 793·1
	Avgår krediteringar å konto 3	9 987·9	—	+ 371·4

utgifter i tusental kronor.

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro ¹⁾	Tomtebodå	Göteborg— Borås—Varberg	Malmö	Hälsingborg— Ystad—Ronneby	Östersund	Bollnäs	Notvikén
740·2	238·5	387·5	381·8	177·7	194·1	154·3	244·8
87·5	18·8	38·5	53·4	9·6	15·1	14·2	24·5
447·6	107·8	241·9	250·9	66·9	91·7	73·3	160·7
283·2	93·2	120·4	55·3	37·7	61·6	77·8	145·9
751·2	147·4	414·4	346·2	138·6	125·4	136·0	255·9
262·5	69·5	178·5	162·8	81·7	74·8	56·3	139·4
25·6	15·2	28·0	2·2	12·8	3·4	5·8	28·8
324·1	54·1	132·6	230·0	42·6	47·3	43·7	120·5
33·9	5·4	13·1	19·1	—	5·0	4·1	23·5
2 955·8	749·9	1 554·9	1 501·7	567·6	618·4	565·5	1 144·0
3 237·8	—	721·5	15·8	795·2	1 163·6	1·3	29·0
1 327·3	—	5·3	2 749·3	—	9·1	1·9	1 416·5
1 262·2	—	2·2	19·8	0·6	0·1	0·2	28·5
5 827·3	—	729·0	2 784·9	795·8	1 172·8	3·4	1 474·0
83·0	273·7	484·3	805·3	69·7	288·7	8·3	129·8
2 956·1	1 854·0	818·2	1 545·6	226·7	128·7	5·1	155·6
59·1	20·9	306·4	66·4	28·2	31·2	197·3	30·4
42·7	181·3	42·1	346·2	2·8	20·2	1·2	26·4
160·3	66·3	1 395·0	77·1	136·2	5·8	481·0	56·4
248·7	60·0	1 132·3	166·9	504·0	20·7	940·1	54·5
6·7	—	0·2	0·3	6·3	—	0·2	901·6
3 556·8	2 456·2	4 178·5	3 007·8	973·9	495·3	1 633·2	1 354·7
0·5	—	78·8	6·9	18·5	1·8	159·7	169·2
115·2	—	—	—	—	—	—	—
57·7	—	—	—	—	—	—	—
1 753·4	—	—	—	—	52·0	—	—
1 926·8	—	78·8	6·9	18·5	53·8	159·7	169·2
9·8	1·5	70·8	22·3	—	—	2·0	—
36·4	32·7	112·3	23·1	48·0	39·7	14·2	48·1
908·8	183·0	767·8	378·7	284·5	95·1	122·7	73·5
945·2	215·7	880·1	401·8	332·5	134·8	136·9	121·6
5 117·8	168·0	1 846·4	968·3	201·7	352·5	349·8	547·8
17 383·7	2 841·4	7 783·6	7 192·0	2 322·4	2 209·2	2 285·0	3 667·3
5 316·5	156·6	2 087·8	970·9	198·8	359·0	362·4	535·9

¹⁾ Härunder ingå 1 106·0 tusen kronor för underhållsarbeten å SJ rullande materiel, som utförts av Kalmar Verkstads AB.

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

Bansektion, nr. Distrikt	Antal eldstäder, som svara mot utgifterna 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 81, 8202, 57, 58 och 60)	+ - mot kostn.-stat	Härav				Kronor				+ - mot kostn.-stat, kronor
				Underhåll o. förändringar (K. 81, 8260)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 81, 8258)	Värme m. m. (K. 81, 8257)	Skatter (K. 81, 8202)		Tusental kronor	Tusental kronor	
1	890	134.5	— 3.0	106.1	10.3	15.2	2.9	119.21	+ 3.73	0.9	— 2.8
2	1 446	206.1	+ 0.1	142.8	24.1	30.9	8.3	98.76	+ 5.90	—	—
3	1 207	152.9	+ 0.9	108.8	10.3	26.5	7.3	90.14	+ 14.22	4.9	— 2.1
4	1 141	150.0	+ 2.8	110.7	12.3	21.6	5.4	97.02	+ 10.41	6.7	+ 3.5
24	1 082	146.4	— 25.4	67.6	34.8	27.4	16.6	62.48	— 22.46	14.4	+ 2.5
I D	5 766	789.9	— 24.6	536.0	91.8	121.6	40.5	92.96	+ 2.89	26.9	+ 1.1
5	733	87.5	+ 8.6	65.9	13.2	4.3	4.1	89.90	+ 13.50	7.5	+ 1.2
6	927	125.7	+ 8.7	77.4	18.8	19.6	9.9	83.50	+ 13.38	0.9	— 0.3
7	613	60.4	+ 0.4	39.8	7.5	11.5	1.6	64.93	+ 5.12	2.0	+ 0.4
8	1 279	105.7	+ 0.4	77.1	13.4	7.7	7.5	60.28	+ 3.13	3.4	+ 1.2
9	1 251	115.6	+ 12.6	82.3	6.9	22.3	4.1	65.79	+ 11.60	2.8	+ 1.9
II D	4 803	494.9	+ 30.7	342.5	59.8	65.4	27.2	71.31	+ 9.30	16.6	+ 4.4
*) 10	856	91.8	— 15.0	56.5	6.8	23.4	5.1	66.00	— 17.43	11.4	+ 0.2
11	971	92.5	— 5.5	67.7	12.8	6.8	5.2	69.72	— 2.22	9.1	+ 1.2
*) 12	1 259	161.1	+ 43.6	123.5	7.8	26.3	3.5	98.09	+ 18.37	2.4	+ 0.9
*) 28	713	80.3	+ 11.7	76.3	2.5	1.0	0.5	107.01	+ 12.36	2.1	+ 2.1
III D	3 799	425.7	+ 34.8	324.0	29.9	57.5	14.3	85.29	+ 4.02	25.0	+ 4.4
13	806	121.1	— 2.4	88.5	10.3	19.4	2.9	109.80	+ 10.54	15.2	+ 2.9
14	1 187	174.0	+ 10.0	132.3	13.9	21.9	5.9	111.46	+ 5.97	11.3	— 2.7
15	1 590	170.6	— 21.5	125.7	18.7	20.1	6.1	79.06	+ 1.07	6.8	— 6.1
16	563	50.5	— 4.0	37.2	5.7	5.7	1.9	66.07	— 6.39	7.1	— 2.7
17	424	49.6	— 10.3	36.5	3.7	8.0	1.4	86.08	— 1.09	—	—
IV D	4 570	565.8	— 28.2	420.2	52.3	75.1	18.2	91.95	+ 3.01	40.4	— 8.6
18	784	161.5	— 22.1	104.8	22.3	27.1	7.3	133.67	— 19.74	—	—
19	1 439	388.0	+ 11.0	301.8	35.5	39.5	11.2	209.73	+ 8.90	51.5	+ 2.5
20	748	175.3	+ 13.6	100.4	16.4	53.7	4.8	134.22	+ 4.27	11.1	— 0.9
21	1 033	167.6	+ 11.6	118.2	13.6	31.4	4.4	114.42	+ 6.06	1.7	— 4.9
23	540	78.3	— 4.2	38.1	4.4	33.6	2.4	70.56	— 4.44	4.4	+ 0.4
V D	4 544	970.3	+ 9.9	663.3	92.2	185.3	30.1	145.97	+ 1.04	68.7	— 2.9
25	821	118.3	+ 10.3	97.4	6.8	12.5	1.6	118.64	+ 11.03	1.6	— 4.4
26	513	44.1	+ 3.0	34.3	3.2	5.9	0.7	66.86	+ 6.51	0.6	— 3.1
*) 27	508	46.1	+ 5.2	42.2	2.0	1.6	0.3	83.07	+ 10.64	—	—
*) 29	501	86.2	+ 47.3	80.1	1.6	4.4	0.1	159.88	+ 98.85	1.2	+ 0.8
VI D	2 343	294.7	+ 65.8	254.0	13.6	24.4	2.7	108.41	+ 28.94	3.4	— 6.7
Hela SJ	25 825	3 541.9	+ 88.4	2 540.0	339.6	529.3	133.0	98.35	+ 6.39	181.0	— 8.3
Härav för bostadshus på orter med hyresmarknad	7 487	1 318.1	+ 14.3	729.7	215.1	279.2	94.1	97.46	— 1.58	—	—

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

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	
I D	1 155.3	789.9	341.2	1 131.1	24.2	4: 20	806.7	— 782.5	— 135: 71
+ — mot f. å.	+ 12.4	+ 30.1	+ 0.3	+ 30.4	— 18.0	— 3: 10	— 16.8	— 1.2	— 0: 49
II D	731.9	494.9	172.2	667.1	64.8	13: 49	405.2	— 340.4	— 70: 87
+ — mot f. å.	+ 14.1	+ 14.6	— 0.3	+ 14.3	— 0.2	— 0: 06	— 10.3	+ 10.1	+ 2: 18
III D	469.0	425.7	162.2	587.9	— 118.9	— 31: 30	382.1	— 501.0	— 131: 88
+ — mot f. å.	+ 27.8	+ 4.9	+ 9.9	+ 14.8	+ 13.0	+ 4: 96	+ 12.5	+ 0.5	+ 5: 97
IV D	645.7	565.8	234.0	799.8	— 154.1	— 33: 72	551.5	— 705.6	— 154: 40
+ — mot f. å.	+ 8.7	+ 23.9	+ 0.2	+ 24.1	— 15.4	— 3: 37	— 13.1	— 2.3	— 0: 51
V D	825.0	970.9	228.9	1 199.8	— 374.8	— 82: 48	541.7	— 916.5	— 201: 69
+ — mot f. å.	+ 24.9	+ 20.0	+ 0.4	+ 20.4	+ 4.5	+ 0: 90	— 10.8	+ 15.3	+ 3: 15
VI D	249.3	294.7	55.1	349.8	— 100.5	— 42: 89	129.9	— 230.4	— 98: 34
+ — mot f. å.	+ 41.3	+ 63.8	+ 11.3	+ 75.1	— 33.8	— 10: 21	— 6.3	— 27.5	+ 1: 07
Hela SJ	4 076.2	3 541.9	1 193.6	4 735.5	— 659.3	— 25: 53	2 817.1	— 3 476.4	— 134: 61
+ — mot f. å.	+ 129.2	+ 157.3	+ 21.8	+ 179.1	— 49.9	— 1: 51	— 44.8	— 5.1	+ 2: 20
Häray för bostadshus på orter med hyresmarknad	1 741.3	1 318.1	.	.	.	.	.	.	.
+ — mot f. å.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Anm. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1943 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 $\frac{1}{1}$ 1942 investerade kapitalet, beräknat till 77 741.6 tusen kronor, med tillägg av 1831.0 tusen kronor, utgörande *hela* värdet av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{1}$ 1942, och *halva* värdet av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{1}$ 1943 med enskild järnväg. Den extra avsättning till förnyelsefonden, som för tidigare år gjorts i form av konjunkturtillägg, fick även för år 1943 liksom för år 1942 formen av en reservavsättning utan uppdelning på olika objektgrupper och ingår därför icke i ovan angivna, beräknade förnyelsefondsavsättning för bostadshus och bostadslägenheter; jämför not 1 å sid. 28. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 12.5 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden visserligen enligt ovan nämnda 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, har avräkningsprocenttalet 1.5 för bostadshus här använts för *samtliga* lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3.53 % för år 1943 mot 3.62 % för närmast föregående år å investerade värdet den $\frac{1}{1}$ 1943 (78 925.6 tusen kronor) jämte ovan nämnda halva värdet av den $\frac{1}{1}$ 1943 övertagna bostadslägenheter.

	Behållning (+) eller brist (-) den 1/1 1943
	Kr.
Bana och byggnader.	
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer	+ 8 996 152: 11
Verkstadsbyggnader	- 1 884 847: 92
Bostadshus	+ 9 086 893: 98
Räler och växlar med tillbehör: Linjer med stark trafik	+ 1 004 995: 43
Övriga linjer	
Broar m. m.	+ 4 606 390: 96
Bangårdsmaskinerier m. m.	+ 2 940 497: 52
Kollo-sningskranar och oljecisterner	+ 635 196: 74
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	+ 3 835 429: 81
Telegraf- och telefonanläggningar	+ 6 138 423: 38
Tågferjälägen	+ 373 162: 75
Anläggningar för elektrisk tågdrift:	
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar	+ 859 119: 75
b. Övriga detaljer	+ 2 687 211: 63
2. Kontaktledningar	+ 16 046 685: 08
3. Husbyggnader	+ 2 194 440: 70
4. Maskinella anordningar	+ 10 873 307: 20
5. Rullande materiel för ledningsrevision	- 126 679: -
Summa bana och byggnader	+ 68 266 380: 12
Härav: S J utom malmbanan	+ 58 206 184: 55
Malmbanan	+ 10 060 195: 57
Rullande materiel.	
Ånglok	+ 8 075 823: 16
Elektrolok och elektromotorvagnar	
Övriga motorvagnar	
Rälsbussar	
Lokomotorer	
Personvagnar	
Resgodsvagnar	
Godsvagnar, slutna	
» öppna	
Malmvagnar	
Övriga specialvagnar	- 254 369: 71
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelse förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel	
Postvagnar	- 254 369: 71
Summa rullande materiel	+ 7 821 453: 45
Härav: S J utom malmbanan	- 5 308 047: 86
Malmbanan	+ 13 129 501: 31
Transport	+ 76 087 833: 57

¹⁾ För åren 1937—1941 avsattes därjämte ett konjunkturtillägg, beräknat med användande av mot inträdd prisstegring svarande koefficienter, olika för olika objektgrupper. För åren 1942 och 1943 avsattes däremot ett konjunkturtillägg, som icke var uppdelat på olika objektgrupper och mera hade karaktär av reservavsättning. Se sid. 30. — ²⁾ Saldo av vid försäljning av byggnader tillförda medel samt diverse andra inkomster och utgifter, bokförda å särskilt konto. — ³⁾ Diversefonden tillförda medel såsom inkomst genom försäljning av fordon, värdet av skrot från slojade dylika m. m.

inkomster och utgifter under året.

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1912 Kr.	Normal avsättningsprocent ¹⁾	Inkomster under år 1943 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1943 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 31/12 1943 Kr.
110 156 300	2·0	{ ²⁾ 1 815: — 2 225 000: — }	2 147 874: 67	+ 9 075 092: 44
22 658 100	2·0	454 600: —	370 731: 10	- 1 800 979: 02
66 349 200	1·5	{ ²⁾ 8 717: — 999 700: — }	512 122: 83	+ 9 583 188: 15
{ 70 020 500	3·0	2 100 600: —	1 761 481: 09	- 1 815 071: 42
{ 127 995 500	1·8	{ ²⁾ 53 013: 37 2 332 100: — }	5 544 299: 13	
106 717 300	1·3	{ ²⁾ 264 370: 89 1 391 600: — }	477 144: 39	+ 5 785 217: 46
45 755 500	2·5	1 152 300: —	600 078: 51	+ 3 492 719: 01
2 759 100	5·0	138 000: —	—	+ 773 196: 74
37 677 500	3·0	1 137 200: —	1 197 887: 27	+ 3 774 742: 54
37 781 500	3·0	1 135 300: —	818 441: 96	+ 6 455 281: 42
1 242 000	2·0	24 800: —	—	+ 397 962: 75
3 064 300	1·5	46 000: —	10 234: 61	+ 894 885: 14
5 451 000	2·5	136 300: —	202 748: 58	+ 2 620 763: 05
86 275 900	2·5	2 156 900: —	653 243: 21	+ 17 550 341: 87
6 586 900	2·0	131 700: —	2 688: 33	+ 2 323 452: 37
29 035 900	5·0	1 451 800: —	720 294: 17	+ 11 604 813: 03
901 800	5·0	45 100: —	—	- 81 579: —
760 428 300	—	17 386 916: 26	15 019 269: 85	+ 70 634 026: 53
701 933 100	—	15 889 916: 26	14 324 165: 68	+ 59 771 935: 13
58 495 200	—	1 497 000: —	695 104: 17	+ 10 862 091: 40
{ 43 108 200	3·0	{ ²⁾ 111 667: 97 1 317 700: — }	749 108: 80	+ 4 357 685: 51
105 817 400	4·0	4 232 700: —	1 487 516: 08	
3 983 400	10·0	398 300: —	536: 27	
4 952 000	15·0	766 100: —	438 468: 43	
3 975 800	15·0	608 600: —	378 025: 57	
74 812 900	3·0	2 260 900: —	5 810 674: 35	
8 695 100	3·0	262 600: —	566 032: 91	
50 075 200	2·5	1 259 100: —	1 820 873: 35	
86 365 700	2·0	1 747 200: —	5 166 438: 70	
23 505 500	3·0	705 200: —	397: 75	
2 579 500	3·0	78 000: —	112 500: 17	
—	—	—	935 633: 24	
7 821 000	6·0	{ ²⁾ 6 362: 20 469 300: — }	14 336: 09	+ 206 956: 40
415 691 700	—	14 223 730: 17	17 480 541: 71	+ 4 564 641: 91
370 404 900	—	²⁾ 13 004 891: 98	16 266 396: 67	- 8 569 552: 55
45 286 800	—	1 218 838: 19	1 214 145: 04	+ 13 134 194: 46
1 176 120 000	—	31 610 646: 43	32 499 811: 56	+ 75 198 668: 44

¹⁾ Efter överföring av 366 921: 81 kr. till SJ utom malmbanan från malmbanans andel av förnyelsefonden, vilket belopp utgör saldöt av de avsättningar, som gjorts för till SJ utom malmbanan från malmbanan och vice versa under året överlämnad rullande materiel.

		Behållning (+) eller brist (-) den 1/1 1943
		Kr.
	Transport	+ 76 087 833: 57
Sjöfartsmateriel		+ 3 762 034: 04
Materiel m. m. för billinjer.		
Anläggningar		+ 1 979 484: 52
Materiel och inventarier		
Nyinköpta linjer under året		—
	Summa billinjer	+ 1 979 484: 52
Inventarier		- 1 104 854: 82
Härav: S J utom malmbanan		- 1 879 165: 25
Malmbanan		+ 774 310: 43
<i>Fonden tillfört saldoöverskott vid avslutande av vissa inköpskonton för av statens järnvägar förvärvade enskilda järnvägar</i>		
		+ 1 063 330: 05
<i>Extra, å resp. objektslag ej fördelad avsättning enligt Kungl. Maj:ts brev den 21/5 1943</i>		
		+ 24 010 525: —
	Summa Summarum	+ 105 798 352: 36
Härav: S J utom malmbanan		+ 81 834 345: 05
Malmbanan		+ 23 964 007: 31

Förnyelsefondsmedel (forts.): Specifikation av tillgängliga och

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>				
<i>(utom för huvudverkstäder, förråd och billinjer):</i>				
Rälsutbyten	2 703 109: 45	7 000 000	6 044 509: 62	3 658 599: 83
Förändring av bangården vid Änge	50 065: 99	—	1 663: 98	48 402: 01
Ombyggnad av skyddstak och vändskivan i Storlien	—	160 000	—	160 000: —
Utvidgning av vissa bangårdar m. m. ...	—	1 000 000	559 764: 67	440 235: 33
Utvidgning av spårsystemet i Vännäs ...	—	125 000	126 464: 06	— 1 464: 06
Ombyggnad av stationshuset i Norrköping	53 519: 89	—	53 519: 89	—
Utvidgning av spårsystemet å Sävenäs bangård	133 967: 40	—	118 956: 36	15 011: 04
Utvidgning av spårsystemet vid Änge bangård	200 000: —	—	126 844: 76	73 155: 24
Nybyggnad å tomt i kvarteret Pennfåk-taren i Stockholm	350 000: —	—	350 000: —	—
Transport kronor	3 490 662: 73	8 285 000	7 381 723: 34	4 393 939: 39

inkomst och utgifter under året (forts.).

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1942 Kr.	Normal avsättningsprocent ¹⁾	Inkomster under år 1943 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under år 1943 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 31/12 1943 Kr.
1 176 120 000 8 586 000	— 3,0	31 610 646: 43 257 600: —	32 499 811: 56 2 804 842: 86	+ 75 198 668: 44 + 1 214 791: 18
{ 3 582 700 } { 13 350 000 }	— 2,0	92 130: — { 3) 12 965: — 1 761 570: — }	195 266: 42 2 152 442: 72	+ 1 498 440: 38
—	—	22 380: —	22 380: —	—
16 932 700	—	1 889 045: —	2 370 059: 14	+ 1 498 440: 38
22 843 200	5,0	{ 3) 13 781: 02 1 143 700: — }	3 758 714: 04	— 3 706 087: 84
20 825 600	—	1 055 651: 22	3 697 588: 77	— 4 521 102: 80
2 017 600	—	101 829: 80	61 125: 27	+ 815 014: 96
—	—	—	—	+ 1 063 330: 05
—	—	30 238 032: 82	—	+ 54 248 557: 82
1 224 481 900	—	65 152 805: 27	41 433 457: 60	+ 129 517 700: 03
1 118 682 300	—	62 335 137: 28	39 463 083: 12	+ 104 706 399: 21
105 799 600	—	2 817 667: 99	1 970 374: 48	+ 24 811 300: 82

¹⁾ Se not 1 å sid. 28. — ²⁾ 2,0 och 5,0 för anläggningar, 10,0 för släpvnagnar utan gengasaggregat och för inventarier, 12,0 för bussar, 15,0 för personbilar och lastbilar samt 25,0 för släpvnagnar med gengasaggregat. — ³⁾ Se not 3 å sid. 28.

disponerade förnyelsefondsmedel under året.

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade Kr.	Beviljade nya Kr.	Utgifter Kr.	Behållning vid årets slut Kr.
Transport kronor	3 490 662: 73	8 285 000	7 381 723: 34	4 393 939: 39
Bostadslägenheter, utvidgning av enrumslägenheter	223 835: 60	300 000	182 454: 41	341 381: 19
Bostadslägenheter, moderniseringsarbeten	173 478: 13	1 000 000	450 554: 95	722 923: 18
Överliggningshus m. m.	61 128: 32	—	32 348: 09	28 780: 23
Diverse arbeten	328 704: 96	2 500 000	1 929 571: 71	899 133: 25
Broar, viadukter m. m.	978 692: 83	500 000	448 269: 97	1 030 422: 86
Bangårdsmaskinerier	140 966: 19	300 000	408 710: 86	32 255: 33
Växel- o. signalsäkerhetsanläggningar...	1 753 933: 68	1 000 000	1 245 124: 01	1 508 809: 67
Anläggningar för telefon samt elektrisk belysning:				
Utbyggnad av statens järnvägars telefonväxel vid Stockholm C	20 725: —	—	22 320: 44	— 1 595: 44
Revidering och automatisering av trafiksektionernas telefonanordningar	150 000: —	50 000	4 414: 12	195 585: 88
Diverse arbeten å telefon- och kabelanläggningar	961 092: 22	750 000	762 567: 69	948 524: 53
Transport kronor	8 283 219: 66	14 685 000	12 868 059: 59	10 100 160: 07

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Transport kronor	8 283 219: 66	14 685 000	12 868 059: 59	10 100 160: 07
Diverse arbeten å elektriska kraft- och belysningsanläggningar	277 674: 43	150 000	154 243: 50	273 430: 93
Anläggningar för elektrisk tågdrift:				
Ombyggnad och modernisering av kontaktledningen samt av högspänningsledningen för belysning å malmbanan	957 308: 34	—	205 156: 73	752 151: 61
Diverse arbeten	282 212: 44	590 000	621 915: 41	250 297: 03
Anläggningar vid huvudverkstäder:				
Omändringsarbeten vid verkstaden i Göteborg	64 635: —	—	63 620: —	1 015: —
Modernisering av verkstaden i Östersund	3 550: 92	—	3 554: 87	3: 95
Diverse arbeten	119 818: 85	300 000	299 346: 55	120 472: 30
Anläggning vid förrådsavdelningarna:				
Ombyggnad av huvudförrådet i Östersund	143 864: 30	—	—	143 864: 30
Diverse arbeten	104 803: 99	10 000	2 659: 55	112 144: 44
Tågfarjelägen	67 147: 03	10 000	—	77 147: 03
Summa	10 297 133: 12	15 745 000	14 211 446: 46	11 830 686: 66
Rullande materiel.				
Ånglok, smalspåriga, ersättningsanskaffning	404 959: 50	—	404 959: 50	—
Överföringsvagnar, ersättningsanskaffning	140 000: —	150 000	111 792: 17	178 207: 83
Ånglok, ombyggnad m. m.	525 918: 49	100 000	132 355: 50	493 562: 99
Elektrolok, ombyggnad m. m.	1 125 772: 83	800 000	1 164 881: 50	760 891: 33
” reservdelar	328 821: 84	400 000	172 299: 82	556 522: 02
Rälsbussar och släpvagnar	151 110: 90	100 000	154 538: 90	96 572: —
Lokomotorer	423 914: 20	100 000	351 666: 96	172 247: 24
Person- och resgodsvagnar, ersättningsanskaffning	3 244 392: 77	7 000 000	5 372 561: 74	4 871 831: 03
Person- o. resgodsvagnar, ombyggnad	873 289: 71	50 000	560 648: 50	362 641: 21
Postvagnar	190 676: 93	640 000	—	830 676: 93
Godsvagnar, ersättningsanskaffning	106 309: 02	6 550 000	5 253 607: 47	1 190 083: 51
Godsvagnar, ombyggnad	402 045: 44	3 535 000	1 247 771: 83	2 689 273: 61
Diverse arbeten	533 949: 07	1 500 000	1 617 824: 58	416 124: 49
Summa	8 238 542: 66	20 925 000	16 544 908: 47	12 618 634: 19
Sjöfartsmateriel:				
Ombyggnad av tågfarjan »Starke»	—	1 125 000	—	1 125 000: —
Diverse arbeten	96 525: 23	135 000	199 025: —	32 500: 23
Summa	96 525: 23	1 260 000	199 025: —	1 157 500: 23
Materiel m. m. för biltrafik	81 595: 02	2 600 000	2 356 738: 22	324 856: 80
Inventarier	1 040 833: 57	3 800 000	3 713 157: 26	1 127 676: 31
Sammandrag av förestående:				
Byggnader och anläggningar	10 297 133: 12	15 745 000	14 211 446: 46	11 830 686: 66
Rullande materiel	8 238 542: 66	20 925 000	16 544 908: 47	12 618 634: 19
Sjöfartsmateriel	96 525: 23	1 260 000	199 025: —	1 157 500: 23
Materiel m. m. för biltrafik	81 595: 02	2 600 000	2 356 738: 22	324 856: 80
Inventarier	1 040 833: 57	3 800 000	3 713 157: 26	1 127 676: 31
Summa	19 754 629: 60	44 330 000	37 025 275: 41	27 059 354: 19

och disponerade förnyelsefondsmedel under året (forts.).

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning vid årets slut
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Ersättningsanskaffning för eller reparation av genom olyckshändelser förstörda resp. väsentligt skadade anläggning. och materiel¹⁾:				
Byggnader och anläggningar	—	—	807 823: 39	—
Rullande materiel.....	—	—	935 633: 24	—
Materiel m. m. för biltrafik	—	—	13 350: 92	—
Sjöfartsmateriel	—	—	2 605 817: 86	—
Inventarier	—	—	45 556: 78	—
Summa	—	—	4 408 182: 19	—

¹⁾ Utgifter utanför anslagen.

Förnyelsefondsmedel (forts.). Förnyelsefondens inkomster och utgifter åren 1911—1943.

	Inkomster	Utgifter	Behållning vid 1943 års slut
	Kr.	Kr.	Kr.
Husbyggnader utom verkstadsbyggnader och anläggningar för billinjer	84 998 104: 84	64 016 371: 88	20 981 732: 96
Verkstadsbyggnader med deras fasta inredning, spår m. m.	11 216 101: —	13 017 080: 02	1 800 979: 02
Råler och växlar med tillbehör	79 377 892: 01	81 192 963: 43	1 815 071: 42
Broar, viadukter, vägbroar och vägportar ...	24 114 078: 37	18 328 860: 91	5 785 217: 46
Bangårdsmaskinerier	19 243 688: 50	14 977 772: 75	4 265 915: 75
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	18 369 049: 95	14 594 307: 41	3 774 742: 54
Telegraf- och telefonanläggningar	11 267 700: —	4 812 418: 58	6 455 281: 42
Tågfärjelägen	986 440: —	588 477: 25	397 962: 75
Överföringsledningar för elektrisk tågdrift:			
a) Kopparledningar	925 400: —	30 514: 86	894 885: 14
b) Övriga detaljer	3 110 000: —	489 236: 95	2 620 763: 05
Kontaktledningar för elektrisk tågdrift	22 443 100: —	4 892 758: 13	17 550 341: 87
Maskinella anordningar för elektrisk tågdrift	14 097 100: —	2 492 286: 97	11 604 813: 03
Rullande materiel för ledningsrevisioner	401 900: —	483 479: —	81 579: —
Rullande materiel.....	282 504 960: 63	277 940 318: 72	4 564 641: 91
Sjöfartsmateriel	9 855 634: 70	8 640 843: 52	1 214 791: 18
Materiel m. m. för billinjer	10 308 675: 35	8 810 234: 97	1 498 440: 38
Inventarier	29 755 844: 76	33 461 932: 60	3 706 087: 84
Automobilvägbyggnader	43 673: 58	43 673: 58	—
Tillfört belopp i samband med inköp av Hässleholm—Markaryds järnväg	167 614: 33	167 614: 33	—
Tillfört belopp i samband med förvärv av vissa enskilda järnvägar	1 063 330: 05	—	1 063 330: 05
Extra avsättning för åren 1942 och 1943 ...	54 248 557: 82	—	54 248 557: 82
Summa	678 498 845: 89	548 981 145: 86	129 517 700: 03

Fordonslag, littera-gruppennummer och littera		Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok, motorvagn m. m.	
Littera-gruppenr (= art-kontonr)	Litt.			i tåg-tjänst											
				snäll-tåg	person-tåg	blandade tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	militär-tåg	tjänstetåg		summa		
		arbets-tåg	prov.-o. personal-tåg												
Elektrolok. (Normalsp. 1435 mm spårvidd)															
69	Bg, Bs	10	10·0	0·1	789·9	—	47·2	73·4	—	0·8	0·9	3·7	916·0	16·9	
51	Dg, Dk, Dr, Ds	320	317·8	6 545·6	16 826·1	211·8	1 975·7	15 201·2	12·8	648·2	301·8	54·3	41 777·5	473·1	
65	F	3	3·0	444·0	11·0	—	—	0·8	—	0·4	—	5·9	462·1	2·1	
64, 70, 71	Ha, Hb, Hc, Hd	76	74·9	4·1	2 512·0	60·5	1 006·1	129·5	—	15·2	38·7	56·3	3 822·4	48·8	
52	Oa, Ob ⁴⁾	14	14·0	—	39·2	0·8	58·0	178·1	623·3	1·1	7·1	0·1	907·9	39·7	
53	Oc	1	1·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
54	Od	10	10·0	0·7	95·7	18·9	186·6	11·1	6·6	4·7	7·9	7·8	340·0	4·5	
67	Oe ⁴⁾	3	3·6	0·2	0·2	—	0·4	15·1	95·6	0·1	0·2	—	111·8	3·9	
68	Of, Of ²⁾	18	17·4	0·1	3·7	0·4	2·5	693·4	1 166·6	1·8	4·5	—	1 873·0	17·3	
56	Pa	2	2·0	—	84·1	10·3	—	2·6	—	—	—	7·7	104·7	1·3	
57	Pb	4	4·0	1·9	245·4	103·9	0·8	13·0	3·2	2·4	0·6	1·6	372·8	6·1	
59	Ua	3	3·0	—	—	—	—	0·1	—	—	—	—	0·1	0·2	
60	Ub	6)66	6)65·8	—	7·9	—	281·6	4·9	—	0·2	0·9	3·9	299·4	20·2	
62	Uc	1	1·0	—	—	—	0·2	—	—	—	—	0·1	0·3	0·8	
66	Öa	2	2·0	—	—	—	—	—	—	—	0·6	—	0·6	3·1	
61	Öb	8	7·9	—	—	—	—	0·1	—	—	4·5	—	4·6	1·1	
63	Öc	12	12·0	—	0·6	—	0·9	0·9	—	—	5·4	0·2	8·0	8·0	
72	Öd	3	2·9	—	0·2	—	0·2	0·7	—	0·1	1·7	0·1	3·0	3·9	
Samtliga SJ elektrolok		556	553·1	6 996·7	20 616·0	406·6	3 560·2	16 324·9	1 908·3	675·0	374·8	141·7	51 004·2	651·0	
varav: å Luleå-Riksgränsen ...		62	60·0	76·4	820·3	256·9	270·4	417·5	1 835·5	12·3	26·3	17·9	3 733·5	78·6	
» övriga SJ elektr. linjer		494	493·1	6 920·3	19 787·3	149·7	3 289·8	15 907·4	—	662·7	346·5	123·8	47 187·7	572·4	
» främ. jvg (Rgn-Narvik)		—	—	—	8·2	—	—	—	72·8	—	2·0	—	83·0	—	
Främ. lok å SJ ...		—	—	—	—	—	—	13·3	36·7	—	—	—	50·0	—	
Motorvagnar. Elektromotorvagnar med ström från kontaktledning, normalsp. (1435 mm) (litt-grupper 01)...		15	13·8	—	957·2	—	—	—	—	—	—	0·3	957·5	1·5	
Förbränningsmotorvagnar. Normalsp. (1435 mm) (litt-grupper 11, 12)		27	10·4	—	221·6	—	—	—	—	—	—	0·1	221·6	5·3	
Smalsp. (891 mm) (litt-grupper 13, 14)		7	4·3	—	171·9	—	—	—	—	—	—	0·7	172·6	0·2	
Samtliga SJ motorvagnar⁵⁾		49	28·5	—	1 350·6	—	—	—	—	—	—	1·1	1 351·7	7·0	
SNJ och NSB motorvagnar å SJ ...		—	—	—	22·2	—	—	—	—	—	—	—	22·2	—	

1) I antalen ingår, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolok, kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänststimmar 2; motorvagnar, kol. a och b växlings- och stationstjänststimmar 10, reservtjänststimmar 2. — 2) Vad beträffar förbränningsmotorvagnar även bränsle-mängd och -kostnad. — 3) Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorvagn).

n. fl. arbetsprestation.

Loktimmar i			Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²⁾					per 100 lokkm resp. motorv.-km m.m. i tåg-tjänst	Fordonslag, litt.
			a	b		tusental	h ä r a v i %					
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	under-hålls-kostnad ¹⁾	smörj-medels-kostnad ¹⁾²⁾		snäll-o. person-tåg	mili-tär- o. bland-tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods-o. tjänste-tåg			
3 373	8 585	50	966·6	970·4	96 660	165 306	65·6	0·2	27·3	6·9	18 047	Bg, s
183 244	235 983	77 597	44 083·0	43 977·2	138 713	16 847 565	36·1	2·1	57·2	4·6	40 327	Dg, k, r, s
348	1 060	2	467·7	468·4	155 900	228 493	98·6	0·1	0·2	1·1	49 447	F
125 367	42 026	6 046	5 125·0	4 719·6	68 425	625 830	46·2	2·3	7·7	43·8	16 373	Ha, b, c, d
23 354	7 217	16	1 181·1	1 102·2	84 364	980 585	0·4	0·1	9·6	89·9	108 006	Oa, b ⁴⁾
4 415	—	—	44·1	26·5	24 500	—	—	—	—	—	—	Oc
28 004	3 398	2 223	624·6	523·8	62 460	71 422	11·6	6·9	4·1	77·4	21 006	Od
3 793	1 432	—	153·7	141·4	42 695	136 532	0·1	—	5·3	94·6	122 122	Oe ⁴⁾
8 224	9 448	10	1 972·5	1 958·5	113 362	2 031 461	—	0·1	22·5	77·4	108 460	Of ⁴⁾
1 004	1 640	316	116·1	116·0	58 050	13 323	80·1	12·4	2·5	5·0	12 725	Pa
2 922	1 648	1 920	408·0	403·5	102 000	76 546	66·0	28·7	3·2	2·1	20 533	Pb
14 697	7	—	147·8	88·5	49 100	23	—	—	69·6	30·4	23 000	Ua
373 931	4 009	5	4 058·9	2 571·2	61 685	87 517	0·5	0·1	2·0	97·4	29 231	Ub
5 296	30	—	54·1	32·9	54 100	60	—	—	—	100·0	20 000	Uc
2 829	209	651	32·0	22·4	16 000	8	—	—	—	100·0	1 333	Öa
16 879	248	—	174·5	107·5	22 089	86	5·8	—	9·3	84·9	1 870	Öb
36 714	263	297	383·0	237·3	31 917	537	5·6	—	36·9	57·5	6 713	Öc
7 792	121	—	84·8	53·9	29 241	294	9·2	3·4	43·2	44·2	9 800	Öd
842 186	317 324	89 133	60 077·0	57 521·2	108 619	21 265 588	—	—	—	—	41 694	S:a
98 411	24 675	5 303	4 796·2	4 462·5	79 937	3 024 689	6·7	1·7	6·6	85·0	81 015	å Le-Rgn
743 775	292 649	83 830	55 197·8	52 975·7	111 940	18 154 041	36·2	1·9	55·7	6·2	38 472	å övr. linj.
—	—	—	83·0	83·0	—	86 858	—	—	—	—	104 648	å fr. jvg
—	—	—	50·0	50·0	—	43 413	—	—	—	—	86 826	Fr. l. å SJ
12 069	13 954	—	1 219·2	1 219·2	88 348	48 368	100·0	—	—	—	5 051	El. motorv.
850	1 958	7	255·0	255·0	24 519	4 959	100·0	—	—	—	2 239	Förbr. motorv.: Norm.sp.
537	700	—	185·2	185·2	43 070	4 987	100·0	—	—	—	2 888	Smalsp.
13 456	16 612	7	1 659·4	1 659·4	58 225	58 314	—	—	—	—	4 314	Samtl. SJ
—	—	—	22·2	22·2	—	748	—	—	—	—	3 369	Främ. jvgs å SJ

så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*. — ⁴⁾ Lok litt Oa, b och Oe, f bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som ett lok vid beräkning för denna tabell av antalen lok och lokkm. — ²⁾ Under året endast å SJ. — ⁶⁾ Inkl. 6 LKAB illhöriga, av SJ hela året förhyrda lok.

Fordonslag,		Antal lok vid årets slut	Medelantal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok
litteragrupper och littera				i tåg-tjänst										
Litteragrupper (= art-kontonr)	Littera			snäll-tåg	per-son-tåg	blan-dade-tåg	lokal-gods-tåg	fjarr-gods-tåg	mili-tärtåg	tjänstetåg		summa		
								arbets-tåg för banavd.	prov.-perso-naltåg m.m.					
Ånglok.														
01	A, A2	8	5.0	192.2	21.5	0.3	17.6	3.3	0.1	1.7	—	236.7	5.5	
02	A3-5	8	8.0	0.8	511.8	—	1.7	16.2	4.0	0.1	0.2	534.3	5.5	
04	B	85	73.8	53.9	274.7	6.7	457.0	608.3	64.7	118.8	0.3	2 284.4	71.3	
05	B2, 3	5	3.5	—	44.6	1.4	21.2	1.1	—	2.4	0.2	70.9	5.4	
07	C	16	3.0	—	153.3	—	—	—	—	0.1	—	153.4	0.1	
08	C2-4	5	4.9	—	145.1	—	3.2	2.4	0.2	0.3	0.1	151.3	1.0	
09	E, E2	130	128.5	194.3	662.1	348.3	2 177.0	951.4	67.3	124.1	0.3	4 524.8	124.9	
10	E3-5	11	11.0	—	35.4	—	147.9	103.9	2.3	0.8	—	290.3	7.7	
12	G, G2-7	23	20.9	2.9	13.1	—	29.3	573.8	28.4	26.3	0.2	673.3	17.4	
14	J	45	43.0	—	1 114.0	140.2	212.6	21.3	1.8	6.6	0.1	1 496.6	13.6	
16	K	25	21.5	—	116.0	0.5	121.7	1.3	0.4	29.4	0.1	269.4	16.6	
17	K2-4	59	53.4	—	26.7	—	15.1	0.5	0.2	1.4	0.1	44.0	19.0	
18	K8, 8, 10, 12, 13, 15	8	6.7	—	68.7	—	31.8	—	0.1	0.5	—	101.1	3.7	
19	K5, 7, 9, 14, 16, 17	14	9.3	—	166.6	—	26.2	0.1	—	0.9	—	193.8	4.5	
21	L	49	45.3	1.6	2 061.4	80.0	139.1	36.9	8.8	3.2	0.3	2 331.3	18.2	
22	L2-8, 11, 12, 14-16	33	29.6	2.1	767.9	7.1	161.5	46.5	3.8	5.9	0.2	995.0	18.0	
23	L9, 10, 13	6	5.7	—	87.0	12.0	7.3	—	—	0.1	0.1	106.5	0.6	
25	N	39	36.7	—	0.1	—	9.4	0.5	0.1	0.3	—	10.4	6.3	
26	N2	3	3.0	15.3	15.6	—	27.9	21.1	4.0	—	—	83.9	5.6	
27	N3	2	2.0	—	1.9	—	26.6	10.8	—	—	—	39.3	0.5	
29	Q	3	2.3	—	18.0	—	12.6	—	—	—	—	30.6	1.9	
31	R	3	1.3	—	—	—	—	0.2	—	—	—	0.2	—	
34	S	42	40.6	39.3	1 443.1	11.5	198.4	38.7	2.4	0.7	—	1 734.1	21.6	
35	S2-9	24	21.2	0.1	827.4	56.1	56.4	26.0	0.4	0.8	0.2	967.4	10.9	
37	T, T2	9	5.3	—	35.2	—	17.7	1.5	1.8	5.4	0.2	61.8	3.1	
38	W, W2	9	7.3	—	178.6	—	11.6	0.3	—	—	—	190.5	9.1	
39	Å, Å2, 5, 7, 8	7	4.6	—	39.7	—	7.6	—	—	0.2	—	47.5	2.7	
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12p, 14p, Sp	10	9.6	—	346.2	22.8	97.0	12.4	—	0.2	0.7	479.3	6.2	
41	Cp, Lp, L2p, 3p, 5p-7p, 9p-11p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp	30	27.2	—	521.0	52.5	232.2	38.4	—	1.4	0.4	845.9	6.2	
42	Gp	3	0.7	—	0.1	—	14.5	0.9	—	0.1	—	15.6	0.3	
44	L2r, 3r, Nr..	8	8.0	—	265.2	—	115.1	29.3	—	0.1	—	409.7	1.7	
45	Cr, C2r-8r, Kr, K2r, Lr, L4r-6r, Sr, S2r-7r	37	28.3	—	653.4	60.5	176.4	63.2	—	2.9	2.1	958.5	5.8	
Samtliga SJ ånglok		759	671.1	501.8	11 315.4	799.9	4 573.6	2 610.3	190.8	334.7	5.8	20 332.3	414.8	
varav: å SJ.....		759	671.1	501.8	11 297.0	789.8	4 567.2	2 610.3	190.6	334.7	5.8	20 297.2	414.8	
» främ. jvg ³⁾		—	—	—	18.4	10.1	6.4	—	0.2	—	—	35.1	—	
Främ. lok å SJ ⁴⁾		—	—	—	24.6	4.8	10.8	—	5.2	0.1	—	45.6	1.0	
Samtliga SJ ånglok å:														
I distr.....		66	56	—	464.8	32.6	178.0	125.2	1.1	24.9	0.4	827.0	28.5	
II »		94	91	—	1 062.6	82.7	631.2	271.8	11.2	48.6	0.6	2 108.7	29.0	
III »		158	128	15.5	1 979.1	31.7	605.2	220.1	10.0	32.9	0.4	2 894.9	113.3	
IV »		160	144	289.9	2 761.2	57.8	1 399.4	987.9	64.4	123.9	0.7	5 685.2	91.2	
V »		102	96	153.8	811.2	475.3	645.1	524.4	88.2	67.2	—	2 765.2	67.3	
VI »		170	156	42.6	4 236.5	119.8	1 114.7	480.9	15.9	37.2	3.7	6 051.3	85.5	
Huvudverkstaden i Örebro (avställda)		69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Samtliga		759	671	501.8	11 315.4	799.9	4 573.6	2 610.3	190.8	334.7	5.8	20 332.3	414.8	

¹⁾ Här ingår förutom lokkm i tåg-tjänst och av ensamt lok, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med olika evalveringsstal enligt följande: kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänststimmar 2. — ²⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrör

n. fl. arbetsprestation (forts.).

Loktimmar i			Summa lokkm ¹) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ²)					per 100 lokkm i tåg-tjänst	Fordonslag, littera
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			
2 031	1 166	2 853	262.5	260.5	52 500	38 576	81.9	0.2	2.1	15.8	16 297	Ånglok
2 223	1 725	10	562.5	554.9	70 313	96 148	90.7	1.0	8.0	0.3	17 978	A3—5
51 511	16 615	30 527	2 871.0	2 707.6	38 902	588 651	31.8	3.0	39.5	25.7	25 768	B
1 000	869	95	101.6	90.5	29 029	8 122	38.8	1.7	6.2	53.3	11 456	B2, 3
2 423	1 251	6	163.5	160.2	54 500	18 478	99.8	—	—	0.2	12 046	C
128 175	34 240	28 608	5 931.4	5 416.2	46 159	1 069 772	12.6	6.9	26.1	54.4	23 642	E, E2
9 098	2 537	12	389.0	348.5	35 364	77 035	5.5	1.0	44.1	49.4	26 536	E3—5
8 140	4 598	29	772.1	740.8	36 943	267 246	0.6	3.5	88.2	7.7	39 692	G, G2-7
28 583	12 789	9 576	1 796.0	1 697.9	41 767	177 203	58.7	10.1	4.1	27.1	11 840	J
31 496	2 721	195	601.0	449.3	27 953	43 347	23.7	0.2	0.6	75.5	16 090	K
147 635	336	54	1 539.4	802.0	28 828	4 156	39.3	1.0	2.6	57.1	9 445	K2—4
7 532	870	13	180.1	144.1	26 881	13 185	57.1	0.1	—	42.8	13 042	K6,8,m.fl.
10 578	1 735	47	304.1	254.8	32 699	17 324	69.8	—	0.3	29.9	8 939	K5,7,m.fl.
23 194	10 548	1 271	2 581.4	2 489.1	56 985	265 664	83.7	5.4	2.5	8.4	11 396	L
18 889	6 437	3 555	1 201.9	1 127.4	40 742	139 646	66.6	0.9	7.6	24.9	14 035	L2-sm.fl.
6 035	1 386	—	167.4	140.0	29 368	8 148	74.5	12.4	0.1	13.0	7 651	L9,10,13
117 873	94	29	1 195.4	606.3	32 572	2 199	0.8	0.9	9.9	88.4	21 144	N
2 531	839	854	114.8	105.5	38 267	26 330	31.5	5.3	35.5	27.7	31 383	N2
1 732	841	5	57.1	50.1	28 550	12 240	1.7	—	35.3	63.0	31 145	N3
1 924	389	—	51.7	42.9	22 478	2 321	36.1	—	—	63.9	7 585	Q
835	4	1 273	8.6	7.0	6 615	57	7.0	3.5	79.0	10.5	28 500	R
26 414	15 517	1 390	2 019.7	1 921.5	49 746	219 929	69.5	1.0	7.0	22.5	12 683	S
10 025	7 080	1 329	1 078.5	1 045.2	50 873	123 536	74.0	7.4	7.4	11.2	12 770	S2—9
5 178	487	9	116.7	91.8	22 019	13 649	48.9	3.0	3.2	44.0	22 086	T, T2
6 334	1 646	35	262.9	234.6	36 014	14 607	90.9	—	0.1	9.0	7 668	W, W2
6 628	544	3 255	116.5	91.0	25 326	3 248	67.6	—	0.3	32.1	6 838	Å, Å2 m.fl.
7 778	2 318	—	563.3	529.0	58 677	43 167	47.3	5.6	3.7	43.4	3 006	Bp, Ep m.fl.
23 216	6 312	—	1 084.3	980.9	39 864	63 362	31.5	6.5	7.0	55.0	7 490	Cp,Lpm.fl.
569	220	—	21.6	19.2	30 857	2 837	—	—	4.3	95.7	18 186	Gp
9 160	685	2	503.0	458.5	62 875	54 055	44.9	—	9.7	45.4	13 194	L2r, L3r, Nr
39 964	1 616	3	1 363.9	1 167.3	48 194	83 692	50.1	2.8	11.0	36.1	8 732	Cr,C2r m.fl.
741 233	139 100	85 035	28 159.4	24 901.5	41 960	3 511 374	—	—	—	—	17 270	Samtl.
741 233	139 100	85 035	28 124.3	24 866.4	41 960	3 508 939	—	—	—	—	17 287	å SJ
—	—	—	35.1	35.1	—	2 435	—	—	—	—	6 937	å fr. jvg
3 088	—	—	77.5	62.0	—	6 225	—	—	—	—	13 681	Fr. lok
89 313	7 181	1 345	1 748.6	1 319.1	25 752	144 211	36.1	4.7	27.5	31.7	17 438	I d.
137 097	17 057	16 393	3 508.7	2 890.1	43 726	397 906	30.9	4.0	22.4	42.7	18 870	II »
156 641	28 193	14 428	4 574.6	3 876.6	37 769	483 442	44.1	1.3	20.9	33.7	16 700	III »
102 182	35 408	29 075	6 798.2	6 416.3	75 133	1 081 910	34.6	1.9	29.1	34.4	19 030	IV »
98 811	22 035	23 706	3 820.6	3 418.0	58 655	563 084	25.1	17.3	30.7	26.9	20 363	V »
157 189	29 226	88	7 708.7	6 981.4	53 899	840 821	49.5	1.5	18.9	30.1	13 895	VI »
741 233	139 100	85 035	28 159.4	24 901.5	41 960	3 511 374	—	—	—	—	17 270	Samtl.

relse. Tonkm av lok ingå icke. — ¹) Ängelholm—Klippans och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, båda trafikerade av SJ. — ²) Huvudsakligen norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien. — ³) Inkl. 2 med HHJ (grupp 21) och 1 med SSJ (grupp 38) övertagna men ej omlittererade lok. — ⁴) Härav 8 C- och 1 T2-lok.

Fordonslag, litteragruppernummer och littera		Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok, motorvagn m. m.		
Litteragruppernr (= artkontonr)	Littera			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, Yo1, 2, YDo 2	84	70·0	—	4 492·5	—	—	—	—	—	—	0·5	—	5·5	4 498·5	3·6
31	Y, YT	64	49·2	—	1 719·6	—	—	—	—	—	—	0·6	—	7·3	1 727·5	1·6
34	Yop, Yo1p ...	7	6·2	—	343·9	—	—	—	—	—	—	—	—	1·8	345·7	0·9
36	Yo1r	2	1·1	—	19·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19·6	—
33	Yp	4	3·3	—	99·1	—	—	—	—	—	—	—	—	1·2	100·3	—
35	Yr	1	1·0	—	2·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2·8	—
	Samtliga SJ rälsbussar	162	130·8	—	6 677·5	—	—	—	—	—	—	1·1	—	15·8	6 694·4	6·1
	Främ. rälsbussar å SJ	.	.	—	29·6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29·6	—
	Lokomotorer.¹⁾															
61	Z	53	27·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2·9
62	Z2, 3	17	13·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1·1
63	Z4	45	33·1	—	3·0	—	13·2	—	—	—	—	—	—	—	16·2	13·5
64	Z5	21	16·4	—	—	—	—	—	—	—	—	2·6	—	—	2·6	2·2
65	Z6	3	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Zp	2	0·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Z2p	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Zr	4	2·2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·2
	Samtliga SJ lokomotorer	146	95·7	—	3·0	—	13·2	—	—	—	—	2·6	—	18·8	19·8	

¹⁾ I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reserv-tjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: rälsbussar: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2; lokomotorer: medeltal beräknas per *tjänstgöringstimme*, varför antalen lokomotorer m. m.

n. fl. arbetsprestation (forts.).

Tjänstgöringstimmar i			Summa km ¹) i tusental vid sam- manställning med underhållskostnad, bränslemängd samt bränsle- och smörj- medelskostnader	Km med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²)					per 100 lokkm resp. motorv. km m. m. i tågtjänst	For- donsslag litt.
växlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst			tusental	h ä r a v i %					
				snäll- o. person- tåg	mili- tär- o. bland. tåg	fjärr- gods- tåg	övr. gods- o. tjänste- tåg				
—	10 045	30	4 602 ⁶	65 751	43 937	99 ⁹	—	0 ¹	977	Räls- bussar	
—	1 038	26	1 739 ⁶	35 356	15 038	99 ⁶	—	0 ⁴	871	Yo m. fl.	
—	2 845	—	375 ¹	54 068	4 552	99 ¹	—	0 ⁹	1 246	Yop m. fl.	
—	—	—	19 ⁶	17 818						Yo1r	
—	—	—	100 ³	23 977	1 072	99 ⁶	—	0 ⁴	1 040	Yp	
—	—	—	2 ⁸	2 800						Yr	
—	13 928	56	6 839 ⁹	52 293	64 599	99 ⁸	—	0 ²	965	S:a	
—	—	—	29 ⁶	.	437	100	—	—	1 476	Fr. r. å S J	
			Tjänstgöringstimmar								
30 135	59	111	30 595	1 101	—	—	—	—	—	Z	
20 299	—	—	20 409	1 523	—	—	—	—	—	Z2, 3	
57 542	216	36	60 764	1 836	1 536	3 ⁷	—	96 ³	9 481	Z4	
32 909	368	205	33 962	2 071	46	—	—	100 ⁰	1 769	Z5	
2 618	—	—	2 618	2 618	—	—	—	—	—	Z6	
582	141	—	723	723	—	—	—	—	—	Zp	
1 190	—	—	1 190	1 190	—	—	—	—	—	Z2p	
1 852	—	—	1 872	851	—	—	—	—	—	Zr	
147 127	784	352	152 133	1 590	1 582	3 ⁶	—	96 ⁴	8 415	S:a	

tågtjänst och av ensam lokomotor evalverats till timmar genom delning med 10. — ²) Av vagnar i tåg- men ej i växlingsrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*. — ³) Härunder ingå även lokomotorer, som förut voro avdelade för huvudverkstäder och förrädsavdelningen i Örebro.

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

slag	Fordons-		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon							Av antalet fordon i tjänst voro					
	litt.	Antal fordon		aktiv tjänst ²⁾	reparation ³⁾	revision	pannspolning	överliggning ⁴⁾	avställning		i aktiv tjänst ⁷⁾	under rep. eller rev. ⁸⁾	under pannspolning	överliggande ⁴⁾	avställda ⁶⁾
		befintliga ¹⁾	i tjänst						a ⁵⁾	b ⁶⁾					
Enkellok															
E l e k t r o l o k (Samliga normalspåriga)	Bg, Bs	10·0	10·0	302	48	4	—	2	9	—	82·7	14·2	—	0·6	2·5
	Dg	180·6	180·6	333	22	3	—	3	2	2	91·2	6·9	—	0·8	1·1
	Dk	79·5	79·4	335	19	9	—	—	3	1	91·2	7·7	—	—	1·1
	Dr, Ds	57·8	57·8	338	20	4	—	—	—	3	92·6	6·6	—	—	0·8
	F	3·0	3·0	229	83	15	—	—	35	3	62·7	26·9	—	—	10·4
	Ha, Hb	61·0	60·8	312	32	3	—	—	12	2	4	85·5	9·6	—	3·3
	Hc	10·1	10·1	311	33	2	—	—	10	2	7	85·2	9·6	—	2·7
	Hd	4·0	4·0	264	83	7	—	—	—	8	3	72·3	24·7	—	—
	Oc	1·8	1·8	183	133	3	—	—	35	11	—	50·1	37·3	—	9·6
	Od	10·0	10·0	315	26	5	—	—	19	—	—	86·3	8·5	—	5·2
	Pa	2·0	2·0	251	100	2	—	—	9	3	—	68·8	27·9	—	2·5
	Pb	4·0	4·0	320	29	3	—	—	6	1	6	87·7	8·8	—	1·6
	Ua	3·0	3·0	282	47	4	—	—	32	—	—	77·2	14·0	—	8·7
	Ub	59·9	59·8	331	20	6	—	—	4	2	2	90·7	7·1	—	1·1
	* (LKAB)	6·0	6·0	349	3	8	—	—	3	—	2	95·6	3·0	—	0·8
	Uc	1·0	1·0	334	18	10	—	—	—	3	3	91·5	7·7	—	—
Öa	2·0	2·0	235	17	3	—	—	78	—	32	64·4	5·5	—	21·4	
Öb	8·0	7·9	231	33	5	—	—	70	7	19	63·3	10·4	—	19·2	
Öc	12·0	12·0	272	37	5	—	—	45	1	5	74·5	11·5	—	12·3	
Öd	3·0	2·9	303	39	4	—	—	8	11	—	83·0	11·8	—	2·2	
Summa	518·7	518·1	324	25	5	—	—	6	2	3	88·8	8·2	—	1·6	
Dubbellok															
Oa, Ob	14·0	14·0	295	38	6	—	—	26	—	—	80·8	12·1	—	7·1	
Oe	3·6	3·6	143	201	1	—	—	17	2	1	39·2	55·3	—	4·7	
Of, Of 2	17·4	17·4	294	47	4	—	—	15	2	3	80·5	14·0	—	4·1	
Summa	35·0	35·0	279	59	4	—	—	19	2	2	76·4	17·3	—	5·2	
Normalsp. 1435 mm.															
A n g l o k	A, A2	8·0	5·0	235	47	9	8	12	9	45	64·4	15·3	2·2	3·3	14·8
	A3-A5	8·0	8·0	267	68	15	9	1	5	—	73·2	22·7	2·5	0·3	1·3
	B	85·0	73·8	252	50	6	10	22	10	15	69·0	15·3	2·8	6·0	6·9
	B2, B3	4·0	3·5	243	79	—	26	10	5	2	66·6	21·7	7·1	2·7	1·9
	C	16·0	3·0	294	54	7	10	—	—	—	80·6	16·7	2·7	—	—
	C2 C5	5·0	4·9	288	56	8	9	2	—	2	78·9	17·6	2·5	0·5	0·5
	E, E2	130·0	128·5	265	52	7	9	19	5	8	72·6	16·2	2·5	5·2	3·5
	E3-E5	11·0	11·0	240	79	4	11	17	13	1	65·8	22·7	3·0	4·7	3·8
	G, G2-G7	23·0	20·9	188	102	14	8	15	20	18	51·5	31·8	2·2	4·1	10·4
	J	45·0	43·0	267	48	6	11	13	10	10	73·2	14·8	3·0	3·6	5·4
	K	25·0	21·5	225	75	4	8	28	8	17	61·6	21·6	2·2	7·7	6·9
	K2-K4	59·0	53·4	254	42	6	13	21	9	20	69·6	13·1	3·7	5·7	7·9
	K6, K8, K10, K12, K13, K15	7·0	6·7	224	51	2	10	9	59	10	61·4	14·5	2·7	2·5	18·9
	K5, K7, K9, K14, K16														
	K17	10·5	9·3	244	52	5	16	13	25	10	66·8	15·6	4·4	3·6	9·6
	L	47·0	45·2	255	63	10	8	10	10	9	69·9	20·0	2·2	2·7	5·2
	L2-L8, L11														
	L12, L14-L16	33·0	29·5	234	75	12	12	16	13	3	64·1	23·8	3·3	4·4	4·4
	L9, L10, L13	6·0	5·7	220	49	6	15	42	8	25	60·3	15·1	4·1	11·5	9·0
	N	39·0	36·7	272	32	8	13	18	6	16	74·5	11·0	3·6	4·9	6·0
	N2	3·0	3·0	250	41	—	22	33	19	—	68·5	11·3	6·0	9·0	5·2
	N3	2·0	2·0	240	48	—	34	39	2	2	65·8	13·1	9·3	10·7	1·1
	Q	3·0	2·3	205	85	—	6	32	1	36	56·2	23·3	1·6	8·8	10·1
	R	3·0	1·3	141	78	—	5	—	73	68	38·6	21·4	1·4	—	38·6
	S	41·0	40·6	279	39	9	19	9	7	3	76·4	13·2	5·2	2·5	2·7
	S2 S9	21·5	21·2	268	53	5	24	4	10	1	73·4	15·9	6·6	1·1	3·0

¹⁾ Skillnaderna mellan medelantal befintliga och medelantal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda dels vid huvudverkstaden i Örebro, sammanlagt 9 ånglok och 5 lokomotorer, dels å andra uppställningsplatser, sammanlagt 0·6 ellok, 58·2 ånglok, 20·5 motorvagnar, 17·9 rälsbussar och 45·3 lokomotorer. Dessa fordon voro dock under året i aktiv tjänst under sammanlagt 8 071 dagar, nämligen elektrolok 105, ånglok 4 902, motorvagnar 248, rälsbussar 1 501 och lokomotorer 1 315 dagar, samt under reparation m. m. under 2 946 dagar nämligen elektrolok 7, ånglok 1 269, motorvagnar 185, rälsbussar 439 och lokomotorer 446 dagar, vilka icke medräknats vid uträkningen av medelantalen dagar för ovan i tabellen angivna, i tjänst varande fordon. —

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

Fordons- litt.	Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon							Av antalet fordon i tjänst voro				
	befintliga ¹⁾	i tjänst	aktiv tjänst ²⁾	reparation ³⁾	revision	pannspolning	överliggning ⁴⁾	avställning		i aktivt tjänst ⁷⁾	under rep. eller rev. ⁸⁾	under pannspolning	överliggande ⁴⁾	avställda ⁵⁾
								a ⁵⁾	b ⁶⁾	%	%	%	%	%
T, T2	8·6	5·3	192	47	—	6	30	66	24	52·6	12·9	1·6	8·2	24·7
W, W2	8·0	7·1	190	101	6	11	6	36	15	52·0	29·3	3·0	1·7	14·0
Å, Å2, Å5, Å7, Å8	6·5	4·6	236	74	—	17	15	18	5	64·7	20·3	4·6	4·1	6·3
HHJ, SSSJ	3·0	0·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	·
Summa	661·1	597·3	254	55	7	12	17	10	10	69·6	17·0	3·3	4·6	5·5
Smalsp. 891 mm.														
Bp, Ep, L4p, LSp, L12p, L14p, Sp ...	10·0	9·6	276	60	10	9	4	4	2	75·6	19·2	2·5	1·1	1·6
Cp, Lp, L2p, L3p, L5p-L7p, L9p-L11p, L13p, Np, N2p, S2p, Ap	30·0	27·2	240	68	8	11	14	6	18	65·8	20·8	3·0	3·8	6·6
Gp.....	0·7	0·7	·	·	—	·	·	—	—	·	·	—	·	—
Summa	40·7	37·5	248	66	8	10	13	5	15	67·9	20·3	2·7	3·6	5·5
1067 mm.														
L2r, L3r, Nr., Cr-C8r, Kr, K2r, Lr, L4r, L6r, Sr-S7r...	8·0	8·0	268	59	1	18	14	5	—	73·4	16·4	4·9	3·9	1·4
	28·5	28·3	270	54	5	18	11	6	1	74·0	16·2	4·9	3·0	1·9
Summa	36·5	36·3	268	54	4	18	14	6	1	73·4	15·9	4·9	3·9	1·9
Elektro-:														
Xoa2, Xoa4														
Xa1, Xa3 ...	15·0	13·8	244	82	1	—	1	22	15	66·9	22·7	—	0·3	10·1
Övriga-:														
Xod1-Xod6, Xd1, Xd2, XDd1, XFb...	16·0	2·1	—	—	—	—	—	365	—	—	—	—	—	100·0
Xog3, Xb2, Xg1, Xg3, XDg1, XDg2 ...	11·0	8·3	204	104	—	—	3	47	7	55·9	28·5	—	0·8	14·8
Xomg2	1·0	1·0	146	197	9	—	2	—	11	40·0	56·4	—	0·6	3·0
Xomg3, Xomg4, Xmg4-Xmg6 ..	6·0	3·3	176	56	17	—	13	100	3	48·2	20·0	—	3·6	28·2
Summa	34·0	14·7	165	85	5	—	3	101	6	45·2	24·7	—	0·8	29·3
Hjulsussar														
Yo, Yo1, Yo2, YDo1.....	72·3	70·0	276	71	4	—	3	9	2	75·6	20·6	—	0·8	3·0
Y, YT	63·5	49·2	239	64	4	—	16	8	34	65·5	18·6	—	4·4	11·5
Yp	4·0	3·3	203	101	9	—	12	22	18	55·6	30·1	—	3·3	11·0
Yop, Yo1p ...	6·8	6·2	266	45	13	—	—	1	40	72·9	15·9	—	—	11·2
Yr.....	1·0	1·0	101	162	—	—	65	9	28	27·7	44·4	—	17·8	10·1
Yotr.....	1·1	1·1	183	133	18	—	10	18	3	50·1	41·4	—	2·7	5·8
Summa	148·7	130·8	258	69	4	—	9	9	16	70·7	20·0	—	2·5	6·8
Lokomotiver⁹⁾														
Z	53·0	27·8	217	46	1	—	49	28	24	59·5	12·9	—	13·4	14·2
Z2, Z3	17·5	13·4	222	82	—	—	41	8	12	60·8	22·5	—	11·2	5·5
Z4	44·5	33·1	219	72	—	—	51	9	14	60·0	19·7	—	14·0	6·3
Z5	21·0	16·4	252	21	1	—	64	5	22	69·1	6·0	—	17·5	7·4
Z6	3·0	1·0	154	198	—	—	1	12	—	42·2	54·2	—	0·8	3·3
Zp	2·0	0·8	·	·	—	—	·	·	·	·	·	—	·	·
Z2p	1·0	1·0	215	2	—	—	51	61	36	58·9	0·5	—	14·0	26·6
Zr.....	4·0	2·2	142	160	—	—	24	33	6	38·9	43·8	—	6·6	10·7
Summa	146·0	95·7	222	60	—	—	50	15	18	60·8	16·4	—	13·7	9·1

1) Inklusiv tid för putsning. — 2) Inklusiv dagar för gång till och från reparations- eller revisionsplats samt dagar i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — 3) Till följd av inträffad söm- och helgdag, inställda tåg o. d. — 4) I väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — 5) Å sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive tåning till banavdelningen, Ej m. fl. och inkl. lok för uppvärmning av vagnar före tågs avgång m. m. — 6) Inklusiv fordon under utsnitt. — 7) Inklusiv fordon under gång till och från reparations- eller revisionsplats samt fordon i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — 8) Härunder ingår även lokomotorer, som förut voro avdelade för huvudverkstäder och förrädsavdelningen i Örebro.

Översikter över av vattenfallsstyrelsen och Sydsvenska Kraft-A.B. till S J levererad elektrisk energi och förbrukningen av densamma samt över förbrukningen av bränsle å lok och motorvagnar m. fl. samt kostnader härför.

Elektrisk energi.

Förbrukningsändamål, resp. kostnadens art	S J utom malmбанan						Malmбанan	
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen	
	År 1943	+ - mot f. å.	Vattenfallsstyrelsen		Sydsvenska Kraft-A. B.		År 1943	+ - mot f. å.
			År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.		
<i>Energiförbrukning i miljoner kWh.</i>								
Lev. totalmängd ¹⁾	763·2	+ 17·8	617·8	+ 18·2	145·9	- 0·4	94·0	+ 6·6
Härav använd för:								
maskintj.n ²⁾ , 50 p/s	736·5	+ 15·8	597·1	+ 16·6	139·4	- 0·7	77·8	+ 8·0
varav för viss upp- värmning ³⁾ , 16 ² / ₃ p/s	20·2	- 6·3	16.5	- 5·0	3·7	- 1·3	—	—
belysning m. m. ⁴⁾ , 50 p/s	18·7	+ 0·9	14·2	+ 0·7	4·5	+ 0·2	5.5	- 1·2
verkstadsdrift ⁵⁾ , 50 p/s	8·0	+ 1·6	6·0	+ 1·5	2·0	+ 0·1	1·0	- 0·2
uppvärmning av lo- kaler m. m. ⁶⁾ , 15 p/s	—	—	—	—	—	—	8·5	—
<i>Energikostnad i tusental kronor.</i>								
Fasta avgifter	2 726·1	+ 211·0	2 276·0	+ 147·4	450·1	+ 63·6	1 000·0	—
Rörliga »	12 153·6	+ 291·8	9 339·5	+ 176·8	2 814·1	+ 115·5	441·7	+ 45·3
Summa	14 879·7	+ 502·8	11 615·5	+ 323·7	3 264·2	+ 179·1	1 441·7	+ 45·3
<i>Medelkostnad per kWh, öre.</i>								
Fast avgift	0·357	+ 0·019	0·368	+ 0·013	0·308	+ 0·044	1·064	- 0·074
Rörlig »	1·594	+ 0·003	1·513	- 0·017	1·929	+ 0·084	0·470	+ 0·019
Total avgift	1·951	+ 0·022	1·881	- 0·004	2·237	+ 0·128	1·534	- 0·055

1) Till största delen mätt vid leveransställena, nämligen vad beträffar S J utom malmбанan, trefasström, mätt vid omformarestationernas intagssidor, och vad beträffar malmбанan dels enfasström, mätt vid kraftverket i Porjus, dels trefasström (cirka 20 %), mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — 2) Vid S J utom malmбанan trefasström, mätt vid omformarestationernas intagssidor, vid malmбанan enfasström, mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — 3) Mätt vid förbrukningsplatserna, nämligen fasta, större värmeposter, och använd för uppvärmning av stillastående tåg. Motsvarande bruttomängd kan svårligen beräknas med tillräcklig noggrannhet. — 4) Mätt i driftcentralerna (omformare- resp. transformatorstationer) och vad beträffar malmбанan, omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — 5) Mätt vid förbrukningsplatserna, nämligen huvudverkstäderna i Örebro, Malmö och Notviken samt driftverkstaden i Hagalund övre, och omräknad till värde, avseende omformarestationernas intagssidor, vad beträffar verkstäder vid S J utom malmбанan, och kraftverket i Porjus, vad beträffar huvudverkstaden i Notviken. — 6) Mätt vid förbrukningsplatserna, nämligen fasta, större värmeposter, och använd dels för uppvärmning av stillastående tåg, dels och huvudsakligen för uppvärmning av lokaler. Motsvarande bruttomängd kan svårligen beräknas med tillräcklig noggrannhet.

Stenkol, brännertorv och lokved.

Här ingå 134 485¹⁾ ton utländska (f. å. 149 808), 23 045 ton svenska (f. å. 29 022) stenkol, 50 432 ton brännertorv (f. å. 10 473) och 1 087 312 m³ ved, varav 1 079 600 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för elduggöring å loken (f. å. 1 140 291, varav 1 132 500 som lokbränsle). De svenska stenkolen, brännertorven och veden äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0'64, 0'50 och 0'11—0'19; jfr. sid. 00.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad	
	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	per ton	
	ton	ton	kg	kg	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	År 1943	+ - mot f. å.
Ånglok	358 010	— 8 441	1 438	— 54	35 977'7	+ 2 432'1	144'48	+ 7'91	100'49	+ 8'95

Kostnad.....	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 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.
Medelförbrukningspris..	65'00	—	35'00	—	62'58	+ 2'58	20'27	+ 1'41
	65'00	—	35'00	—	61'25	+ 1'25	20'50	+ 1'62

Bränsleförbrukningen och kostnaden härför för lok av olika littera framgår av tabell å sid. 44—45.

¹⁾ Inkl. 364 ton stenkolsbriketter. — ²⁾ För den egentliga lokveden (cirka 97 % av ovan angivna vedmängd), således bortsett från att mindre partier lövved, slipersved m. m. använts som lokved (se sid. 44), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Oljebränsle samt gengasved och -träkol.

Bränsleslag Fordon	Förbrukad mängd		Kostnad (exkl. transp.-kostn. å S J ¹⁾)				Medelförbrukningspris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 8)	
	Summa		Summa		Medelkostnad per liter			
	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.	År 1943	+ - mot f. å.
	liter	liter	tusental kr.	tusental kr.	öre	öre		
<i>Bensin, bentyl o. motyl.²⁾</i>							öre pr l. ³⁾	öre pr l. ³⁾
Motorvagnar	44	— 117	—	— 0'1	61'4	— 15'6		
Rälsbussar	8 964	— 23 501	7'8	— 17'7	68'5	— 9'9	bent. 69'8	— 11'2
Lokomotorer	1 332	— 3 198	1'1	— 2'6	67'7	— 11'1	mot. 66'6	— 2'9
Summa	10 340	— 26 816	8'9	— 20'3	67'6	— 10'8		
<i>Solarolja:</i>								
Motorvagnar	—	—	—	—	—	—	—	—
Rälsbussar	—	—	—	—	—	—	—	—
Lokomotorer	—	— 3 411	—	— 1'8	—	—	—	—
Summa	—	— 3 411	—	— 1'8	—	—	—	—
<i>Fotogen:</i>								
Lokomotorer	1 147	— 291	0'6	— 0'2	52'3	— 0'9	53'0	—
<i>Gengasved:</i>	hl.	hl.			kr. pr hl	kr. pr hl	kr. pr hl	kr. pr hl
Motorvagnar	25 332	+ 11 626	57'9	+ 26'9	2'29	+ 0'03		
Rälsbussar	165 393	+ 107 480	383'1	+ 250'4	2'32	+ 0'03		
Lokomotorer	65 654	+ 28 227	150'4	+ 58'7	2'29	— 0'16	2'28	+ 0'01
Summa	256 379	+ 147 333	591'4	+ 336'0	2'31	— 0'03		
<i>Gengasträkol:</i>								
Motorvagnar	2 149	+ 1 254	8'6	+ 4'8	4'00	— 0'25		
Rälsbussar	101 466	— 65 603	445'0	— 263'6	4'39	+ 0'15	4'66	+ 0'33
Lokomotorer	39 997	— 1 941	184'6	+ 5'9	4'61	+ 0'35		
Summa	143 612	— 66 290	638'1	— 252'9	4'44	+ 0'20		

Oljebränsle-, gengasved- och träkolsförbrukningen samt kostnader för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 46 o. 47.

¹⁾ Och exkl. skatt å bensin, bentyl och motyl, som ingår i S J förbrukningspris men av staten återläres för i järnvägsdrift förbrukade mängder och gottskrivs vederbörliga bränsleavgiftskonton. — ²⁾ År 1943 endast motyl utom 91 bentyl, som förbrukats för motorvagnar. — ³⁾ Vid leverans i fat.

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påfordrad för lok m. n

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbruk						
			Utländska stenkol	Sten- kols- briketter	Svenska stenkol	Bränn- torv	Ved	S:a efter evalv. till utl. kol ¹⁾	Per 100 lokkm
Littera- grupp- nr (=art- konto- nr)	Litt.		ton	ton	ton	ton	m ³	ton	kg
Ånglok.									
01	A, Å2	5 ^o	9 301	—	104	286	12 156	11 563	1 418
02	A3—5	8 ^o		—	—	—	—	—	—
04	B	73 ^s	33 396	—	4 137	2 225	63 452	47 868	1 765
05	B2	3 ^s	997	1	196	508	55	1 387	1 533
07	C	3 ^o	893	—	—	—	6 293	1 955	1 220
08	C2—4	4 ^o	56	—	1	372	11 300	2 150	1 288
09	E, E2	128 ^s	17 864	14	3 308	4 618	372 616	85 209	1 573
10	E3—5	11 ^o	229	14	444	203	34 347	6 428	1 844
12	G, G2—7	20 ^o	9 723	—	1 145	60	15 232	13 057	1 763
14	J	43 ^o	2 787	—	354	1 357	100 733	20 697	1 219
16	K	21 ^s	996	—	699	1 985	27 975	7 159	1 593
17	K2—4	53 ⁴	3 706	10	1 682	9 490	33 204	15 143	1 888
18	K6, 8, 10, 12, 13, 15	6 ^o	970	1	374	1 087	2 030	2 097	1 455
19	K5, 7, 9, 11, 14, 16, 17	9 ^o	929	115	100	609	10 526	3 189	1 252
21	L	45 ^s	2 309	—	203	3 245	148 875	29 194	1 173
22	L2—8, 11, 12, 14—16	29 ^s	5 455	1	765	5 901	36 770	15 104	1 340
23	L9, 10, 13	5 ^o	449	—	52	445	4 291	1 429	1 021
25	N	36 ^o	8 463	—	980	6 599	26 971	16 942	2 794
26	N2	3 ^o	1 194	—	972	—	104	1 834	1 738
27	N3	2 ^o	640	12	194	278	22	919	1 834
29	Q	2 ^s	205	—	—	2	1 078	388	904
31	R	1 ^o	54	—	—	—	9	56	800
34	S	40 ^o	7 074	168	4 965	1 829	72 586	23 588	1 228
35	S2—6	21 ^o	6 921	25	2 136	1 638	26 052	13 530	1 295
37	T, T2	5 ^s	1 453	—	12	584	1 036	1 928	2 100
38	W, W2	7 ^s	1 579	2	218	900	3 277	2 724	1 161
39	Å, Å2, 5, 7, 8	4 ^o	500	1	4	698	1 501	1 106	1 215
40	Bp, Ep, L4p, Sp, 12p, 14p, Sp	9 ^o	872	—	—	1 439	17 052	4 470	845
41	Cp, 1p, L2p, 3p, 5p—7p, 9p—11p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp	27 ^o	2 626	—	—	649	37 455	9 274	945
42	Gp	0 ^o	184	—	—	—	7	185	964
44	L2r, 3r, Nr	8 ^o	5 038	—	—	1 870	2 359	6 371	1 390
45	Cr, C2r—8r, Kr, K2r, Lr, L4r—6r, Sr, S2r—7r	28 ^s	7 258	—	—	1 555	17 948	11 066	948
Samtliga SJ ånglok å SJ		671¹	134 121	364	23 045	50 432	1 087 312	358 010	1 438
varav för lok: å I distriktet...		56	6 530	—	—	—	70 489	18 430	1 397
» II » ...		91	14 791	—	—	8 909	164 058	46 937	1 624
» III » ...		128	31 978	364	22 517	25 672	17 453	62 535	1 613
» IV » ...		144	25 231	—	—	—	400 684	92 879	1 448
» V » ...		96	23 888	—	—	—	186 693	55 406	1 621
» VI » ...		156	31 703	—	528	15 851	247 935	81 823	1 172
Samtliga		671	134 121	364	23 045	50 432	1 087 312	358 010	1 438
Häraf för smalspåriga lok		73 ^s	15 978	—	—	5 513	74 821	31 366	994

¹⁾ Svenska stenkol, brännorv och ved (lok- 1 058 718, osort. 4 899, pann- 2 675, slipers- 21 017, löv- 3 m³), evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0,64, 0,50, 0,17, 0,17, 0,16, 0,11 och 0,10. — ²⁾ Bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per bruttotonkm erhållen genom delning av bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per 100 lokkm, inkl. till lokkm evalverade växlingstimmar m. m., med antalet bruttotonkm per 100 lokkm i tågtjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalerna ingå icke tonkm av lok. Bränslemängder och bränslekostnader inkludera mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm, svarande mot dylik tjänst, icke beräknats. Bränslemängd och bränslekostnad samt underhållskostnad¹ per 100 bruttotonkm i tågtjänst har därför icke angivits för de loklitteragrupper,

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

ning	K o s t n a d e r								Fordonsslag, littera
	Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg-tjänst (kg ²)		
	Bränsle	Smörj- medel ²⁾	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Under- håll	
81	901 ⁰	32 ⁰	191 ⁵	110 ⁵⁰	3 ⁹²	23 ²¹	—	—	Ånglok
69	3 859 ²	120 ⁷	1 151 ⁹	142 ⁵³	4 ⁴⁶	40 ¹²	5 ⁵³	1 ⁵⁶	A, A2
134	109 ⁰	6 ⁶	30 ⁸	120 ⁴⁴	7 ²⁹	30 ³¹	10 ⁵¹	2 ⁶⁵	A3-5
101	192 ⁰	4 ⁶	36 ⁸	119 ⁸⁵	2 ⁸⁷	22 ⁵¹	9 ⁹⁵	1 ⁸⁷	B
145	267 ⁴	7 ⁷	58 ⁸	160 ²²	4 ⁶¹	33 ³¹	18 ⁰³	3 ⁷⁵	B2
67	9 440 ¹	219 ⁴	1 879 ⁵	174 ²⁹	4 ⁰⁵	31 ⁶⁹	7 ³⁷	1 ³⁴	C
70	782 ⁵	18 ⁹	165 ⁵	224 ⁵³	5 ⁴²	42 ⁵⁵	8 ⁴⁶	1 ⁶⁰	C2-4
44	1 013 ⁸	40 ¹	479 ⁹	136 ⁸⁵	5 ⁴¹	62 ¹⁵	3 ⁴⁵	1 ⁵⁷	E, E 2
103	2 406 ²	75 ¹	467 ⁸	141 ⁷²	4 ⁴²	26 ⁰⁵	11 ⁹⁷	2 ²⁰	E3-5
99	805 ¹	25 ²	278 ²	179 ¹⁹	5 ⁶¹	46 ²⁹	11 ¹⁴	2 ⁸⁸	G, G2-7
—	1 603 ¹	43 ⁰	379 ⁵	199 ⁸⁹	5 ³⁶	24 ⁶⁵	—	—	J
112	190 ⁰	7 ¹	25 ⁰	131 ⁸⁵	4 ⁹³	13 ⁸⁸	10 ¹¹	1 ⁰⁶	K
140	336 ⁰	13 ⁷	78 ⁷	131 ⁸⁷	5 ³⁸	25 ⁸⁸	14 ⁷⁵	2 ⁹⁰	K2-4
103	3 503 ⁵	75 ²	673 ⁷	140 ⁷⁵	3 ⁰²	26 ¹⁰	12 ³⁵	2 ²⁹	K6, 8 m. fl.
95	1 541 ⁰	49 ²	556 ⁹	136 ⁶⁹	4 ³⁶	46 ³⁴	9 ⁷³	3 ³⁰	K5, 7 m. fl.
133	148 ⁰	5 ³	55 ⁵	105 ⁷¹	3 ⁷⁹	33 ¹⁵	13 ⁸²	4 ³³	L
—	1 590 ⁶	45 ⁷	323 ⁴	262 ³⁶	7 ⁵⁴	27 ⁰⁵	—	—	L2-8 m. fl.
55	116 ⁹	10 ⁴	17 ⁸	110 ⁸¹	9 ⁸⁶	15 ⁵¹	3 ⁵³	0 ⁴⁹	L9, 10, 13
59	70 ¹	2 ⁶	29 ⁷	139 ³²	5 ¹⁹	52 ⁰¹	4 ⁴⁹	1 ⁶⁷	N
119	37 ⁶	1 ⁸	26 ⁶	87 ⁶⁵	4 ²⁰	51 ⁴⁵	11 ⁵⁶	6 ⁷⁸	N2
—	3 ⁸	0 ¹	13 ³	54 ²⁹	1 ⁴³	154 ⁶⁵	—	—	N3
97	2 323 ¹	81 ⁰	501 ⁷	120 ⁹⁰	4 ²²	24 ⁸⁴	9 ⁵³	1 ⁹⁶	Q
101	1 201 ⁶	48 ²	256 ⁸	114 ⁹⁶	4 ⁶¹	23 ³¹	9 ⁰⁰	1 ⁸⁷	R
95	156 ⁰	5 ⁵	112 ⁰	169 ⁹³	5 ⁹⁹	95 ⁹⁷	7 ⁶⁹	4 ³⁵	S
151	241 ⁷	10 ⁰	114 ⁸	103 ⁰³	4 ²⁶	43 ⁶⁷	13 ⁴⁴	5 ⁷⁰	S2-9
178	109 ⁵	4 ⁹	58 ⁹	120 ³³	5 ²⁹	50 ⁵⁶	17 ⁶⁰	7 ³⁹	T, T2
94	510 ⁴	14 ⁴	173 ³	96 ⁴⁸	2 ⁷²	30 ⁷⁷	10 ⁷¹	3 ⁴²	W, W2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Å, Å2 m. fl.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bp, Ep m. fl.
126	1 010 ¹	37 ⁷	339 ⁷	102 ⁹⁸	3 ⁸⁴	31 ³³	13 ⁷⁵	4 ⁴⁸	Cp, Lp m. fl.
53	12 ⁵	0 ⁸	—	65 ¹⁰	4 ¹⁷	—	3 ⁵⁸	—	Gp
105	511 ¹	15 ¹	139 ⁵	111 ⁴⁷	3 ²⁹	27 ⁷³	8 ⁴⁵	2 ¹⁰	L2r, 3r, Nr
109	984 ⁸	53 ⁶	223 ⁶	84 ³⁷	4 ⁵⁹	16 ³⁹	9 ⁶⁶	1 ⁸⁸	Cr, C2r-8r m. fl.
83	35 977 ⁷	1 075 ⁶	8 841 ¹	144 ⁴⁸	4 ³²	31 ⁴⁰	8 ³⁷	1 ⁸²	Samtliga
80	2 090 ³	57 ⁶	⁵⁾ 224 ⁰	144 ⁰¹	4 ³⁷	•	8 ²⁶	•	I distriktet
86	4 949 ⁴	124 ³	⁵⁾ 402 ⁶	169 ⁴¹	4 ³⁰	•	8 ⁹⁸	•	II »
97	5 006 ⁷	230 ⁰	⁵⁾ 362 ⁸	128 ¹²	5 ⁹³	•	7 ⁶⁷	•	III »
76	9 972 ⁶	233 ⁷	⁵⁾ 743 ⁸	154 ⁵⁵	3 ⁶⁴	•	8 ¹²	•	IV »
80	5 585 ⁷	159 ⁶	⁵⁾ 483 ³	159 ⁹⁰	4 ⁶⁷	•	7 ⁸⁵	•	V »
84	8 373 ⁰	270 ⁴	⁵⁾ 660 ⁴	117 ⁶³	3 ⁸⁷	•	8 ⁴⁷	•	VI »
83	35 977 ⁷	1 075 ⁶	2 876 ⁹	144 ⁴⁸	4 ³²	31 ⁴⁰	8 ³⁷	1 ⁸²	Samtliga
109	3 028 ⁹	121 ⁶	876 ¹	96 ⁰⁰	3 ⁸⁵	24 ⁷⁸	10 ⁵²	2 ⁷²	Härav smalsp.

för vilka antalet lokkm till större delen (över 55%) utgjorts av till lokkm evaluerade växlingstimmar, nämligen loklitteragrup-
perna 17, 25 och 31. — ²⁾ Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. —
³⁾ Härav enligt beräkning cirka 7 700 m³, använda för eldugggöring å lok, och sålunda cirka 1 079 600 m³ som lokbränsle. — ⁴⁾ Eu-
dast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete. De underhålls-
kostnader, som uppstått vid huvudverkstäderna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på
de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning.

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda kostnader härfrö

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Medelantal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning								Per 100 rälsbusskm (ved och kol) hl	Per 1 000 bruttotonkm i tåg-tjänst (ved och kol) hl
			Gengas-		Brännolja (»solar») tusental liter	Fotogen tusental liter	Bensin tusental liter	Bentyl tusental liter	Motyl tusental liter			
Litteragruppernr (=artkontorr)	Littera	ved hl	kol hl									
Rälsbussar.												
32	Yo, Yol, 2, Ydo ...	170 ⁰	122 116	59 504	—	—	—	—	5 ⁶	3 ⁹	4 ¹	
31	Y, YT	49 ²	26 479	38 414	—	—	—	—	3 ²	3 ⁷	4 ³	
34	Yop, Yolp	6 ²	13 857	2 938	—	—	—	—	0 ¹	4 ⁵	3 ⁹	
36	Yotr	1 ¹	893	98	—	—	—	—	—	5 ¹		
33	Yp	3 ³	1 889	506	—	—	—	—	—	2 ⁴	2 ²	
35	Yr	1 ⁰	159	6	—	—	—	—	—	5 ⁹		
Samtliga SJ rälsbussar		130⁸	165 393	101 466	—	—	—	—	8⁹	3⁹	4¹	
										Per tjänstgöringstimme (ved och kol) hl		
Lokomotorer³⁾												
61	Z	27 ⁸	5 499	6 015	—	—	—	—	0 ⁶	0 ³⁸	—	
62	Z2, 3	13 ⁴	12 043	498	—	0 ³	—	—	0 ¹	0 ⁶¹	—	
63	Z4	33 ¹	18 649	32 440	—	0 ³	—	—	0 ³	0 ⁸⁴	—	
64	Z5	16 ⁴	22 738	902	—	—	—	—	0 ³	0 ⁷⁰	—	
65	Z6	1 ⁰	5 073	—	—	0 ⁵	—	—	—	1 ⁹⁴	—	
66	Zp	0 ⁸	439	61	—	—	—	—	—	0 ⁶⁹	—	
67	Z2p	1 ⁰	454	32	—	—	—	—	—	0 ⁴¹	—	
68	Zr	2 ²	759	49	—	—	—	—	—	0 ⁴³	—	
Samtliga SJ lokomotorer		95⁷	65 654	39 997	—	1¹	—	—	1³	0⁷⁰	—	

¹⁾ I antalen rälsbusskm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänsttimmar, evalverade till busskm genom multiplikation, växlings- och stationstjänsttimmar med 10, reservtjänsttimmar med 2; jfr not 1 å sid. 38. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset under olika perioder å olika orter. — ²⁾ Medelantalen erhållna genom delning av kostnaderna per 100 rälsbusskm med antalet bruttotonkm per 100 busskm i tåg-tjänst. Tvåaxlig rälsbuss har ingått med hela sin vikt i beräkningen av de vid medeltalsberäkningarna använda tonkmantalen men mer än tvåaxlig buss med blott så stor del, som svarar mot alla axlarna utom en. För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedeltal

amt 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 rälsbuskm, ¹⁾ kr.			Per 1000 bruttotonkm i tåg ²⁾ tjänst, kr. ²⁾		Fordonslag, littera
Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
Rälsbussar.								
553·0	41·2	1 008·3	12·01	0·90	21·91	12·29	22·43	Yo, Yo1, 2, Ydo.
230·2	17·6	446·9	13·23	1·01	25·69	15·19	29·51	Y, YT
43·6	4·1	125·7	11·62	1·12	31·85	9·44	25·56	Yop, Yo1p
2·4	0·3		12·24	1·53				Yo1r
6·3	0·6	1·1	6·28	0·50	1·07	5·88	1·03	Yp
0·4	0·1		14·29	0·36				Yr
835·9	63·9	1 582·0	12·22	0·93	23·13	12·66	23·97	Samtliga.
Per tjänstgöringstimme ⁴⁾								
Lokomotorer.								
39·4	6·4	85·7	1·29	0·21	2·80	—	—	Z
31·0	3·8	69·3	1·52	0·19	3·40	—	—	Z2, 3
193·0	15·6	161·3	3·18	0·26	2·65	—	—	Z4
57·3	5·8	49·9	1·69	0·17	1·47	—	—	Z5
11·7	2·3	18·5	4·47	0·88	7·07	—	—	Z6
1·3	0·2	1·2	1·80	0·28	1·66	—	—	Zp
1·2	0·2	0·7	1·01	0·17	0·69	—	—	Z2p
1·8	0·3	7·7	0·96	0·16	4·11	—	—	Zr
336·7	34·5	394·3	2·21	0·23	2·59	—	—	Samtliga.

Per 1000 tonkm beräknats, emedan för lokomotorer huvudsakligen utförts växlingstjänst och tonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporteras. — ³⁾ Härunder ingå även lokomotorer, som förut voro avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningen i Örebro. — ⁴⁾ I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen lokomotorkm i tåg²⁾ tjänst och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 60; jfr not 1 å sid. 38. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset under olika perioder å olika orter.

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

Fordonsslag litteraturgruppnummer och littera		Medelantal fordon i tjänst	K o s t n a d e r					
Littera-gruppnr (= art-kontour)	littera		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.		Underhåll per 1 000 bruttotonk i tåg-tjänst ²⁾ kr. ³⁾	
			Smörjmedel ²⁾	Underhåll	Smörjmedel	Underhåll		
Elektrolok.								
(Normalsp., 1435 mm spårvidd).								
69	Bg, s	10'0	3'0	172'1	0'31	17'81	0'89	
51	Dg, Dk, Dr, Ds	317'8	1 574'4	6 136'8	3'58	13'92	0'35	
65	F	3'0	29'2	28'2	6'30	6'03	0'12	
64, 70, 71	Ha, b, c, d	74'9	35'7	678'7	0'76	13'24	0'81	
52	Oa, b ⁴⁾	14'0	125'1	573'3	11'35	48'54	0'45	
53	Oc ⁵⁾	1'8	0'6	23'0	2'26	52'15	—	
54	Od	10'0	41'0	253'1	7'88	40'52	1'93	
67	Oe ⁴⁾	3'6	22'5	81'8	15'91	53'22	0'44	
68	Of, Of ²⁾	17'4	227'9	855'2	11'56	43'67	0'40	
56	Pa	2'0	7'6	78'2	6'55	67'86	5'29	
57	Pb	4'0	34'4	129'1	8'58	31'64	1'54	
59	Ua ⁵⁾	3'0	3'2	67'9	3'73	46'10	—	
60	Ub	65'8	130'7	453'5	5'08	11'17	0'38	
62	Uc ⁵⁾	1'0	0'2	5'1	0'61	9'43	—	
66	Öa ⁵⁾	2'0	—	3'9	—	12'19	—	
61	Öb ⁵⁾	7'9	1'4	93'7	1'30	53'70	—	
63	Öc ⁵⁾	12'0	4'2	159'8	1'77	41'72	—	
72	Öd ⁵⁾	2'9	0'4	11'0	0'74	12'97	—	
Samtliga S J elektrolok		553'1	2 241'9	9 804'4	3'91	16'38	0'39	
varav å I—V distr. utom malmbanan		•	1 816'7	7 623'8	3'43	13'81	0'36	
» » malmbanan		•	416'2	2 144'6	9'33	44'71	0'55	
» » främ. jvg (Rgn—Narvik)...		•	9'0	36'0	10'84	43'27	0'41	
Elektromotorvagnar.								
Normalsp. (1435 mm) (litt.-gruppnr 01)								
		13'8	12'6	149'3	1'03	12'25	2'43	
Bränsleförbrukning								
Medelantal vagnar i tjänst	Gengas-		Brännolja »solar» tusental liter	Bensin, bentyl och motyl liter	Ved och kol		Per 1 000 bruttotonk i tåg-tjänst ²⁾ hl	
	ved hl	kol hl			Per 100 motorvagn-km ²⁾ , hl			
Normalsp. (1435 mm) (litt.-gruppnr 11, 12)	10'4	13 950	631	—	—	5'7	2'5	
Smalsp. (891 mm) (litt.-gruppnr 13, 14)	4'3	11 382	1 518	—	8)44	7'0	2'4	
K o s t n a d e r								
Medelantal vagnar i tjänst	Totala, tusental kr.			Per 100 motorvagnkm kr.			Per 1 000 bruttotonkm i tåg-tjänst, kr. ³⁾	
	Bränsle ²⁾	Smörjmedel ²⁾	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll
Normalspåriga	10'4	35'0	7'0	70'7	13'73	2'75	27'73	6'13
Smalspåriga	4'3	31'6	8'3	46'6	17'06	4'48	25'16	5'91

¹⁾ Uppgifter rörande elektroloken och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tills vidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifters uteslutande ur 1935 års drifttjänststatistik; se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 42. — ²⁾ Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle- och smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ³⁾ Medelantalen erhållna genom delning av underhållskostnaden per 100 lokkm med antalet bruttotonkm pr 100 lokkm i tåg-tjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalen ingå icke tonkm av lok. Av tonkm för motorvagnar är så stor del, som svarar mot 1 axel, räknad som lokkm. — ⁴⁾ Se not 4 å sid. 35. — ⁵⁾ Med lok litt. Oc, Ua, Ue och Ö utfördes huvudsakligen växlingstjänst, varför medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för dessa; jfr not 2 å sid. 44. — ⁶⁾ Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 46. — ⁷⁾ Inklusive till kilometer evalverande växlings-, stations- och reservtjänsttimmer; jfr not 1 å sid. 34. — ⁸⁾ Härav bentyl 9 och motyl 35 l.

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 & svensk sträcka	Summa		kronor	per 1000 vagnaxelkm kr.
Personvagnar:								
2-axliga: C, EC	1 816	.	.	.	.	.	.	.
CD, ECD	26	.	.	.	.	.	.	.
CDF, ECDF	10	.	.	.	.	.	.	.
CF, ECF	298	.	.	.	.	.	.	.
4-axliga: CC2	212	.	.	.	.	.	.	.
Summa	2 362	.	.	.	.	.	2 529 953	.
4-axliga: Ao	256	.	.	.	.	.	.	.
ABCo	44	.	.	.	.	.	.	.
ACo	204	.	.	.	.	.	.	.
Bo, EBo	236	.	.	.	.	.	.	.
BCo, EBCo	1 440	.	.	.	.	.	.	.
BFo, EBFo	64	.	.	.	.	.	.	.
EBDo, EBDFo	8	.	.	.	.	.	.	.
Co, ECo	2 984	.	.	.	.	.	.	.
CDo, ECDo, ECDFo	72	.	.	.	.	.	.	.
CFo, ECFo	156	.	.	.	.	.	.	.
Ro	140	.	.	.	.	.	.	.
RCo	20	.	.	.	.	.	.	.
Summa	5 624	.	.	.	.	.	8 910 563	.
Post- och resgodsvagnar samt rälsbussläpvagnar:								
2-axliga: D, ED	36	.	.	.	.	.	.	.
DF, EDF	74	.	.	.	.	.	.	.
F, EF	1 298	.	.	.	.	.	.	.
UF	100	.	.	.	.	.	.	.
Summa	1 508	.	.	.	.	.	842 499	.
4-axliga: Do, EDo	92	.	.	.	.	.	.	.
DFo, EDFo	388	.	.	.	.	.	.	.
Fo, EFo	212	.	.	.	.	.	.	.
UCDo, UCFo, UCDFo	40	.	.	.	.	.	.	.
Summa	732	.	.	.	.	.	718 863	.
Summa person-, post- och resgodsvagnar	10 226	889 529	19 403	14	908 946	88 886	13 001 878	14·30
Härav smalspåriga	638	.	.	—	27 497	43 099	648 493	23·58
Slutna godsvagnar:								
2-axliga: G, H	17 608	560 160	473 093	18	633 271	35 965	3 212 562	5·07
Härav smalspåriga	821	7 821	183	—	8 004	9 749	57 910	7·24
Öppna gods- och specialvagnar:								
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q;	39 988	865 269	489 335	71	954 675	23 874	4 326 031	56·79
3-axliga: M, Q 12, 34, Sa;								
4-, 6- och 10-axliga: Ib, Ibr, Ibö, Mb, Ob, Q, Sb, d.								
Härav smalspåriga								
4 348	21 980	224	—	22 204	5 107	261 688	511·79	
Malmvagnar (å malmb.): 3-axl.: M	10 341	225 707	10 139	—	235 846	22 807	1 239 580	5·26
Trafikpresenningar	—	—	—	—	—	—	1 919 008	2·09

¹⁾ Inklusivt 1 440 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilkas agnars 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⁾ Inklusivt det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämnda 1 440 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen: av person-, post- och resgodsvagnar 23 160 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 142 822 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 36 097 000 km. Icke heller ingå axlar av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda axelkm. Dessa axelkm räknas i sin helhet som lokkm (se sid. 34, 35 m. fl.), emedan underhållskostnad för de delar av motorvagn resp. rälsbuss, som motsvarar person-, post- och resgodsvagnar, svårigen kunna särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagn resp. rälsbuss. **Hela** antalen motorvagns- resp. rälsbusskm och **hela** underhållskostnaden ingå därför i föregående tabeller över loktjänsten m. m. och kostnader för denna. — ³⁾ För SJ och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnader för övriga, i SJ vagnpark inregistrerade vagnar. — ⁴⁾ Approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm. — ⁵⁾ Inkl. kostnad för trafikpresenningar (se nedan). Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omnämnda, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxelkm (23 874 × 1 440 = 34 378 560), vilket antal troligen är i överkant. — ⁶⁾ Exkl. kostnad för trafikpresenningar.

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r															Littera									
	Örebro			Malmö			Notviken			Samtliga huvudverkstäder			Örebro				Borås								
	R e p . - k l a s s																R e p . - k l a s s								
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C		A	B	C						
E l e k t r o l o k															Å n g l o k										
Bg	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	A	3	—	—	—	—								
Bs	3	2	1	—	—	—	—	—	3	2	1	B	24	9	1	—	—								
Dg	5	8	23	112	1	62	—	—	117	9	190	C	—	—	—	2	2								
Dk	1	—	7	63	—	20	—	—	64	—	27	E	8	2	1	5	2								
Ds	1	—	8	35	—	32	—	—	36	—	40	E2	9	2	—	1	—								
F	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	G	10	3	1	—	—								
Ha	11	1	23	—	—	—	—	—	11	1	23	J	5	—	—	—	4								
Hb	9	—	12	—	—	5	—	—	9	—	17	K, K2	2	—	—	4	6								
Hc	—	—	5	—	—	3	—	—	—	—	8	K3	1	—	—	—	—								
Hd	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	K4	6	—	1	—	—								
Oa	—	—	—	—	—	—	5	3	5	3	4	L	2	1	1	4	4								
Ob	—	—	—	—	—	—	1	2	1	2	1	N	5	1	—	1	2								
Oc	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	R	—	1	—	—	—								
Od	—	—	—	—	—	—	1	5	1	5	3	S	8	—	—	2	4								
Oe	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	S2	—	—	—	—	—								
Of	—	—	—	—	—	—	9	4	9	4	11	T	3	—	1	—	—								
Pa	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	W	—	—	—	—	—								
Pb	—	—	—	—	—	—	2	1	2	1	2	Å	—	—	—	1	1								
Ua	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	F. d. EJ	—	—	—	—	—								
Ub	14	—	18	—	—	15	—	—	14	—	37	Summa	86	19	6	20	25								
Öl	3	—	—	—	—	3	—	—	3	—	4														
Öc	4	—	4	—	—	—	—	—	4	—	4														
Öd	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2														
Summa	53	11	106	210	1	140	18	19	33	281	31	1282													

Anm. Ang. innebörden av beteckningarna för reparationsklasser se SJ särtryck nr 264.

H u v u d v e r k s t ä d e r (forts.)

Hälsingborg och Malmö			Ystad och Ronneby			Östersund och Notviken			Samtliga huvudverkstäder			Driftverkstäder ⁵⁾			Kalmar Verkst. A.-B.		
R e p . - k l a s s																	
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Å n g l o k (forts.)																	
A	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	—	1	—	14	—	—	25	9	15	—	8	2	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	8	—	—	—	—	—	—
E	—	2	—	1	1	7	13	3	27	10	14	—	7	1	—	—	—
E2	—	—	—	—	—	—	13	13	23	15	3	—	1	1	—	—	—
G	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	1	—	2	—	—	—	—
J	—	1	—	1	1	11	5	2	11	8	13	—	5	—	—	—	—
K, K2	2	—	1	3	1	12	2	1	13	8	18	—	—	—	—	—	—
K3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
K4	—	—	²⁾ 1	—	—	4	2	—	8	—	6	—	—	—	—	—	—
L	5	3	3	1	—	3	13	5	25	13	13	—	4	—	—	—	—
N	—	3	—	—	1	1	—	—	6	7	2	—	—	—	—	—	—
R	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
S	2	1	1	6	6	44	1	—	19	11	48	—	6	—	—	—	—
S2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
T	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—
W	—	—	—	1	1	6	1	—	2	1	6	—	—	—	—	—	—
Å	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	2	—	—	—	—	—	—
F. d. EJ	—	—	—	³⁾ 10	³⁾ 3	³⁾ 2	—	—	10	3	2	1	1	4	16	5	—
Summa	10	10	6	25	14	106	50	24	6	191	92	152	1	37	9	16	7

¹⁾ Härav 3 lok kl. C vid driftverkstaden i Änge. — ²⁾ Rep. i Malmö. — ³⁾ Rep. i Ronneby. — ⁴⁾ Härav 1 rep. i Notviken. — ⁵⁾ Linköping (3 L-lok kl. B), Uddevalla (2 f. d. EJ-lok kl. A resp. B), Kristinehamn (3 B, 3 E, 4 J, 3 S2-lok kl. B, 1 E, 1 K4-lok kl. C), Gävle (4 B, 1 E, 4 S-lok kl. B), Änge (2 B-lok kl. C, 2 E2-lok kl. B resp. C), Bollnäs (1 B, 1 E-lok kl. B), Vännäs (2 E, 2 G, 1 J, 1 L och 2 S-lok kl. B), Växjö (1 f. d. EJ-lok kl. C).

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade motorvagnar och rälsbussar.

Motorvagnar										Rälsbussar																
Littera	Huvudverkstäder									Littera	Huvudverkstäder															
	Örebro			Malmö och Notviken			Samtliga huvudverkst.				Örebro			Varberg och Östersund			Samtliga huvudverkst.									
	Underhållsart										Rep.-klass															
Srev			Mrev			Mrep			Srev			Mrev			Mrep			A	B	C	A	B	C	A	B	C
Xa....	—	1	—	2)	—	—	2	1	—	Yo....	10	28	4	—	—	3	10	28	7	—	—	—	—	—	—	—
Xo....	5	—	—	1	—	13	6	—	13	YDo...	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Xd....	—	1	1	—	—	—	—	1	1	Y....	13	14	2	—	—	—	13	14	2	—	—	—	—	—	—	
Xg....	—	—	1	—	—	—	—	—	1	Yp....	2	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	5	2	2	3	—	13	8	2	15	Yr....	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
										Summa	27	43	6	—	—	3	27	43	9							

1) Rev. i Notviken.

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r															Driftverkstäder ²⁾ och Kalmar Verkstads A.-B. ³⁾												
	Örebro					Borås					Östersund					Hälsingborg, Ystad och Ronneby ¹⁾					Samtliga huvudverkst.					Rep. klass		
	Rep.-klass					Rep.-klass					Rep.-klass					Rep.-klass					Rep.-klass					Rep. klass		
	II	III	IV	V	III	V	III	V	II	III	IV	V	II	III	IV	V	II	III	IV	V	II	III	V					
A.....	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1				
B.....	5	21	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	21	7	7	—	—	—	—				
C.....	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—				
E.....	4	14	1	2	4	1	21	3	—	—	—	—	1	4	39	1	7	—	—	—	—	—	—	—				
E2.....	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
G.....	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—				
G5.....	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—				
J.....	1	2	1	—	—	—	5	1	—	1	—	1	1	1	8	1	2	—	—	—	—	—	—	—				
K.....	6	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	1	6	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—				
K4.....	8	—	—	1	1	—	2	—	—	1	—	—	8	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—				
L.....	3	3	—	1	2	6	1	—	3	1	2	3	13	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
N.....	2	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	2	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—				
R.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—				
S.....	—	4	—	—	1	2	1	—	7	—	3	—	13	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
S2.....	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
T2.....	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
W.....	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—				
F.d. EJ	7	1	—	—	8	1	—	—	7	—	7	7	7	16	—	8	11	8	4									
Summa	41	64	16	11	18	6	40	6	—	22	1	20	41	144	17	43	11	8	5									

1) Hälsingborg (1 A-, 2 K-, 3 L-, 2 S-pannor kl. III, 1 L-panna kl. IV, 1 E-, 2 L-, 2 N-, 1 S-panna kl. V), Ystad (1 J-, 1 K4-, 5 S-, 3 f. d. EJ-pannor kl. III, 1 J-, 1 K-, 1 N-, 2 S-, 1 W-, 5 f. d. EJ-pannor kl. V), Ronneby (4 f. d. EJ-pannor kl. III, 2 f. d. EJ-pannor kl. V).
 2) Uddevalla (1 f. d. EJ-panna kl. V), Gävle (1 A-panna kl. V). — 3) Kalmar Verkstads AB: 22 f. d. EJ-pannor, varav 11 kl. II, 8 kl. III och 3 kl. V.

Antal vid verkstäderna reparerade tenderar.

Littera	Huvudverkstäder												Driftverkstäder ²⁾ och Kalmar Verkstads A.-B. ³⁾				
	Örebro			Borås			Östersund			Hälsingborg, Ystad och Ronneby ¹⁾			Samtl. huvudverkst.			Rep.-klass	
	Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass			Rep.-klass	
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b
A.....	23	10	1	—	—	—	—	—	2	—	—	25	10	1	1	5	
C.....	8	—	1	4	5	2	1	—	—	—	1	14	6	2	—	—	
E.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
G.....	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	
Gb.....	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	—	—	—	
K.....	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
L.....	19	5	1	9	5	39	21	3	5	7	—	72	38	4	—	5	
R.....	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Ä ₃	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
F. d. EJ	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	8	—	
Summa	61	19	3	14	12	41	22	3	11	7	1	127	60	7	9	11	

¹⁾ Hälsingborg (1 A-, 4 L-tendar kl. a, 6 L-tendar kl. b), Ystad (1 A-, 1 K-, 1 L-tender kl. a, 1 L-tender kl. b, 1 C-tender kl. c), Ronneby (3 f. d. EJ-tendar kl. a). — ²⁾ Linköping (3 L-tendar kl. b), Uddevalla (1 f. d. EJ-tender kl. a), Kristinehamn (1 A-tender kl. a), Gävle (4 A-, 1 L-tender kl. b), Bollnäs (1 A-, 1 L-tender kl. b). — ³⁾ Kalmar Verkstads AB: 1 E-tender kl. b, 7 f. d. EJ-tendar kl. a.

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar.

	Person-, post-, fång- och resgodsvagnar				Godsvagnar					
	Boggi-vagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malmvagnar	
Antal vid årets början befintliga ¹⁾ ...	1 550		1 839		8 528		17 785		3 774	
Revisionsbeteckningar ²⁾	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	
<i>Huvudverkstäder:</i>										
Örebro	5	150	4	1	—	—	3	7	—	
Tomtebodå	1 252	—	319	—	6	—	—	—	—	
Göteborg	209	—	336	83	1 276	498	1 500	701	—	
Varberg	215	1	105	22	—	—	—	—	—	
Malmö	57	144	25	89	18	2	—	—	1	
Hälsingborg	72	—	58	—	85	36	596	66	9	
Ystad	—	—	—	—	3	—	62	—	—	
Ronneby	33	6	40	7	36	—	167	—	—	
Östersund	59	—	97	31	—	—	—	—	—	
Bollnäs	1	—	139	62	562	41	1 464	111	—	
Notviken	75	—	106	2	5	—	1	1	758	
Summa	1 978	301	1 229	297	1 991	577	3 793	886	768	
<i>Driftverkstäder:</i>										
Uddevalla	6	—	3	5	—	6	—	69	—	
Falkenberg	3	—	2	—	4	5	7	13	—	
Malmö	—	—	1	—	—	—	—	—	3	
Växjö	1	—	—	—	—	—	5	10	—	
Summa	10	—	6	5	4	11	12	92	3	
Kalmar Verkstads A.-B.	16	9	10	9	—	22	—	115	—	

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⁾ 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.

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

	Antal rep. resp. rev.	Per 100 fordon av hela antalet vid årets början befintliga sådana
<i>Elektrolok</i> , reparationer	594	110·41
<i>Ånglok</i> , »	505	70·63
<i>Tendrar</i> , »	214	47·45
<i>Lokpannor</i> , »	269	37·62 ¹⁾
<i>Motorvagnar</i> , revisioner och reparationer	25	51·02
<i>Rälsbussar</i> , reparationer.....	79	56·43
<i>Person-, post-, fång- och resgodsvagnar:</i>		
Fyraxliga vagnar (boggivagnar), revisioner (exkl. »storrevisioner») 2 004		129·29
» » » » (»storrevisioner»)	310	20·00
Tvåaxliga vagnar, revisioner (exkl. »storrevisioner»).....	1 245	67·70
» » » » (»storrevisioner»)	311	16·91
<i>Godsvagnar:</i>		
Slutna, revisioner (exkl. »storrevisioner»)	1 995	23·39
» » (»storrevisioner»)	610	7·13
Öppna, » (exkl. »storrevisioner»).....	3 805	21·39
» » (»storrevisioner»)	1 093	6·15
Malmvagnar, revisioner	771	20·43

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

Under treårsperioden 1941—1943 undergingo 875 boggivagnar och 929 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

¹⁾ Per 100 i ånglok inlagda pannor, alltså fränsett antalet befintliga reservlokpannor.

54 Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.

Driftstörningar.

Totala antalet driftstörningar var större år 1943 än under närmast föregående år. Stegningen var i synnerhet för malmbanan avsevärd, nämligen icke mindre än nära 50 % mot omkring 2 % vid SJ utom malmbanan, vilken sistnämnda ökning dessutom till största delen uppväges av en motsvarande ökning av banlängden, så att ökningen av antal fall per 100 bankilometer blott uppgick till 0.2 % vid SJ utom malmbanan mot nära 50 % vid malmbanan. Antalen störningar år 1943, deras fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas inom varje grupp medelvaraktighet framgå av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp	Driftstörningar									
	S J utom malmbanan					Malmbanan				
	Antal				Medelvaraktighet per fall, minuter	Antal				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		S:ma	Per 100 km spårängd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	Per 100 km banlängd för el. drift	% av hela antalet störningsfall	
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	1 413	21.8	35.2	5.51	8.5	784	133.7	174.5	31.45	4.1
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar ...	1 639	25.3	40.9	6.39	0.8	83	14.2	18.5	3.33	3.9
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	1 668	25.7	41.6	6.50	0.3	1	0.2	0.2	0.04	5 646.0
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	627	9.7	15.6	2.44	0.7	68	11.6	15.1	2.73	1.6
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	1 749	26.9	43.6	6.81	3.2	171	29.2	38.1	6.86	1.0
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	556	8.6	13.9	2.17	4.7	47	8.0	10.4	1.89	35.8
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	83	1.3	2.1	0.32	2.4	11	1.9	2.4	0.44	3.5
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	171	2.6	4.3	0.67	5.1	26	4.4	5.8	1.04	9.1
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	139	2.1	3.3	0.54	11.8	44	7.5	9.8	1.76	31.7
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	56	0.8	1.4	0.22	6.0	1	0.2	0.2	0.04	28.0
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	60	0.9	1.5	0.23	5.1	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycksfall såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	45	0.7	1.1	0.18	34.9	3	0.5	0.7	0.12	425.3
13. Öpppgiven orsak	17 457	269.0	435.4	68.02	0.2	1 254	213.9	279.0	50.30	0.5
Summa år 1943	25 663	395.4	640.1	100.0	1.2	2 493	425.3	554.7	100.0	5.9
» » 1942	25 093	396.8	638.8	.	1.4	1 675	285.7	372.7	.	5.3
» » 1941	19 305	340	.	.	1.6	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

¹⁾ Ledningslängden är icke identisk men dock tämligen nära sammanfallande med spårängden för elektrisk drift. Den vid beräkning av medelantal per 100 km spår- resp. banlängd använda längden avser årets slut.

Vid jämförelser av uppgifter beträffande störningar vid malmbanan med motsvarande uppgifter beträffande SJ övriga elektrifierade bandelar bör beaktas, att olikartade störningsfrekvens och störningsvaraktighet påverkande förhållanden alltså råda vid de båda ifrågakommande bandelskomplexen. Förutom klimatiska förhållanden är härvidlag av betydelse bland annat, att såväl anläggningar som materiel vid malmbanan äro genomsnittligt sett betydligt äldre och mera förslitna än motsvarande vid SJ utom malmbanan.

Vidare är såväl beträffande malmbanan som SJ utom malmbanan att märka rörande störningar av ifrågakommande slag, att icke *alla* sådana medfört avbräck för trafiken. Genom paralleldrif och möjligheter till omdisponering av det elektriska systemet kan nämligen i allmänhet matning av kontaktledningsnätets olika delar ske från fler än en driftcentral, varigenom antalet trafikpåverkande störningar kan avsevärt nedbringas eller deras varaktighet väsentligt förkortas.

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.

De under år 1943 inträffade störningarna hade liksom motsvarande under de föregående åren merendels mycket kort varaktighet, varför trafiken ej genom dem utsattes för svårare rubbningar.

Av förestående sammanställning framgår bland annat, att störningsorsaksgruppen »Uppgifven orsak» år 1943 liksom under tidigare år för såväl SJ utom malmbanan som för malmbanan uppvisar det ojämförligt största antalet störningar nämligen cirka 68 % vid SJ utom malmbanan och cirka 50 % vid malmbanan av hela antalet störningar. Enär dessa störningars varaktighet i regel var mycket kort, nämligen omkring 12 sekunder per fall vid SJ utom malmbanan och omkring 30 sekunder vid malmbanan, var deras inverkan på trafiken trots deras stora antal föga kännbar. Medelvaraktigheten per störningsfall var för denna störningsorsaksgrupp för SJ utom malmbanan densamma år 1943 som de båda närmast föregående åren, och för malmbanan år 1943 densamma som år 1942 men blott hälften så lång som år 1941.

Vad beträffar övriga störningsorsaksgrupper, var störningsvaraktigheten per fall vid SJ utom malmbanan år 1943 kortare än år 1942 för grupperna 1, 2, 3, 7, 10 och 11, ungefär densamma för grupperna 4, 6 och 13 men längre för grupperna 5, 8, 9 och 12. Vid malmbanan var störningsvaraktigheten per fall år 1943 längre än år 1942 för grupperna 2, 3, 10 och 12 men kortare för övriga grupper.

Medelvaraktigheten per störningsfall för alla störningsorsaksgrupper reducerades för SJ utom malmbanan från 1·4 minuter för år 1942 till 1·2 minuter för år 1943 men steg för malmbanan från 5·3 minuter för år 1942 till 5·9 minuter för år 1943. Denna stegring förorsakades helt av ett fall, tillhörande störningsorsaksgrupp 3, nämligen ett snöskred från Nuoljafjället i närheten av Abisko, med en störningstid av 5 646 minuter.

I närmast efterföljande sammanställning lämnas en översikt över den procentuella relationen i avrundade tal mellan antalen störningar av olika varaktighet under femårsperioden 1939—1943.

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 1943	93	5	1
» » 1942	90	6	2	2
» » 1941	78	20	1	1
» » 1940	86	11	2	1
» » 1939	80	17	2	1
Övriga elektrifierade linjer år 1943	93	5	2	—
» » » » 1942	95	4	1	—
» » » » 1941	93	5	2	—
» » » » 1940	96	3	1	—
» » » » 1939	96	3	1	—

Av efterföljande sammanställning framgår driftstörningarnas inom störningsorsaksgrupperna 1—12 fördelning åren 1939—1943 på de olika grupperna och månaderna.

Av denna sammanställning framgår även bland annat, att de med avseende på antalet störningsfall dominerande grupperna, fränsett grupp 13 »Oppgiven orsak», år 1943 voro 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 1943, som medfört tillfälliga överbelastningar av kraft- och överföringsanläggningar och stora påfrestningar för materiel och personal.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille under olika månader												Summa störningsfall pro mille, år				
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1943	1942	1941	1940	1939
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	2	15	17	5	19	35	76	35	3	14	10	2	233	211	230	225	180
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorvagnar.....	24	41	23	13	8	14	8	5	9	8	8	20	181	206	229	155	180
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	12	93	63	7	2	—	—	—	—	—	—	—	177	163	112	220	179
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	7	5	7	6	7	7	6	5	4	7	6	6	73	95	98	105	153
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	12	18	16	14	13	23	21	28	8	11	21	18	203	179	164	91	114
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	6	13	9	1	4	4	4	4	4	4	6	5	64	62	56	107	60
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	1	—	—	1	—	2	2	1	1	1	1	—	10	18	28	35	54
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	—	—	—	—	3	4	9	4	1	—	—	—	21	17	21	20	31
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	3	3	2	—	2	3	1	1	1	2	1	1	20	24	40	21	27
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	—	1	1	—	1	1	—	—	1	1	—	—	6	11	14	7	14
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar.....	—	1	3	—	—	—	—	—	1	1	—	—	6	5	3	5	5
12. Jordslutning genom olycks- händelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	—	1	1	—	—	—	—	1	—	1	1	1	6	9	5	9	3
Summa år 1943	67	191	142	47	59	93	127	84	33	50	54	53	1000	—	—	—	—
» » 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

Hjälpkraftledningarna, medelst vilka energi för belysning och andra smärre kraftbehov distribueras, fungerade även under år 1943 i stort sett utan större driftavbrott. Ett undantag härifrån utgjorde dock ledningarna inom Malmö elektrosektion, på vilka inträffade ett flertal trådbrott på grund av utmattning, sannolikt till följd av de svåra isbarksbildningarna å dessa ledningar under föregående år. Vid andra linjer inträffade ett mindre antal driftavbrott till följd av åkslag.

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmbanan inträffade år 1943 sammanlagt 56 driftavbrott mot 38 närmast föregående år. De orsakades huvudsakligen av kortslutning, överbelastning och atmosfäriska störningar. Driftavbrottens medelvaraktighet utgjorde 4-1 minut mot 9-1 år 1942.

Personliga olycksfall.

Under år 1943 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift sammanlagt 25 (20 år 1942) av elektrisk ström förorsakade, personliga olycksfall, varav 10 (9 år 1942) med dödlig utgång.

Antalet olycksfall var år 1943 högre än under de föregående åren utom år 1941, då 26 fall inträffade, varav 11 med dödlig utgång. Enär antalet elektrifierade spårkilometer år 1943 var omkring 2 % större än år 1942 och omkring 9-5 % större än år 1941, var alltså antalet fall *per spårkilometer* år 1943 icke väsentligt högre än år 1942 men avsevärt lägre än år 1941.

Omständigheterna vid de olika olycksfallstillfällena år 1943 angivas i korthet i följande redogörelse, vari olycksfallen uppdelats på olika grupper av för-olyckade.

Lokpersonal.

16/3 i Älvkarleö. En lokförare glömde bryta värmeströmmen, innan han manövrerade omkopplaren, varigenom en ljusbåge uppstod och förorsakade brännsår på hans ena hand. Återställd.

14/4 i Krylbo. En lokförare besteg ett lok, som stod under spänning, för att se till ett relä, i vilket tidigare överslag uppstått, men snavade och föll. I fallet vidrörde han någon spänningsförande del, varvid en ljusbåge uppstod, som orsakade brännskador på händer och ansikte. Återställd.

9/5 i Alvesta. En lokförare skulle omställa värmeomkopplaren på ett lok, varvid en ljusbåge uppstod. Han ådrog sig därvid en ögonskada till följd av bländning. Återställd.

18/9 i Malmö. En lokförare skulle nedtaga en strömvtagare med hjälp av en manöverstång, vilken han underlätit att jorda. Brännskador samt skador vid fallet mot marken. Inga framtida men.

2/11 i Göteborg. En lokförare skulle lyfta en strömvtagare medelst en manöverstång, varvid överslag uppstod på loktaket. Antagligen var ej manöverstångens jordförbindning fullgod. Brännsår på ena handen. Återställd.

5/12 i Hagalund. En lokförare sökte taga upp en strömvtagare medelst en manöverstång, som ej jordförbundits. Lätta brännskador. Återställd.

20/12 i Katrineholm. Vid inkörning av ett lok i lokstallet gick det ej att få ned lokets ena strömvtagare, varför lokföraren försökte draga ned den med en manöverstång, som han dock ej jordförbundit. Han förbisåg dessutom, att lokets andra strömvtagare var uppe och loket således under spänning. Svåra brännskador. Avled.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning.

12/1 i Tomtebodå. Då ett lok passerade en sektionisulator mellan två matningsområden, uppstod en kraftig ljusbåge. En e. o. stationskarl, som biträdde vid växling, blev bländad av ljusbågen och hoppade av tåget. Han föll under en vagn och fick benet avklippt nedanför knäet.

28/1 i Sävenås. Vid revision av ett lok var en stationskarl sysselsatt med smörjning av strömvtagaren samtidigt som en reparatör provade lokets reläer. Då den senare avslutat provningen och återförde provomkopplaren i normalläge, bildades sannolikt en ljusbåge mellan omkopplarens kontakter. Enär högspänningskammarens dörr var stängd, sattes

strömavtagaren härigenom under spänning och den på taket arbetande stationskarlen erhöll därvid mindre brännskador på foten. Återställd.

9/2 i Ange. Vid justeringsarbeten på ett akkumulatorlok kom en reparatör med pannan i beröring med maximalreläet för kompressorn. På grund av ett isolationsfel i en av drivmotorerna hade batteriets mittpunktsjordning avlägsnats, så att hela batterispänningen låg över maximalreläet. Vid beröringen erhöll han brännsår i pannan. Återställd.

3/3 i Fjällåsen. Vid flyttning av en jordförbindning på 10 kV-hjälpkraftledningen lossade ett banbiträde jordlinans bottenklämma, innan jordstängens avlägsnats från ledningen. På grund av uppladdningsspänningen fastnade han vid jordlinan i samma ögonblick som jordförbindelsen bröts. Under sina försök att frigöra sig från jordlinan föll han ned och ådrog sig skador i ryggen, höftpartiet och handlederna samt fick ett mindre brännsår på ena handen. Återställd.

10/3 i Nässjö. Under revisionsarbeten på kontaktledningssystemet beordrade arbetsledaren, en reparatör, av misstag tillslagning av en fränkskifvare, varigenom den ledning, under vilken han själv arbetade, sattes under spänning. Reparatören ådrog sig därvid svåra skador såväl genom fall mot marken som genom uppkommen ljusbåge. Avled.

21/3 i Kristinehamn. En tillfällig stationskarl, som medföljde ett för vedtagning utgående lok, klättrade upp på dess tender och kom därvid i beröring med kontaktledningen samt ådrog sig svåra brännskador. Avled.

20/7 i Stockholm. En tillfällig stationsarbetare måste för att utföra ett arbete bege sig upp på taket på en vagn. Dessförinnan kontrollerade han elektrospärrskärmens läge, men ej strömbrytarens. Han fick därvid den uppfattningen, att ledningen var spänningslös och jordad, vilket ej var fallet. Under arbetets gång råkade han komma i beröring med ledningen och fick därvid ett brännsår på axeln. Återställd.

28/7 i Hagalund. En verkstadsmästare, som skulle utföra reparation på ett elektrolok, till vilket provspänning var ansluten, kom under arbetet i beröring med spänningsförande del. Varningsskylt, som angav att provspänning var ansluten, fanns uppsatt. Brännskador på vänstra handen. Återställd.

11/8 på sträckan Nässjö—Grimstorp. En reparatör råkade under arbete i en sugtransformatorstolpe stiga upp så högt, att han kom i beröring med den ovanför belägna hjälpkraftledningen, som var spänningsförande. Brännsår i pannan och vänstra handen. Återställd.

5/12 i Skövde. Under kontaktledningsarbeten på bangården kom, på grund av en missuppfattad order, en ledning att sättas under spänning. En banarbetare, som deltog i arbetena, kom härvid i beröring med ett spänningsatt utliggarrör samtidigt som han höll i återledningen. Yttre, relativt obetydliga brännskador. Avled.

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

10/3 i Tvärälund. En hemmansägare, som var sysselsatt med lastning av träkol, råkade under arbetet fatta tag i kontaktråden, som av outredd anledning stod under spänning. Svåra brännskador på lemmar och rygg. Avled.

2/7 i Vallsta. En körkarl, som skulle rätta till lasten på en lastad kolvagn, steg upp på vagnens övre järnkonstruktion samtidigt som han tog stöd mot kontaktledning, som obehörigt satts under spänning. Erhöll brännskador på två tredjedelar av kroppen. Avled.

13/7 i Johannisberg. En målare, som varit sysselsatt med målningsarbeten på bangården, skulle komplettera en detalj av målningen. Råkade därvid troligen falla och grep tag i den spänningsförande förbigångsledningen. Svåra brännskador på höger arm och benen. Avled.

19/7 i Stockholm. En man, anställd vid Svenska Gengasaktiebolaget, klättrade upp på en med gengaskol lastad vagn utan att avvakta meddelande om lastspårsledningens urkoppling, kom i beröring med kontaktledningen och ådrog sig så svåra skador, att han omedelbart avled.

9/12 i Sundsvall. En smörjare, anställd vid Skånska Cementgjuteriet, kom vid omlastning av en grävmaskin i beröring med kontaktledningen. Brännskador över cirka en tredjedel av kroppen. Möjligen framtida men.

Utomstående personer: obehöriga.

3/2 å linjen Bergsbrunna—Uppsala. En pojke vidrörde, antagligen med en käpp eller dylikt, utliggarrisolatorerna, varigenom överslag uppstod. Brännsår på armarna. Återställd.

24/5 vid Vassijaure. En furir klättrade utan särskild anledning upp i en kontaktleddningsstolpe och fattade tag i en spänningsförande utliggare. Brännskador över hela bröstet samt huvudskador, orsakade av nedfall på marken. Avled.

8/8 i Kristinehamn. En pojke klättrade upp på taket till en vagn och kom därvid i beröring med kontaktledningen. Avled omedelbart.

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	Grovtvätt			Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa	Allmänna omkostnader ¹⁾ (10 %)	Ränta o. amort. å anläggning. kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig	Personal-kostn.	Sakliga kostn.					
K r o n o r											
1943	1 176 469	125 303	62 564	3 574	229 433	112 847	20 178	362 458	22 943	47 340	432 741
1942	1 023 749	118 005	89 153	4 264	213 055	117 145	22 371	352 571	21 306	47 250	421 127

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt.

År	Tvättkvantitet kg	Direkta kostnader				Allmänna omkostnader	Summa driftkostnader	Ränta och amorteringskostnad	Summa tvättkostnader
		Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa				
		Personal-kostn.	Sakliga kostn.						
1943	1 367 910	16·8	8·2	1·5	26·5	1·7	28·2	3·5	31·7
1942	1 235 171	17·2	9·5	1·8	28·5	1·7	30·2	3·8	34·0

Antal personal i medeltal år 1943, 49·1 (år 1942 47·4).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1943	År 1942	År 1943	År 1942
	Benfett	8 954 kg	8 927 kg	18 696	17 070
Soda, calc.....	8 208 »	14 290 »	1 995	3 298
Tvättlut	19 253 »	17 497 »	4 080	2 792
Ånga	8 728 ton	8 688 ton	82 419	82 135
Vatten	5 663 m ³	20 072 m ³	1 416	5 018
Tvål, maskintvätt.....	500 kg	—	588	—
Såpa	175 »	100 kg	99	57
Smörjolja	60 »	119 »	184	144
Övriga materialier	—	—	3 370	6 631
Summa	—	—	112 847	117 145

Av ovannämnda tvättkvantitet för år 1943 utgjordes 1 029 617 kg (år 1942 884 428 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 239 960 kr. (år 1942 226 165 kr.) på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona, som *icke* ingå i ovanstående kostnader, uppgingo till 46 440 kr. (år 1942 40 635 kr.), varav för personvagnstvätt 18 991 kr. (år 1942 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) för

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

År	Distrikt	Gasverk	Till- verkad kvan- titet	Bokförda kostnader			Beräknade kostnader		Summa bokförda o. beräk- nade kos- nader	
				Driftkostnader		Under- hålls- kost- nader	Summa	All- männa om- kost- nader ²⁾ (10 %)		Ränta o. amortering å anlägg- ningskost- naden (9 %)
				Per- sonal- kost- nader	Sak- liga kost- nader ¹⁾					
K r o n ö r										
<i>Oljegas.</i>										
Intet										
<i>Acetylen-(dissous)-gas.</i>										
			Kg							
1943	II	Laxå	180 129	37 728	286 294	23 305	347 327	3 773	10 825	361 925
	V	Boden	44 047	17 334	82 787	3 769	103 890	1 733	19 326	124 949
	VI	Karlskrona	29 358	15 740	47 420	7 322	70 482	1 574	1 890	73 946
		Summa	253 534	70 802	416 501	34 396	521 699	7 080	32 041	560 820
		D:o f. å.	236 882	70 231	347 807	67 470	485 508	7 024	32 041	524 573

Medeltillverkningskostnader per kg tillverkad dissousgas vid de olika gasverken, öre.

(Vid beräkning av dessa medelkostnader äro krediterade, diverse inkomster ej avdragna³⁾.)

År	Gasverk	Till- verkad kvan- titet	Direkta kostnader				Allmänna omkost- nader	Summa drift- kostnader	Ränta o. amorte- ring å anlägg- nings- kostnaden	Summa tillver- knings- kostnaden
			Driftkostnader		Under- hålls- kost- nader	Summa				
			Personal- kostnader	Sakliga kostnader ¹⁾						
1943	Laxå	180 129	21 ³	160 ⁴	13 ⁰	194 ⁷	2 ²	196 ⁹	6 ⁰	202 ⁹
	Boden	44 047	39 ³	158 ⁷	8 ⁶	206 ⁶	3 ⁹	210 ⁵	43 ⁹	254 ⁴
	Karlskrona ...	29 358	53 ⁶	169 ⁰	24 ⁹	247 ⁵	5 ⁴	252 ⁹	6 ⁴	259 ³
	Samtliga gas- verken.....	253 534	28²	161¹	13⁶	202⁹	2⁸	205⁷	12⁶	218³
1942	Laxå	170 171	22 ⁷	137 ⁶	38 ⁸	199 ¹	2 ²	201 ³	6 ⁴	207 ⁷
	Boden	40 885	38 ²	167 ³	2 ⁸	208 ³	3 ⁸	212 ¹	47 ³	259 ⁴
	Karlskrona ...	25 826	61 ⁹	168 ⁶	1 ⁴	231 ⁹	6 ²	238 ¹	7 ³	245 ⁴
	Samtliga gas- verken.....	236 882	29 ⁶	146 ²	28 ⁵	204 ³	3 ⁰	207 ³	13 ⁵	220 ⁸

¹⁾ Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnader beroende på olika stora in- och utgående behållningar vid årsskiiftena. Vad beträffar gasverket i Boden, har den i materialkostnaden ingående kostnaden för karbid vid vederbörande förrådsavdelning debiterats gasverket efter vid SJ gällande förbrukningspris. För de båda andra gasverken utgöres motsvarande kostnad däremot av det belopp, som debiterats vederbörande förrådsavdelning av leverantören. SJ medelförbrukningspris för karbid var år 1943 cirka 20 % högre än leverantörernas pris i medeltal för året. Vid beräkning av medeltillverkningskostnaden per kg gas har för år 1943 även för gasverket i Boden räknats med kostnad för karbid efter leverantörernas pris och motsvarande kostnad för år 1942 har korrigerats i enlighet härmed för att göra den jämförbar med 1943 års. — ²⁾ Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — ³⁾ Frånsett endast bokföringsmässiga inkomster såsom krediteringar för återlämnade materialier eller till andra tjänsteställen överlätna sådana, krediteringar för korrigerig av felaktigt påförda utgifter o. d., vilka »inkomster» givetvis frändragits utgifterna vid beräkning av medelkostnaderna. De icke frändragna, verkliga diverse inkomsterna utgjordes år 1943 av följande belopp:

Vid gasverket i	Laxå	Boden	Karlskrona
Försålda eller återlämnade karbidtomkärl, kr.	10 556	2 336	1 707
Försålt kalkslam.....	7 443	1 809	1 572

agnbelysning m. m. samt inköpt stenkolsgas för vagnbelysning.

		Laxå	Boden	Karlskrona
Gasutbytet per kg använd karbid:	År 1943, kg:	0'291	0'288	0'286
	» 1942 »	0'319	0'278	0'284
Antal personal	År 1943	9'0	3'0	3'5
	» 1942	9'0	3'0	3'5

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

	Dissousgasverket i:											
	Laxå				Boden				Karlskrona			
	Mängd		Kostnad, kr.		Mängd		Kostnad, kr.		Mängd		Kostnad, kr.	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942	1943	1942
Karbid	618 810	527 225	227 226	201 686	153 100	147 100	56 341	56 266	102 800	90 900	38 705	36 100
Aceton	5 841	3 848	33 586	15 154	1 655	1 230	7 596	5 186	1 068	839	5 874	3 658
Agatol	13 564	8 433	16 095	11 198	2 030	2 100	2 559	2 844	3 319	1 690	4 149	2 045
Klorkalcium »	1 270	1 100	404	325	.	.	625	187	305	445	49	236
Ved	210	210	2 100	2 100	127	130	1 908	1 674	.	.	.	.
Elektrisk energi ... kWh	43 099	39 077	948	783	14 535	15 270	200	200	3 965	3 833	464	489
Smörjöljor...kg	193	210	413	180	.	.	.	.	.	.	.	.
Övriga materialier	—	—	8 122	2 808	—	—	1 296	2 048	—	—	362	1 011
Summa	—	—	288 894	234 234	—	—	69 900	68 405	—	—	49 603	43 539

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Under år 1943 levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd m ³	Avläsningsperiod	Å-pris kr.	Summa inköpskostnader för gasen kr. ¹⁾	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen			Summa kostnader kr.	Kostnad per m ³ öre
					personal-kostnader kr.	engångs-sakliga kostnader för anordn. kr.	övriga sakliga kostnader kr.		
Stockholms Gasverk ...	121 953	³¹ / ₁₂ 42— ³¹ / ₁₂ 43	0'09	11 128	5 068	116	—	16 312	13'4
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk	15 806	jan.—dec. 43	0'18	2 455	2 193	—	157	4 805	30'4
Göteborgs Stads Gasverk	53 650	⁵ / ₁₂ 42— ¹⁰ / ₁₂ 43	0'10	5 365	2 306	7	268	7 946	14'8
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	60 942	¹⁶ / ₁₂ 42— ²¹ / ₁₂ 43	0'11	7 061	²⁾ 9 984	—	374	17 419	28'6
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk	29 549	I—IV kv. 43	0'19	5 669	²⁾ 6 432	—	41	12 142	41'1
Summa	281 900	—	0'11	31 678	25 983	123	840	58 624	20'8
D:o f. å.	308 685	—	0'12	37 155	23 257	641	411	61 464	19'9

¹⁾ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (t. ex. 33 å 34 kr. pr månad för Örebro, 15 kr. pr kvartal för Sundsvall) eller mätarehyra (10'50 å 10'85 kr. per månad för Malmö). — ²⁾ Inkl. vissa distribueringskostnader. I Malmö och Sundsvall överföres, i motsats till t. ex. i Stockholm, gasen direkt från gasverkets ledning till gastransportvagnar och personvagnar. Kostnaden härför kan svårigen skiljas från sådan omkostnad, som motsvarar en del av mottagningskostnaden i t. ex. Stockholm, i vilken å andra sådan *distributionskostnad* icke ingår.

Persontrafiken.

Tidtabellen.

Tidtabell nr 142.

Den vid 1943 års början gällande tidtabellen, nr 142, tillämpades till och med den 6 juni 1943, dock med vissa ändringar, av vilka de viktigaste voro följande.

Den 1 januari 1943 infördes för linjen Ånge—Sundsvall en för elektrisk drift avpassad tidtabell, genom vilken restiden förkortades. Tidsvinsterna användes i Sundsvall så, att tågen ankommo dit tidigare och avgingo därifrån senare. Avgångs- och ankomsttiderna framgå av nedanstående tabell.

P 2443	P 2445	P 2447	P 2341		P 2342	P 2444	P 2446	P 2450
4.49	7.50	15.20	22.13	↑ Ånge.....	7.10	14.25	17.47	23.33
7.02	10.00	17.30	0.21	↓ Sundsvall C.....	5.03	12.15	15.33	21.23

Den 10 januari 1943 infördes dubbelspårdrift mellan Flen och Katrineholm, och i samband därmed vidtogos smärre ändringar av tidtabellerna för vissa persontåg å sträckan Skebokvarn—Katrineholm (se vidare järnvägsstyrelsens cirk. 921/1942).

Fr. o. m. den 20 mars 1943 anordnades vissa veckodagar nattsnälltågen 23 och 24 åter å sträckan Ånge—Stockholm sålunda:

tåg 23 från Ånge natt före onsdag samt natt efter sön- och helgdag,

tåg 24 från Stockholm C måndag samt dag före sön- och helgdag.

Tågen medförde förutom de vagnar från och till Jämtland, som tidigare framförts i tågen 21 och 22, även en sovvagn Sundsvall—Stockholm—Sundsvall.

Fr. o. m. den 23 maj anordnades tågen även natt före sön- och helgdag från Ånge resp. sön- och helgdag från Stockholm.

Fr. o. m. den 1 april 1943 indrogos en del personförande tåg på linjen Bollnäs—Kilafors bl. a. för att underlätta vissa banarbeten därstädes. Detta föranledde även en mindre ändring av tidtabellen för linjen Kilafors—Söderhamn (cirk. 310/1943).

Under loppet av maj månad vidtogos en del tidtabellsändringar, berörande olika delar av landet och innebärande nya tåguppehåll samt inläggning av nya tåg, med vilka ändringar avsågs att redan innan nya tidtabellen trädde i kraft, tillgodose vissa sommartrafikbehov av i huvudsak rent lokal karaktär (cirk. 371/1943).

Tidtabell nr 143.

Tidtabell nr 143 trädde i kraft den 7 juni 1943. På grund av de alltjämt rådande osäkra förhållandena fastställdes denna tidtabell, liksom de närmast föregående, att gälla tillsvidare. Anslagstidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga, den senare gällande fr. o. m. den 6 september, då de speciella sommartågen indrogos.

I järnvägsstyrelsens cirk. nr 407/1943 lämnades en utförlig redogörelse för de ur persontrafiksynpunkt mer betydelsefulla ändringar och nyheter, som den nya tidtabellen innebar. Av utrymmeskäl kunna i det följande blott omnämnas de viktigaste av dessa ändringar och nyheter.

För ett flertal tåg på olika linjer, särskilt linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg, förlängdes restiderna, dels på grund av att gångtiderna näst förlängas på bansträckor, där pågående eller planerade banarbeten (dubbelspårbyggen etc.) nödvändiggjorde hastighetsnedsättningar under längre tid, dels på grund av att längre uppehåll visat sig behöfliga för att sommartrafiken skulle kunna avvecklas utan avsevärda förseningar.

Stockholm—Malmö. Liksom föregående år ersattes dagsnälltågen nr 87 och 88 Stockholm—Malmö under sommaren med dagsnälltågen nr 7 och 8. Mellan Mjölby och Malmö bibehölls emellertid tågen nr 87 och 88 som dagliga dubblingståg, medförande genomgående vagnar Krylbo—Malmö. Tåg 87 anordnades dessutom vardag före sön- och helgdag även å sträckan Stockholm—Mjölby. Denna anordning med dubbla dagsnälltåg Mjölby—Malmö—Mjölby upphörde den 6 september, fr. o. m. vilken dag tågen 7—97—87 Stockholm—Norrköping—Mjölby—Malmö och tåg 88 Malmö—Stockholm anordnades som ordinarie dagsnälltåg.

Under sommaren anordnades i likhet med föregående år nattsnälltågen nr 33 och 34 natt före och efter sön- och helgdag mellan Stockholm och Malmö. De framfördes över Nyköping.

Nattpersontåget nr 110 Malmö—Stockholm lades att gå över Katrineholm för att därifrån kunna framföra de ilgodsvagnar, som ankommo till Katrineholm med det nyinlagda ilgodståget nr 4048 från Göteborg.

Stockholm—Göteborg.

Middagssnälltågen nr 47 och 48 återinlades.

Eftermiddagssnälltågen nr 9 och 10 tidigarelades ytterligare med avgång från Stockholm C 15.35 resp. Göteborg C 15.10.

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

Nattsnälltåg nr 3 lades med närmare en halv timmes tidigare avgång från Stockholm C, varmed avsågs att säkerställa rätttidig avgång för i Herrljunga samt i Nässjö över Falköping anslutande tåg.

Göteborg—Malmö.

Dagsnälltågen nr 43 och 44 Göteborg—Malmö samt anslutningstågen nr 2017 och 2018 Ängelholm—Hälsingborg återinlades.

Krylbo—Mjölby.

Snälltågen nr 75, 76, 77 och 78 mellan Krylbo och Mjölby återinlades. Därmed återställdes de förutvarande goda förbindelserna mellan Norrland å ena samt södra och västra Sverige å andra sidan.

Stockholm—Änge.

Nattsnälltågen nr 23 och 24 anordnades återigen dagligen mellan Stockholm och Änge, och i samband därmed återinsattes sovvagnarna Stockholm—Långsele och Stockholm—Sundsvall.

Övriga linjer.

På linjerna Ängelholm—Klippan, Hillared—Axelfors och Limmared—Falkenberg infördes fullständig rälsbussdrift. Några enstaka lördags- och söndags-tåg bibehölls dock fortfarande som loktåg.

Mellan Långsele och Härnösand utbyttes samtliga genomgående rälsbusståg mot loktåg.

På linjerna Borås—Rävlanda och Sundsvall—Söråker m. fl. insattes en del nya persontåg som ersättning för indragna vägbussförbindelser.

Den 6 september 1943 skedde övergången till vintertidtabell, innebärande att för sommarsäsongen speciellt anordnade dubblingssnälltåg, badtåg etc. indrogos. Därutöver vidtogos, främst i syfte att frigöra elektrolok för godstågsrörelsen, ytterligare en del tågindragningar och andra tidtabellsändringar. Sålunda indrogos dagsnälltågen nr 47 och 48 Stockholm—Göteborg, nr 75, 76, 77, 78 Krylbo—Mjölby samt nr 43—44 Göteborg—Malmö. För att åstadkomma lämpliga reselägenheter som ersättning för sistnämnda två snälltåg anordnades tåg 1853 Ängelholm—Malmö även å sträckan Göteborg—Ängelholm med anslutning från nattsnälltåg 3 från Stockholm, varjämte tidtabellen för persontåg 1458 Malmö—Göteborg ändrades, så att tåget i Göteborg fick anslutning till nattsnälltåg 4 till Stockholm. Persontåg 1451 indrogs Göteborg—Halmstad.

Nattsnälltågen nr 23 och 24 Stockholm—Ånge, som ursprungligen varit avsedda att köras endast under sommaren, bibehöllos däremot liksom sovvagnarna Stockholm—Sundsvall, Stockholm—Långsele och Stockholm—Uddevalla.

I järnvägsstyrelsens cirkulär nr 604/1943 lämnades en utförligare redogörelse för de vidtagna tidtabellsändringarna.

Under tiden oktober—december 1943 vidtogos en del tidtabellsändringar av i huvudsak lokal karaktär, bland vilka följande må omnämnas.

Införandet av elektrisk drift å linjen Hälsingborg—Hässleholm den 1 november föranledde ingen annan ändring av tidtabellen än den, att ett nytt tågpar nr 2311 och 2314 anordnades mellan Klippan och Hälsingborg en dag i veckan (cirk. nr 705/43).

Nattsnälltågen nr 11 och 12 mellan Stockholm och Malmö dubblerades natt före lördag och måndag under tiden 14 november—6 december genom anordnandet av snälltågen 33 och 34 (cirk. nr 719/43).

Som ersättning för indragna postdiligens- och andra vägbussturer anordnades fr. o. m. 1 december en del nya tåg å linjerna Jämtlands Sikås—Hammerdal (förut endast postdiligenstrafik), Skellefteå stad—Skelleftehamns nedre, Umeå—Holmsund och Vänersborg—Öxnered (cirk. nr 746/43).

Införlivade banor. Den 1 juli 1943 införlivades med statens järnvägar Malmö—Simrishamns, Malmö—Trelleborg—Rydsgårds, Vellinge—Skanör—Falsterbo, Östra Blekinge, Karlshamn—Vislanda—Bolmens och Hönshylte—Kvarnamåla järnvägar. De tidtabeller, som gällde för dessa banor vid tiden för införlivandet, bibehöllos i stort sett tämligen oförändrade till årets slut.

Restaurangvagnsstreck.

På grund av avtalskonflikt mellan AB Trafikrestauranger och dess i Stockholm placerade vagnpersonal inställdes fr. o. m. 6 juni i riktning från Stockholm och 7 juni i riktning mot Stockholm all med denna personal ombesörjd servering i restaurang-, byffé- och kafévagnar på linjerna Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg, Stockholm—Östersund och Stockholm—Gävle—Sundsvall, och i samband därmed indrogos alla för nämnda servering använda restaurang- och byffévagnar. Kafévagnarna gingo däremot men utan servering. Konflikten upphörde den 14 juli. Återinsättandet av de indragna vagnarna började den 18 juli och fortsatte sedan successivt i mån av tillgång på personal.

Med Finland.

Via Haparanda.

Trafiken upprätthölls under året liksom under närmast föregående år med i regel två tåg i vardera riktningen men enligt nedanstående tidtabell.

	$\frac{1}{1}-\frac{6}{6}$		$\frac{7}{6}-\frac{31}{12}$		$\frac{1}{1}-\frac{6}{6}$		$\frac{7}{6}-\frac{31}{12}$			
11.00	16.30	1)20.45	11.00	16.18	1)21.09	fr. Haparanda t.	10.45	17.00	10.45	16.58
11.10	16.40	1)20.55	11.10	16.28	1)21.19	t. Torneå ... fr.	10.35	16.50	10.35	16.48

1) Tåget anordnades endast, om tåg 2722 från Boden vid avgången från Karungi medförde resande till Finland.

Via Stockholm.

Förbindelserna upprätthölls mellan Stockholm och Åbo i likhet med under föregående år gemensamt av Stockholms Rederi A/B Svea, Finska ångfartygs-

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 1935—1944.

Tidtabell		Trafikerad banlängd, km ¹⁾	Snälltåg		Persontåg		Blandade tåg		Samtliga förestående, personförande tåg å samtl. bandelar, som under angiven tidtabellsperiod varit öppna för trafik	
nr	gällande under tiden		Summa	Pr ban-km	Summa	Pr ban-km	$\frac{1}{5}$ av sum-man	Pr ban-km	Summa	Pr ban-km
106	$\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{9}$ 1913	4 635	10 321	2'23	27 262	5'88	2 739	0'59	40 322	8'70
107	$\frac{1}{10}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914	4 692	9 082	1'94	27 839	5'98	2 727	0'58	39 648	8'45
135	$\frac{15}{5}$ 1935— $\frac{4}{9}$ 1935	7 493	14 295	1'90	66 521	8'88	2 150	0'29	82 966	11'07
135	$\frac{5}{9}$ 1935— $\frac{14}{5}$ 1936	7 493	11 844	1'58	64 173	8'56	2 123	0'28	78 140	10'42
136	$\frac{15}{9}$ 1936— $\frac{6}{9}$ 1936	7 493	20 923	2'79	72 420	9'67	1 375	0'18	94 718	12'64
136	$\frac{7}{9}$ 1936— $\frac{21}{9}$ 1937	7 493	18 214	2'43	71 639	9'56	1 346	0'18	91 199	12'17
137	$\frac{22}{9}$ 1937— $\frac{6}{9}$ 1937	7 492	21 978	2'93	78 195	10'44	1 326	0'18	101 499	13'55
137	$\frac{6}{9}$ 1937— $\frac{14}{5}$ 1938	7 666	20 322	2'65	74 779	9'75	1 251	0'16	96 352	12'56
138	$\frac{15}{5}$ 1938— $\frac{4}{9}$ 1938	8 001	22 207	2'77	84 245	10'53	1 208	0'15	107 660	13'45
138	$\frac{5}{9}$ 1938— $\frac{14}{5}$ 1939	8 001	20 551	2'57	83 551	10'44	1 130	0'14	105 232	13'15
139	$\frac{15}{5}$ 1939— $\frac{3}{9}$ 1939	8 001	23 003	2'88	89 218	11'15	1 138	0'14	113 359	14'17
139	$\frac{4}{9}$ 1939— $\frac{30}{6}$ 1940	8 064	20 551	2'55	87 630	10'87	1 142	0'14	109 323	13'56
140	$\frac{1}{7}$ 1940— $\frac{1}{9}$ 1940	9 678	13 048	1'35	81 324	8'40	897	0'09	95 269	9'84
140	$\frac{2}{9}$ 1940— $\frac{15}{6}$ 1941	9 678	13 454	1'39	81 988	8'47	896	0'09	96 338	9'95
141	$\frac{16}{6}$ 1941— $\frac{31}{8}$ 1941	10 284	18 120	1'76	94 691	9'21	1 070	0'10	113 881	11'07
141	$\frac{1}{9}$ 1941— $\frac{14}{6}$ 1942	10 284	16 181	1'57	95 594	9'30	1 206	0'12	112 981	10'99
142	$\frac{15}{6}$ 1942— $\frac{14}{9}$ 1942	10 457	19 285	1'84	100 248	9'59	1 202	0'11	120 735	11'54
142	$\frac{15}{6}$ 1942— $\frac{6}{6}$ 1943	10 457	14 974	1'43	98 821	9'45	1 191	0'11	114 986	10'99
143	$\frac{7}{6}$ 1943— $\frac{5}{9}$ 1943	10 877	19 611	1'80	104 965	9'65	1 044	0'10	125 620	11'55
143	$\frac{8}{9}$ 1943— $\frac{4}{6}$ 1944	10 877	15 949	1'47	104 207	9'58	1 072	0'10	121 228	11'15

1) Inklusive banlängd för övertagna, enskilda järnvägar, även om övertagandet skett först någon tid efter ifrågakvarande tidtabellsperiods början.

2) Härav för: rälsbusståg motorv.-tåg

under tidtab. nr 139:	17 980	1 683
" " " 140:	9 667	4 154
" " " 141:	14 268	1 447
" " " 142:	16 875	2 136
" " " 143:	16 978	1 958

3) Härav för: rälsbusståg motorv.-tåg

under tidtab. nr 139:	16 965	1 966
" " " 140:	10 101	4 129
" " " 141:	15 237	1 922
" " " 142:	16 689	2 310
" " " 143:	17 230	1 983

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 1943.

Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring.

För trafik tillgängliga vagnar och deras användning.

Tabeller, motsvarande tabell 1 och 2 i drifttjänststatistiken för år 1939 (sid. 141 och 142), hava av utrymmesskäl uteslutits i föreliggande liksom i 1940—1942 års årgångar av drifttjänststatistiken. Desamma hava emellertid liksom motsvarande för åren 1940—1942 upprättats i manuskript, som förvaras å järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå. Av manuskriptet till tabell 1 för år 1943 framgår bland annat, att under år 1943 voro för reparation eller revision i medeltal avställda: 10.4 % (10.3 år 1942) av 4-axliga, 9.9 % (8.2 år 1942) av 2-axliga, 10.5 % (8.7 år 1942) av CC2- och 8.3 % (4.5 år 1942) av UF-vagnar.

Av manuskriptet till tabell 2 för år 1943 framgår, huru tillgängligt antal personvagnar av olika slag var disponerat för tågsätten och som reserv år 1943 enligt planerna för personvagnparkens användning för året.

I tablåer å sid. 69 visas grafiskt totaltillgång och totalbehov vid statens järnvägar, exkl. »ESJ», av Co-sitt, C- och CC2-vagnar. Av tabellerna framgår dels hela antalet befintliga vagnar av ifrågavarande littera, dels den dagliga tillgången på sådana vagnar, sedan vagnar, som befunnit sig under revision och reparation avdragits, och dels det av trafikinspektörerna anmälda behovet av sådana vagnar.

Förändringar av 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.

85 nya vagnar levererades under året, nämligen: 1 BC07b, 1 BC011b, 2 Co8cs 25 Co8d, 12 Co9b, 5 CF04, 7 F04, 20 F5 samt 12 släpvagnar till rälsbussar (2 UCF01, 1 UCF01r, 1 UCF02p, 2 UCF03p, 2UCD01p, 3 UF2, 1 UF2p).

CF04-vagnarna, som äro stålvagnar av lättviktskonstruktion, äro byggda speciellt för användning i tåg med en största tillåten hastighet av 120 km/tim. De rymma 32 resande i 3 klass samt ha en golvyta av 25 m² i resgodsavd. Övriga vagnar äro i stort sett lika med förut befintliga vagnar av samma littera.

I samband med statsinlösen av Malmö—Simrishamns, Malmö—Trelleborgs, Trelleborg—Rydsgårds, Karlshamn—Vislanda—Bolmens och Hönshylte—Kvarnmåla järnvägar tillfördes SJ vagnpark de dessa järnvägar förut tillhöriga personvagnarna. Av efterföljande tablå (sid. 68) framgår antalet sålunda tillförda vagnar av olika littera. Vagnarna överfördes den 1 juli 1943.

Av de sålunda övertagna vagnarna utrangrades 33 under året på grund av sin dåliga beskaffenhet, nämligen:

- av normalspåriga: 1 Co, 1 A, 10 C, 3 CF, 6 F och 6 postvagnar,
- av smalspåriga: 5 C och 1 postvagn.

J ä r n v ä g	BCo	Co	A	B(C10)	C	CF	F	Postvagnar		Summa
								4-axl.	2-axl.	
Normalspåriga (1435 mm).										
MSJ	—	6	1	—	15	3	10	—	3	38
MTJ	—	1	—	—	49	—	7	—	3	60
TRJ	—	—	—	—	2	—	2	—	—	4
Summa	—	7	1	—	66	3	19	—	6	102
Smalspåriga (1067 mm).										
KVBJ	5	3	—	1	10	—	10	—	4	33
HKJ	—	—	—	—	2	—	1	—	—	3
ÖBLJ	3	—	—	—	4	—	5	—	2	14
Summa	8	3	—	1	16	—	16	—	6	50

Omlitterering och omnumrering av de kvarvarande, övertagna vagnarna enligt de grunder, för vilka närmare redogjorts i 1940 års drifttjänststatistik, påbörjades under år 1943.

Förutom förutnämnda 33 under året övertagna och utrangerade vagnar *utrangerades* ytterligare 44 vagnar under året, nämligen 1 BCo5b, 1 DFo1, 2 DFo2, 1C3a, 1C3d, 1C4, 2 C7a, 4 D3, 1 F1, 13 F2 och 1 F4 samt av under åren 1940—1942 med enskilda järnvägar övertagna vagnar följande;

normalspåriga: 1 EC1, 4 EC3a, 1 ECF1, 2 EF1b, 1 ECD4, 1 EDF1 och 1 EDF4,

smalspåriga (1 067 mm): 1 ECa,

smalspåriga (891 mm): 1 ECob, 1 EFb och 2 EDFb.

Av dessa utrangerades 4 på grund av skador, erhållna vid järnvägsolyckor, nämligen 1 DFo1 (Upplands Väsby 3 aug.), 1 C3d, 1 F1 (Vretstorp 6 febr.) och 1 F4 (Vikbäcken 10 april).

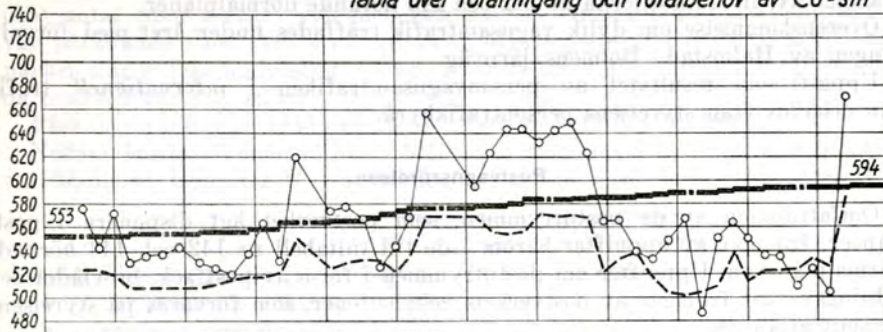
Av personvagnar *ombyggdes* under året dels ett mindre antal av de slag, som framgå av nedanstående tablå över ombyggnader, som under året fortsattes, påbörjades eller beslutades, dels i samband med större revision ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. Ombyggnad förekom sålunda av EBCo och EBFo till ECo, av EBFo till EFo, av ECo till ECFo o. s. v., allt för att göra vagnarna mera användbara, mera lättskötta och mera moderna. 5 F1 omändrades till batterifinkor, omlittererades till EF1 och placerades vid bandelen Malmö—Simrishamn (f. d. Malmö—Simrishamns järnväg).

Fortsatt ombyggnad		Påbörjad ombyggnad		Beslutad ombyggnad	
av	till	av	till	av	till
Co8cm med 16 bordsplatser	Co8cm m. 24 bordsplatser	Co7	Co4a	C3a	CF4
RCo1 med 12 bordsplatser	RCo1 med 16 bordsplatser	C7b med små enmansceller	C7b med stora, gemensamma celler, fönster m. m.		

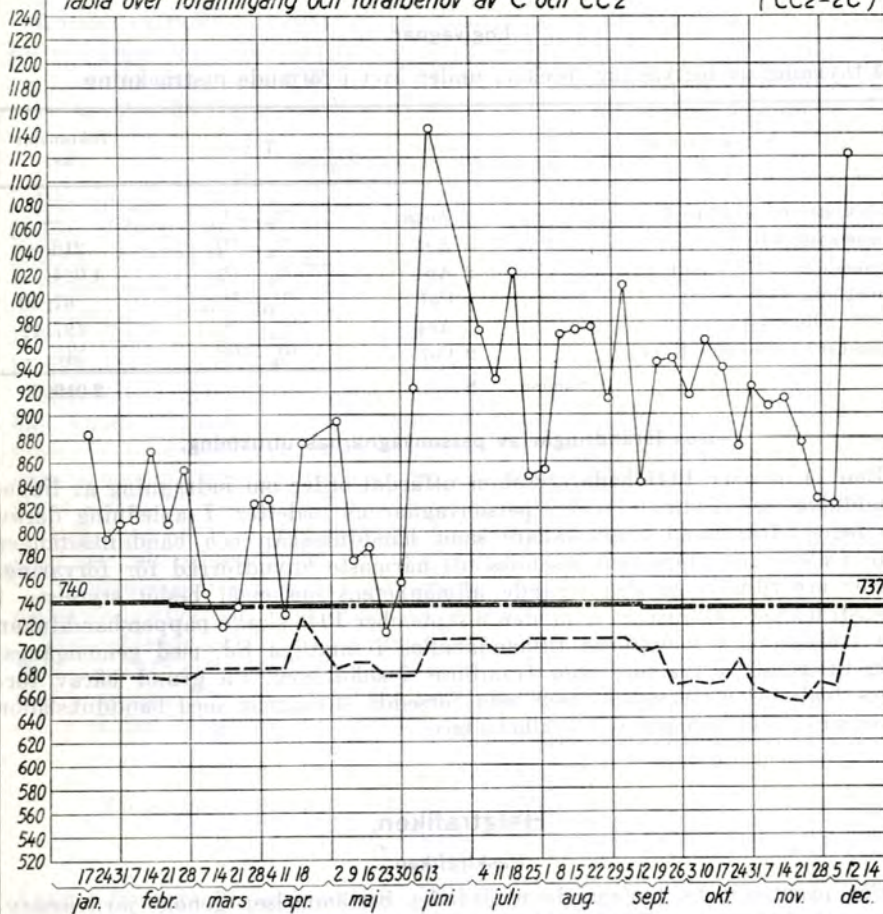
Under året avslutades de under år 1942 påbörjade proven med mjukare fjädrar och förlängt axelavstånd på sjukvagnarna, litt C10, och befunnos hava utfallit till belåtenhet, varför styrelsen beslöt, att nämnda förbättringar efter hand skulle utföras på *alla* C10-vagnar.

Personvagnparken år 1943 (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

Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna nr 142 och 143 hörande normalplaner.

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

Uppgift om resultatet av personvagnsamtrafiken i *internationell* trafik kan erhållas från styrelsens persontrafikbyrå.

Postvagnsrörelsen.

Omfattningen av de postutrymmen, som postverket ägt disponera i postkupéer, framgår av uppgifter härom i de till tidtabell nr 142 och 143 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 förekom under året i följande utsträckning.

Station	Vagnar	Tid	Inkomster kr.
Björkliden (filmsällskap)	1 Ao2a	$\frac{5}{4} - \frac{2}{5}$	—
Västerås (SWB)	1 Ao4	$\frac{6}{6} - \frac{11}{6}$	218:—
Strömsholm (Ridskolan)	2 Ao4	$\frac{1}{7} - \frac{5}{7}$	1 024:—
Stockholm C (scouter)	1 Co7	$\frac{13}{11} - \frac{14}{11}$	67:50
Mölle (Olinsson)	1 Ao4	$\frac{12}{7} - \frac{14}{7}$	197:12
Hammerdal (Barnens Dag)	2 Co7	$\frac{14}{8} - \frac{16}{8}$	540:—
Summa	8	—	2 046:62

Vissa förändringar av personvagnarnas utrustning.

Den 14 oktober 1941 hade styrelsen utfärdat order om indragning av linnehanddukar och flytande tvål i personvagnarnas toaletter. I anledning därav borttogos efter hand tvålbehållare samt handduksskåp och handduksstänger från toaletterna ifråga och insändes till närmaste huvudförråd för förvaring.

För att tillmötesgå den resande allmänhetens önskemål beslöt styrelsen i augusti månad 1943 att fr. o. m. den 6 september 1943 skulle pappershanddukar och tvållösning i toaletterna tillhandahållas i samtliga SJ, med genomgångsbälg utrustade sittvagnar, som framföres i snälltågen. På grund härav försågos toaletterna i samtliga med bälg försedda sittvagnar med handdukslådor (-korgar), avfallskorgar och tvålbehållare.

Helgtrafiken.

Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 327/1943. Trafiken var av avsevärt större omfattning år 1943 än år 1942, vartill i icke ringa grad det förhållandet torde ha bidragit,

att påsken inföll ovanligt sent samt att väderleken i stort sett var gynnsam. Visserligen inverkade påskens sena läge helt naturligt hämmande på den eljest som regel mycket livliga vintersporttrafiken men animerade å andra sidan till ökat antal resor i södra och mellersta Sverige. Inslaget av tjänstledig militär var påfallande stort. Trots ett intensivt utnyttjande av den tillgängliga vagnparken kunde icke undgås, att många resande blevo utan sittplatser de resdagar, då trafiken var som störst.

Påskdagen inföll år 1943 den 25 april och år 1942 den 5 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	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
Antalet försålda färdbiljetter	109 881	96 741	52 425	32 360	45 575	26 797
» utrustade sovvagnar	202	148	40	31	61	32
» avsända resgodskollin	21 853	19 558	4 873	4 303	3 691	2 341
Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:					1943	1942
för tiden 20—23 april (1942 31 mars—3 april).....					28 391	21 810
» » 24—25 » (1942 4—5 »).....					5 568	2 680
» » 26—28 » (1942 6—8 »).....					27 809	27 630

Pingst- och midsommartrafiken.

För pingst- och midsommartrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 441/1943 beträffande person- och resgodstrafiken, och cirkulär nr 457/1943 beträffande cykeltransporttrafiken.

Pingsttrafiken var synnerligen livlig och av betydligt större omfattning än de närmast föregående åren, vilket främst torde ha berott på att pingsthelgen inföll, först sedan skolorna slutat och sommaresemestrarna hunnit taga sin början.

Midsommartrafiken var däremot av mera normal omfattning, och på sina håll kunde till och med en mindre nedgång i frekvensen konstateras, vilken torde få tillskrivas den omständigheten, att pingst- och midsommarhelgerna nära sammanföll och att därför en del resor, särskilt långväga sådana, som eljest skulle företagits under midsommarhelgen, förlagts till pingsthelgen.

Personvagnsbristen var besvärande, men trots detta avvecklades trafiken i stort sett tillfredsställande.

Cykeltransporttrafiken var rekordartad och krävde för att kunna avvecklas omfattande åtgärder.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning åren 1943 och 1942 vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, för pingsten från och med onsdagen före pingst till och med annandagen och för midsommaren från och med den 19 till och med den 24 juni.

Pingst.

(Pingstdagen inföll år 1943 den 13 juni och år 1942 den 24 maj.)

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
Antalet försålda färdbiljetter	105 626	78 800	44 200	40 716	28 217	21 726
» utrustade sovvagnar	193	142	36	28	62	27
» avsända resgodskollin	26 486	11 703	8 788	3 654	5 511	2 684

Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
Antalet försålda färdbiljetter	117 443	113 773	62 230	58 304	25 180	28 591
» utrustade sovvagnar	188	174	35	32	60	38
» avsända resgodskollin	24 005	24 448	10 422	14 518	5 288	5 500
Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:					1943	1942
för tiden 11—13 juni (år 1942 22—24 maj)					18 396	14 880
» » 14—15 » (år 1942 25—26 maj)					9 390	9 856
» » 19—22 »					30 903	26 310
» » 23—25 »					13 119	11 669

Jul- och nyårstrafiken.

För jul- och nyårstrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 733/1943.

Trafiken var av ungefär samma omfattning som under närmast föregående jul- och nyårshelg. De militära permittentresorna voro i regel förlagda till sådana dagar, att dessa resor icke blevo till hinders för den civila trafiken, som i stort sett kunde avvecklas utan nämnvärda tågaförseningar. Härtill bidrogo i icke ringa mån de synnerligen gynnsamma väderleksförhållandena. Trots att tillgången på personvagnar under årets jul- och nyårshelger var större än under de närmast föregående årens motsvarande helger, var den likväl otillräcklig under de dagar, då trafiken var störst. Ett stort antal resande blevo under dessa dagar utan sittplats.

Julafton inföll år 1943 på en fredag och 1942 på en torsdag.

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

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
Antalet försålda färdbiljetter	94 553	94 875	48 516	46 300	32 125	39 816
» utrustade sovvagnar	286	259	45	53	66	59
» avsända resgodskollin	33 932	29 007	7 634	7 125	4 442	3 863

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

	1943/44	1942/43
för tiden 18—25 december	98 068	88 075
» » 26—29 »	36 433	29 189
» » 30 december—3 januari	32 636	31 801
» » 4—10 januari	30 912	28 118

Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.**Resor till vår- och höstmässorna i Leipzig.**

Leipzigmässan var icke anordnad under år 1943.

Skolungdoms utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Resor för skolungdomsutbyte mellan Sverige och utlandet ägde icke rum under år 1943.

Amerikanska journalisters studieresor i Sverige.

På uppdrag av utrikesdepartementet anordnades under tiden 30 april—19 maj studieresor för amerikanska journalister till Uppsala, Mariefred, Rosersberg, Boliden, Örnköldsvik, Fagersta, Sundsvall, Sandviken, Hälsingborg och Göteborg. Färden från Stockholm till Norrland företogs med flygmaskin. En Ao-vagn användes vid återresan Bastuträsk—Sundsvall—Storvik och en vid återresan Mellansel—Västanfors. I Sundsvall användes vagnen för nattlogi.

På hemställan av järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t ersattes utgifterna för dessa resor, kronor 3 763:90 för statens järnvägar, kronor 22:50 för Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle och kronor 132:00 för Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar eller tillsammans kronor 3 918:40 ur anslag för beredande av ersättning åt SJ för av Kungl. Maj:t medgivna lindringar i befodringsavgifterna för vissa resor.

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

Under år 1943 voro transporter till Sverige och Danmark av ringa omfattning och avsågo huvudsakligen sjuka barn. För en del av dessa transporter användes sjukhustågsvagnar.

De under år 1942 påbörjade *hemresorna* fortsatte även under år 1943. Inalles transporterades från Sverige omkring 8 000 barn, av vilka de flesta färdades med 16 extratåg till Haparanda, och från Danmark omkring 2 200, därav omkring 1 900 med 4 extratåg till Haparanda.

Transporterna ordnades för övrigt på samma sätt och på samma villkor, som gällde för motsvarande transporter under år 1942, då omkring 10 000 barn transporterades till Sverige och omkring 7 000 från Sverige samt omkring 2 500 barn till Danmark och omkring 600 barn från Danmark.

Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.

Skolungdomens allmänna fjällfärd.

Någon allmän fjällfärd för skolungdom planerades icke för år 1943 på grund av de rådande transportsvårigheterna. Enstaka grupper skolungdom bereddes dock tillfälle att färdas till Jämtland på de villkor, som tidigare gällt för Skolungdomens allmänna fjällfärd.

År 1942 var fjällfärden inställd.

Föreningens för skidloppningens 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 85 personer och i resan till Härjedalen omkring 140 personer. Framresorna företogs den 17—18 samt 22—23 april och återresorna den 26—27 april samt 2—3 maj. Ordinarie biljettavgifter erlades.

År 1942 deltog omkring 60 personer i resan till Västerbotten och omkring 130 personer i resan till Härjedalen.

År 1943 anordnades ingen resa Göteborg—Härjedalen.

År 1942 deltog omkring 60 personer i en resa från Göteborg till Sveg, Vemdalen och Åsarna.

Sveriges förenade studentkårers fjällfärd.

Studentkårernas fjällfärd år 1943 anordnades i likhet med 1942 års färd till Vilhelmina. Resan företogs med ordinarie tåglägenheter över Östersund med framresor den 19—20, 20—21 och 21—22 april och återresor den 27—28, 28—29 och 29—30 april. Sällskapsresenedsättning medgavs för de resor, som företogs den 28—29 och 29—30 april. I resan deltog omkring 115 personer. År 1942 var antalet deltagare 140.

Tågheimsresor.

Resor med tåghemmet i Jämtland anordnades icke heller sommaren 1943.

Dansk skolungdoms julresa till Storlien.

Den i samarbete med Dansk Skiløberforening och Föreningen för Skidlöpningens och friluftslivets främjande i Sverige under åren närmast före kriget vid jultiden anordnade men från och med julen 1939 inställda skolungdomsresan från Danmark till Storlien anordnades icke heller under jul- och nyårshelgen 1943—1944.

Turistutbytesresor.

Några turistutbytesresor anordnades på grund av tidsläget icke heller under år 1943.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 14 mars.

På grund av bristande tillgång på personvagnar vidtoges icke heller år 1943 några särskilda anordningar för resor med anledning av årets Vasalopp. Särskild biljettprisnedsättning medgavs icke.

Resor med anledning av riksskyttetävlingen i Stockholm den 22—25 juli.

I samband med skytteorganisationens 50-årsjubileum anordnades den 22—25 juli en för hela landet gemensam riksskyttetävling i Stockholm. Från de olika skytteföreningarna inkommo före den 17 maj en preliminär uppgift om, huru resorna till och från Stockholm önskades företagna. Definitiva uppgifter om resorna lämnades därefter före den 15 juni. Av uppgifterna framgick, att omkring 5 500 deltagare skulle använda järnväg för sina resor till och från Stockholm.

För resorna till Stockholm anordnades extratåg från Malmö den 21 juli och från Göteborg och Malmö den 22 juli och för resorna från Stockholm extratåg till Malmö och Göteborg den 25 och 26 juli. I övrigt företogs resorna med ordinarie tåg, som förstärktes, när så behövdes.

För att åstadkomma lämplig fördelning på de olika tåglägenheterna de största återresedagarna, som voro den 25 och 26 juli, utlämnades till deltagarna särskilda resemedgivanden för återresa med vissa tåg dessa dagar. Dessa resemedgivanden utlämnades av biljettbyråer, som voro inrättade på skjutplatserna vid Stora Skuggan och Kaknäs.

Från Stockholm reste den 23 juli omkring 3 000 skyttar till Ulriksdal, Tureberg och Rotebro och den 24 juli omkring 3 500 till Tureberg och Rotebro. Reserna företogs med ordinarie tåg och extratåg från Stockholm. Dessutom anordnades den 23 juli två extratåg från Värtan till Ulriksdal och åter.

Utflyktståg.

Utflyktståg anordnades icke heller under år 1943.

Fasta tåg för badresor samt sport- och turistfärder.

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

S t r ä c k a	Tid	Antal		S J inkomst kr.
		tåg ¹⁾	resande	
<i>Badtåg.</i>				
Stockholm C—Södertälje havsbud	—	—	—	—
Göteborg C—Varberg	Soh $\frac{5}{7}$ — $\frac{29}{8}$	8	1 827	4 656
Herrljunga—Uddevalla	—	—	—	—
	Summa	8	1 827	4 656
	<i>D:o år 1942</i>	22	1 845	4 362
<i>Sporttåg.</i>				
Stockholm C—Gnesta	Soh hela året	62	45 688	82 239
Göteborg C—Alingsås	Soh hela året	62	41 049	65 432
Göteborg C—Hindås	Soh hela året	62	27 541	53 432
Malmö C—Tjörnarps	Soh hela året	62	58 150	133 497
	Summa	248	172 428	334 600
	<i>D:o år 1942</i>	252	180 640	309 316
<i>Turisttåg.</i>				
Stockholm C— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Mariefred} \\ \text{Strängnäs} \end{array} \right.$	Soh $\frac{1}{6}$ — $\frac{5}{9}$	15	2 451	7 779
	<i>D:o år 1942</i>	12	1 841	5 861
	Summa Svarum	271	176 706	347 035
	<i>D:o år 1942</i>	286	184 326	319 539
	" " 1941	282	174 097	297 641
		1943	1942	1941
Medelantalet resande pr tåg var		652	645	617
Medelinkomsten pr tåg var..... kr.		1 281	1 117	1 055

Idrotts- och utflyktsresor för skolor.

I likhet med förhållandet under år 1942 var antalet idrotts- och utflyktsresor för skolor, för vilka styrelsen medgav särskild nedsättning, mycket ringa.

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

Resor av ifrågakvarande slag, som i regel bekostades av staten, medgavs för barn från 61 samhällen med över 8 000 innevävare och, efter hänvändelse av vederbörande ortsmyndighet till socialstyrelsen, även för barn från samhällen

¹⁾ Tur- och returtåg räknat som ett tåg.

med mindre folkmängd än 8 000. Såväl enskilt resande barn som grupper av till sommarkolonier resande barn befordrades år 1943 på villkor, liknande dem som gällde under år 1942. Dock medgavs år 1943 icke avgiftsfrihet för den del av resa, som beträffande resor från orter inom

- | | |
|--|-------------------|
| a) Norrbottens och Västerbottens län | översteg 1 000 km |
| b) Jämtlands och Västernorrlands län | » 800 » |
| c) övriga län | » 500 » |

I fråga om resor från orter inom Norrbottens och Västerbottens län kunde emellertid socialstyrelsen bevilja avgiftsfrihet även för del av resa, som översteg den ovan angivna maximilängden.

För att resa skulle få företagas avgiftsfritt gällde dessutom, att framresan skulle vara anträdd senast den 20 augusti och att återresan skulle vara avslutad senast den 30 september. Av järnvägsstyrelsen var därjämte bestämt, att de avgiftsfria resorna icke fingo företagas den 2, 3, 5, 6, 12—14 och 18—30 juni samt den 1—4 juli och ej heller på lördagar och söndagar. Dessa inskränkningar gällde dock icke för vårdare, som återreste inom 10 dagar efter att ha följt barn till sommarvistet.

För resorna skulle avlämnas särskilda beställningar enligt av socialstyrelsen tillhandahållna formulär. Beställningsformulären voro försedda med en frånskiljbar biljett, vilken samtidigt med beställningen skulle genom kopiering utskrivas av barnavårdsnämnden på orten. Avresestationen skulle, då beställningen mottogs, kontrollera, att järnvägsbiljett enligt vanliga grunder kunde utfärdas till den på biljetten angivna bestämmelsestationen, samt därefter komplettera beställningshandlingen, inkl. biljetten, med uppgift om övergångsstationer samt dag och klockslag för avresan. Biljetten blev giltig genom att densamma försågs med avresestationens datumstämpel.

För resor utöver föreskriven maximireslängd skulle vanliga anslutningsbiljetter lösas för den överskjutande sträckan, vilka biljetter prisberäknades enligt allmänna taxan och betalades kontant av de resande.

Direkta vagnar framfördes i ett flertal fall för transport av större grupper av resande, företrädesvis resande till och från sommarkolonier.

De icke järnvägstekniska anordningarna för resorna handhades av Statens Utrymningskommission.

Inalles företogos omkring 87 000 resor (fram- och återresa räknad som två resor), och SJ inkomst av desamma var omkring 476 000:— kronor.

År 1942 företogos omkring 100 000 resor av ifrågavarande slag, varav SJ inkomst utgjorde omkring 575 000 kronor.

Transporter med sjukvagnar.

Under året utfördes 2 444 transporter med SJ sjukvagnar, därav 4 i Bo10 och 2 440 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 344 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

På en del sjukvagnar, nämligen de i Kristinehamn, Stockholm, Storuman, Ånge och Östersund placerade, utökades under året i samband med storrevision hjulaxelavståndet med 90 cm, vilket bl. a. medförde, att vagnarna därefter gingo jämnare. År 1942 hade Bollnäs sjukvagn undergått samma förändring.

Billiga rundturer.

Bestämmelser angående *Rundturstrafik inom Sverige* att gälla fr. o. m. den 1 juni 1943 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 405/1943. Bestämmelserna voro i stort sett desamma som föregående års.

Avgifterna för rundtur O och tilläggsturerna nr 13 och 15 sänktes, vilket kunde ske på grund av förstatlighanden av vissa enskilda järnvägar. Däremot höjdes avgifterna för rundtur A (2 kl), tilläggsturerna nr 20 och 92 samt lokalturerna nr 6, 7, 8 och 9 på grund av höjning av biljettpris vid privata busslinjer.

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

Tilläggstur nr 28 var omändrad till lokal rundtur med nr 26, kallad »Orust runt».

»GHT-resans» rutilternativ Stockholm—båt direkt—Kalmar var återinlagd.

Reklamen för de billiga rundturerna var år 1943 liksom under de närmast föregående åren betydligt inskränkt på grund av allmänna tidsläget. Broschyrer utsändes men i mindre omfattning än tidigare. Inga affischer trycktes.

Antalet försålda rundtursbiljetter och således även antalet rundresor (vid beräkning av antalet rundresor räknas nämligen varje huvud- och varje till-

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer.

	Antal resor				Antal personkilometer	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+ mot f. å. %
		intill 500	501—1000	över 1000		
<i>SJ rundturer, utom lokala</i>						
<i>sådana</i>	11 156	99	1 117	9 940	20 015	+ 27.0
»GHT-resan»	1 019	—	1 019	—	865	+ 123.5
<i>Nordiska rundresor</i>	—	—	—	—	—	—
<i>Summa år 1943</i>	12 175	99	2 136	9 940	20 880	+ 29.3
Härav: i 2 klass	1 238	—	216	1 022	2 451	— 0.7
i 3 klass	10 937	99	1 920	8 918	18 429	+ 34.8
<i>Summa år 1942</i>	9 522	78	2 029	7 415	15 757	— 37.3
Härav: i 2 klass	1 104	—	154	950	2 443	— 31.1
i 3 klass	8 418	78	1 875	6 465	13 314	— 38.4
<i>Summa år 1941¹⁾</i>	14 467	112	2 130	12 225	25 145	+ 47.5
» » 1940 ¹⁾	11 691	213	2 099	9 379	17 049	— 70.2
» » 1939 ¹⁾	48 770	8 159	5 676	34 935	57 200	+ 6.2
<i>SJ Lokala rundturer år 1943:</i>						
i 2 klass	23	14	9	—	11	+ 10.0
i 3 klass	1 396	1 069	327	—	387	— 35.2
<i>Övriga rundturer år 1943:</i>						
i 2 klass .....	.	.	.	.	.	.
i 3 klass .....	.	.	.	.	.	.
<i>Tilläggsturer år 1943:</i>						
i 2 klass	74	74	—	—	28	— 17.7
i 3 klass	665	665	—	—	190	— 49.6
<i>Anslutningsturer år 1943:</i>						
i 2 klass .....	.	.	.	.	.	.
i 3 klass .....	.	.	.	.	.	.

¹⁾ Exkl. »GHT-resan».

läggstur som *en resa*) var icke desto mindre år 1943 avsevärt större än år 1942 men mindre än hälften av antalet för sista förkrigsåret, såsom närmare framgår av sammanställning på föregående sida över antal resor av olika slag och längd samt antal å SJ fallande personkilometer på grund av dessa resor ävensom av nedanstående sammanställning över antalen till de olika huvudturerna försålda biljetter.

Rundresor i nordisk samtrafik voro under året liksom under de närmast föregående helt inställda.

I tabellen över antalen resor hava icke uppgifter beträffande »Övriga rundturer», d. v. s. turer, som berört SJ men icke anordnats i SJ regi, och »Anslutningsturer» kunnat införas för år 1943, emedan det omfattande primärmaterialiet rörande dessa resor icke, såsom förut varit fallet, bearbetats för järnvägsstyrelsens officiella årsberättelse och bearbetning av detsamma enbart för drifttjänststatistiken icke ansetts böra utföras.

Antal sålda biljetter till de olika huvudturerna år 1943.

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	69	646	S	Skåne—Dalaturen	173	2 520
B	Västsvenska turen	44	410	T	Nedre Norrland på cykel	42	945
E	Mellansvenska Dalaturen ...	44	432	V	Dal—Värmland » »	—	73
F	Östsvenska Dalaturen	3	161	X	Sydöstra Sverige » »	—	26
H	Nedre Norrlandsturen	81	700		GHT-resan	122	897
K	Öst- och Västkosturen	304	1 962		Summa	1 238	10 937
M	Skåne-Nedre Norrlandsturen	31	212		<i>Do år 1942¹⁾</i>	1 104	8 418
N	Jämtland-Härjedalsturen ...	30	651		» » 1941 ¹⁾	1 869	13 323
O	Blekingeturen	39	717		» » 1940 ²⁾	1 197	10 267
P	Övre Norrlandsturen	195	423		» » 1939 ²⁾	1 356	25 258
Q	Storsvenska turen	61	157				
R	Lappland—Tornedalsturen	—	5				

SJ inkomster (exkl. trafikskatt) av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 100 124 kr. (98 800 kr. år 1942)
 » » » 3 » 519 860 » (456 062 » » »)
 per personkm i 2 klass 4·03 öre (3·80 öre » »)
 » » » 3 » 2·74 » (2·83 » » »).

	2 kl.	3 kl.
1) Härav till »GHT-resan»	1942 29 427	1941 49 676
2) Härtill » nordiska rundresor ...	1940 60 167	1939 2 518 19 638

Billiga vinter- och sensommarresor.

Genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 867/1942 och nr 508/1943 utfärdades bestämmelser om *SJ billiga vinter- och sensommarresor år 1943*.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor och avgiftsberäkning som för sensommarresorna år 1942. Den på grund av trafikförhållandena år 1942 föreskrivna inskränkningen, att biljetter av ifrågavarande slag med vissa undantag icke skulle gälla för resor å lördagar t. o. m. måndagar, nämligen från kl. 0.00 lördagar till kl. 6.00 måndagar, bibehölls även för år 1943.

Resandefrekvensen på olika landskap, antal resor av olika längd samt antal å SJ fallande personkilometer på grund av dessa resor framgå av efterföljande sammanställningar. Av sammanställningarna framgår även, att antalet resor och personkilometer år 1943 i jämförelse med antalen år 1942 avsevärt ökats, ehuru desamma icke kommo upp till motsvarande antal för år 1941 och ännu mindre till förkrigstidsantalen.

Antal försälda biljetter för billiga vinter- och sensommarresor till olika landskap år 1943.

Landskap	Antalet försälda biljetter									Summa år 1942
	under vintern ($\frac{12}{1}-\frac{25}{2}$, $\frac{19}{2}-\frac{16}{3}$, $\frac{5}{5}-\frac{28}{6}$)			under sensommaren ($\frac{16}{8}-\frac{30}{9}$)			Summa			
	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	
Lappland.....	144	1 239	1 383	57	310	367	201	1 549	1 750	1 482
Västerbotten	—	—	—	1	16	17	1	16	17	5
Jämtland.....	350	1 923	2 273	279	1 578	1 857	629	3 501	4 130	2 395
Ängermanland	—	2	2	—	25	25	—	27	27	14
Härjedalen	—	1	1	—	14	14	—	15	15	15
Medelpad	—	—	—	—	18	18	—	18	18	3
Hälsingland.....	4	22	26	6	68	74	10	90	100	100
Dalarna	15	42	57	4	30	34	19	72	91	¹⁾ 176
Västmanland	—	—	—	1	10	11	1	10	11	1
Gästrikland	—	—	—	—	4	4	—	4	4	—
Värmland	—	9	9	—	10	10	—	19	19	42
Dalsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Närke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Bohuslän	—	—	—	20	193	213	20	193	213	239
Västergötland	2	—	2	8	25	33	10	25	35	92
Östergötland	—	—	—	—	18	18	—	18	18	14
Halland	—	—	—	2	31	33	2	31	33	38
Småland	—	—	—	—	11	11	—	11	11	19
Öland.....	—	—	—	2	15	17	2	15	17	15
Blekinge	—	—	—	—	10	10	—	10	10	26
Gotland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skåne	—	—	—	18	166	184	18	166	184	185
Summa	515	3 238	3 753	398	2 552	2 950	913	5 790	6 703	4 864

¹⁾ Härav 83 i samtrafik över Stockholm, i 1942 års drifttjänststatistik felaktigt hänfödda till Södermanland.

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer.

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+- mot f. å., %
		intill 500	501—1 000	över 1 000		
År 1943:						
2 klass	1 826	145	1 129	552	1 627	+ 35·6
3 klass	11 680	944	7 040	3 696	10 708	+ 41·4
Summa	13 506	1 089	8 169	4 248	12 335	+ 40·6
År 1942:						
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
Summa år 1941	15 062	912	9 494	4 656	13 383	+ 50·4
» » 1940	10 828	1 404	6 462	2 962	8 899	— 50·5
» » 1939	17 398	1 452	7 734	8 212	17 994	+ 19·8

SJ inkomster (exkl. trafikskatt) av ifrågasvarande resor voro:

av resor i 2 klass 52 328 kr. (37 512 kr. år 1942)
 » » » 3 » 201 167 » (156 317 » » »)
 per personkm i 2 klass 3·22 öre (3·13 öre » »)
 » » » 3 » 1·88 » (2·06 » » »).

Reklam- och upplysningsverksamhet.

Reklamverksamheten var även under 1943 till största delen inriktad på en allmän instruktions- och upplysningspropaganda för att hos trafikanterna söka vinna förståelse för de trafiksvårigheter, som det fortfarande gällde att övervinna icke minst i trafikanternas eget intresse.

Propagandan för en jämnare fördelning av resorna på veckans *alla* dagar fortsattes. Som ett led i nämnda propaganda inspelades en journalfilm »Trängd och klämd», som visades på biografen landet runt; ett vikblad rörande samma angelägenhet utgavs och utsändes i 300 000 exemplar till allmänheten, ävensom en ny affisch. »SJ Resebyrå — olika verksamhetsgrenar».

Fönsterskyltningar för SJ billiga rundturer anordnades.

Den tidigare påbörjade propagandan bland trafikanterna för en snabbare lastning och lossning av godsvagnarna fortsattes under året. En ny affisch »Godsvagnen — samfärdselns viktiga redskap» utfördes och uppsattes på samtliga stationer.

Även bland SJ egen personal togs reklamén till hjälp. I magasin uppsattes ett anslag »Aksamheten främst», varigenom i bilder visades rätta sättet att handhava godsförsändelser av vissa slag. För en kommande undervisningsfilm om godsvård gjordes några upptagningar.

SJ fjärde undervisningsfilm »Där vagnarna rulla», en film om arbetet på Hallsbergs godsbangårdar, speciellt rangeringsarbetet, blev färdig under året och hade sin premiär i Stockholm inför ett stort antal inbjudna. Visning av densamma för personalen påbörjades även.

Under gången av arbetet på nya tågfarjan Malmöhus upptogs under året filmbilder för arkivändamål och publicitet.

I anledning av förstatligandet den 1 juli 1943 av Malmö—Simrishamn, Malmö—Trelleborg—Rydsgårds, Vellinge—Skanör—Falsterbo samt Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnvägar upptogs bilder med motiv från dessa järnvägar.

Genom utbyte av filmer med utländska järnvägsförvaltningar ökades SJ samling av *utländska filmer* under året med följande:

från engelska järnvägar:

The Ellson Rail-Joint (Ellson rälsskarven),
 Permanent Way Relaying (räls- och ballastutbyte vid SR),
 Measured Shovel Packing (ballastjustering),
 The Transverse Movement of Wheel on Rail (hjulets rörelse i sidled vid gång),

Enemy n:o One (fienden nr ett)

från danska statsbanorna:

film om tryckluftbromsen.

Visning av SJ filmer för allmänheten på biografen, vid föreningssammanträden, i samband med utställningar och genom utlåning till skolor, militärföreläggningar, resebyråer, enskilda personer m. fl. förekom under året i den utsträckning, som framgår av följande uppgifter rörande beräknade, i runda tal angivna antal åskådare:

på biografen	1 476 900
vid direkta visningar genom SJ i föreningar	11 400
vid utlåning till skolor, föreningar, sällskap o. d.	466 500
	<hr/>
	Summa 1 954 800

vid visningar i Danmark genom förmedling av SJ Resebyrå, Köpenhamn	57 700
--	--------

Summa s:arum 2 012 500

Dessutom visades SJ filmer i England genom förmedling av SJ Resebyrå, London, för ett obekant antal åskådare.

På grund av gällande bestämmelser om filmning och fotografering övervakades genom styrelsen fotografering och filmupptagningar, utförda av privata firmor inom SJ område, bl. a. för filmen »Tåg 56».

3. Propagandaföredrag.

I samband med filmvisningar i skolor, föreningar och andra institutioner höllo flera tjänstemän vid SJ föredrag om SJ och dess verksamhet.

4. Fotografier.

Genom inköp och egna tagningar ökades reklamavdelningens bildarkiv under året med c:a 2 500 fotografier. Arkivets hela bestånd av bilder utgjorde vid årets slut c:a 13 500. Bilderna hava använts i SJ egna tryckalster, för skyltningar, i tidningsartiklar, böcker m. m.

Bildarkivets bestånd av skioptikonbilder i färg utökades även under året och bestod vid årets slut av 525 bilder från Stockholm och från 11 av Sveriges landskap.

5. Annonsering i pressen.

Under året infördes 222 annonser av reklamkaraktär i svenska tidningar, tidskrifter och andra publikationer samt 3 i utländska (nordiska) sådana.

Dessutom placerades genom reklamavdelningens förmedling 461 upplysningsannonser om gods, tågtider, jultrafik o. d. i dagspressen.

6. Ljusreklam.

Ljusreklam ordnades även under år 1943 å teatrar i Stockholm, Göteborg och Malmö för godsutkörning, inskränkningar i styckekegodstrafiken vid vissa tillfällen, anbringandet av namn och adress på stycke gods till vissa stationer, fördelning av resandetrafi ken, förutbeställning av sovplatser, hämtning och hemkörning av gods, jultrafiken m. m.

7. Utställningar, skyltningar o. d.

Reklamavdelningens ateljé utarbetade och iordningställde under året material till utställningar i:

- Jönköping (Junemässan),
- Hudiksvall (Jubileumsutställning),
- Nora (Jubileumsutställning),
- Riksgränsen m. fl. platser (Malmbanan 40 år),
- Härnösand (Härnösand—Sollefteåbanan 50 år).

Av fönsterskytningar m. m. utfördes bl. a.:

- 210 fönsterskytningar på 22 olika platser,
- 130 pelarsidor till SJ nio reklampelare,
- 30 förslag till affischer, varav flera kommo till utförande.

Vidare utfördes ett stort antal illustrationer, laveringar, teckningar och målningar, textningar för olika ändamål, kartor m. m.

8. Samarbete med postverket.

Samarbetet med postverket fortsattes under året efter samma riktlinjer som tidigare. SJ affischer uppsattes å postverkets större kontor och å sådana postanstalter, som icke stå i direkt förbindelse med SJ. Genom dessa kontors och anstalters försorg utdelades SJ broschyrer och vikblad. I reciprocitet erhö ll postverket fri annonsering för postsparbanken på SJ broschyrer och affischer.

På Råsunda fotbollsstadion fortsattes reklamen för SJ i förening med postverkets reklam för postsparbanken.

Ett stort antal filmer utlånades till postsparbanken för visning vid bankens propagandamöten på olika ställen i landet.

9. Övriga reklamåtgärder.

Den mellan SJ och vissa utländska förvaltningar gällande överenskommelsen om ömsesidigt uppsättande av varandras reklamaffischer tillämpades under året, i den mån så var möjligt. I viss omfattning uppsattes vid SJ dock tills vidare svenska affischer i stället för utländska.

SJ affishutrymmen upplätos i viss omfattning för reklam för utställningar och mässor, varvid SJ i gengäld erhö ll fri annonsplats i programmen för och fria affischplatser inom utställningarna.

Under året erlade SJ medlemsavgift till ett tjugotal lokala turistföreningar och hade representant i styrelserna för de flesta av dem.

Fribiljetter och nedsättningar av biljettpriser i reklamgynnande syfte beviljades i begränsad utsträckning under året.

Presstjänst. Tidskriften SJ-nytt.

SJ presstjänst, vars inrättande beslutades under år 1942 och som skall vara länken mellan verket och dagspressen samt andra publicitetsorgan, igångsattes under år 1943, sedan en yrkesjournalist fr. o. m. den 1 mars 1943 anställdes såsom SJ pressombudsman. Enligt styrelsens direktiv utsågo distriktscheferna där- efter tjänstemän (i regel på TE), vilka tjänstemän vid sidan av sitt ordinarie arbete lokalt svara för presstjänsten, envar inom sitt område. Vid hela SJ funnos vid årets slut ett 15-tal pressombud, samtliga med ställföreträdare. I likhet med pressombudsmannen i styrelsen trädde dessa i kontakt med tidningarna, som omedelbart visade sin beredvillighet till och uppskattning av ett närmare samarbete med SJ. Sedan samtliga järnvägsmyndigheter underrättats om presstjänstens organisation och funktionssätt och meddelande härom även utgått till hela landets press samt radiotjänst och övriga berörda myndigheter och organisationer, blev verksamheten omedelbart livlig. Ett tidigare utarbetat förslag till instruktion omarbetades sedermera på grundval av de första månadernas erfarenheter och fastställdes den 30 juni (Allmänna anvisningar för SJ presstjänst). Vidare utsände styrelsen ett cirkulär (nr 480/1943) angående presstjänsten, varjämte i anslutning härtill ändringstryck till stationsföreståndareinstruktionen utgavs angående förhållandet till olika myndigheter och pressen (stfi, art. 30 och 40).

En bland de ömsesidiga fördelar, som SJ och pressen vunnit genom inrättandet av presstjänsten, är att tidningarna numera ha ett centralt ställe att vända sig till för att få del av nyheter och för att kontrollera uppgifter av alla slag samt för att få tillfälle till intervjuer med i varje särskilt fall lämpliga personer. Med hänsyn till tidningarnas hårt ansträngda utrymme och med tanke på betydelsen för SJ av vederhäftig publicitet är det med tillfredsställelse man kunnat konstatera, att de förut talrika insändarna ang. SJ försvunnit. SJ presstjänst, såväl i styrelsen som ute på distrikten, har i ett mycket stort antal fall, både på begäran och på eget initiativ, bistått tidningarna med anordnandet av reportage i anslutning till aktuella tilldragelser.

En annan viktig fördel, som vunnits genom inrättandet av presstjänsten är möjligheten att genom denna tjänst direkt förse tidningarna, särskilt sådana i landsorten, med publiceringsfärdiga artiklar jämte bildmaterial om SJ. En detaljerad plan för en sådan artikeltjänst uppgjordes mot slutet av året och var klar att tagas i bruk vid årsskiftet.

Av *SJ-nytt, tidskrift för SJ personal*, utgavs under år 1943 fyra nummer i upplagor på 48 000 exemplar per nummer. Tidskriften har befunnits vara en värdefull länk mellan verksstyrelsen och personalen. På grund av den uppskattning, som redan från början kom publikationen till del, beslöts under året, att man till behandling skulle upptaga frågan om tätare utgivning av densamma (sex nummer per år). Tidskriften redigeras av pressombudsmannen. En redaktionskommitté, bestående av byråchefen för persontaxebyrån, tillika SJ-nyttis ansvarige utgivare, samt 8 ledamöter, varibland representanter för personalorganisationer, har före varje nummers utgivande diskuterat dess innehåll och framfört värdefulla uppslag. Skickliga och intresserade medarbetare ha även vunnits bland järnvägspersonalen i vidare kretsar. Intresset för SJ-nytt har visat sig vara stort även utanför verket, inte minst från pressens sida. Förslag väcktes därför under året om att allmänheten skulle beredas möjlighet att prenumerera på tidskriften, vilket också genomfördes år 1944.

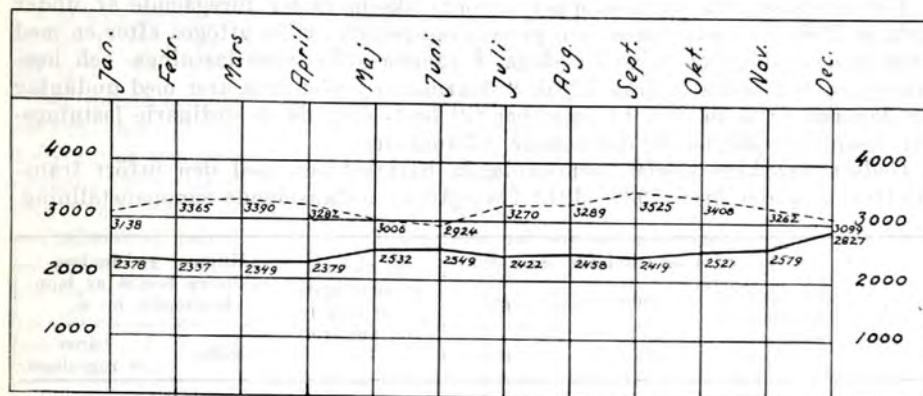
Godstrafiken.

Godsvagnparken och dess användning.

Tillgång på och behov av vagnar.

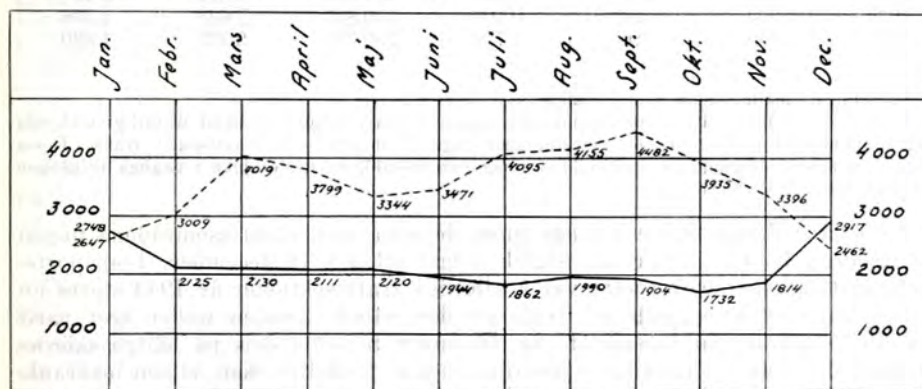
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande tvenne grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

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 3 247 mot 3 184 föregående år och av *öppna* vagnar till 3 568 mot 3 360 föregående år.

Även under år 1943 var trafiken synnerligen livlig, så att den dagliga tillgången på slutna vagnar under hela året var lägre än behovet. Samma var förhållandet beträffande öppna vagnar utom under första delen av januari och mot slutet av december månad, då tillgången på dylika vagnar översteg behovet. Fr. o. m. september månad och till årets slut nedgick behovet av såväl

slutna som öppna vagnar. Minskningen var kraftigast i fråga om de öppna vagnarna. Liksom under år 1942 var det huvudsakligen produktionen av ersättningsvaror av olika slag, restriktiva åtgärder med avseende på automobiltrafiken samt omfattande transporter för militära ändamål, som förorsakade den även under år 1943 fortgående ökningen av statens järnvägars godstrafikvolym. De största mängderna ersättningsvaror, bränsleved, gengaskol, apatit m. m., kommo från Norrland. Godsvagnparken sattes under året på mycket hårda prov, men trots stegringen av godstrafiken kunde densamma avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt.

För att påskynda vagnomloppet utgingo liksom under föregående år under hela år 1943 förhöjda vagns- och presenningspengar, vilka uttogos efter en med vagnuppehållslängden stigande skala. I samma syfte voro lastnings- och lossningsfristerna nedsatta från 12 till 9 dagtimmar under hela året med undantag av dagarna fr. o. m. den 13 december till årets slut, då de ordinarie lastnings- och lossningsfristerna, 12 dagtimmar, tillämpades.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utfört transportarbete under åren 1938—1943 framgår av nedanstående 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			
1943	*) 4 596	7 708	4 744	477 707	5 792	5 282
1942	*) 4 200	6 965	4 174	459 743	5 712	5 218
1941	*) 3 900	6 170	3 576	426 534	4 954	4 527
1940	*) 3 100	4 872	2 664	391 927	3 812	3 451
1939	*) 3 900	4 201	2 106	310 897	2 638	2 306
1938	*) 4 400	3 805	1 777	299 321	2 129	1 820

¹⁾ Exklusive malmvagnar å malmbanan.

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

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena någon av dagarna 1—12 oktober och pågick längst till den 18 december. Transporterade vikt mängden sockerbeter var å samtliga trafiksektioner år 1943 större än under närmast föregående år, trots att den odlade arealen under året varit c:a 10 % mindre än föregående år. Ökningen berodde dels på bättre skörde-resultat och dels på ytterligare inskränkning av lastbiltrafiken, vilken inskränkning medförde minskad mängd å landsväg helt transporterade betor.

Till följd av införlivningen av Malmö—Simrishamns, Malmö—Trelleborgs och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar med SJ från och med den 1/7 1943 fingo Statens järnvägar ombesörja transporterarna även för sockerfabrikerna i Gärsnäs, Skivarp, Trelleborg och Hököpinge.

Alla sockerfabrikerna voro i drift under året. För transporterarna av vitbeter och vitbetmassa inom 10, 12 och 28 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 300 av SJ vagnar avdelade, varav omkring 400 småbäriga.

Vid 29 trafiksektionen pågick betkampanjen under tiden 7 oktober—20 november. Omkring 325 vagnar voro avdelade för transporterarna av vitbeter och

vitbetmassa. Transporterna voro även vid denna trafiksektion av större omfattning än föregående år.

Träkolstrafiken under 1943 var den största som förekommit sedan år 1918. Utöver de årligen återkommande transporterna av lösa träkol för *industriella behov* befordrades under året även stora mängder lösa *gengaskol*. Under 1943 lastades å SJ linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn sammanlagt 27 951 vagnar träkol mot 21 613 vagnar föregående år.

Förändringar inom godsvagnparken.

620 nya normalspåriga godsvagnar *levererades* under året, varav 200 litt G, 35 litt H, 377 litt O, samtliga av standardtyp, samt 5 vagnar litt Q 35 och 3 litt Q 36.

542 normalspåriga godsvagnar *tillfördes* under året normalspåriga godsvagnparken, varav 2 vagnar litt Gs genom ombyggnad av personvagnar och 2 öppna godsvagnar genom att 2 tidigare slojade godsvagnar återfördes till trafikvagnparken. 538 av de ifrågavarande 542 tillförda vagnarna utgjordes av vagnar av icke standardtyp, som den 1/7 1943 övertagits med Malmö—Simrishamn, Malmö—Trelleborgs och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar, av vilka vagnar 146 ommärktes och försetts med SJ ägaremarke, nämligen 37 litt Gm, 33 litt Gmh, 11 litt Gsh, 1 litt Hm, 8 litt Hs och 56 litt Is. Återstoden av de nyssnämnda 538 övertagna vagnarna utgjordes av 392 Im-vagnar, vilka ännu vid årets slut icke försetts med SJ ägaremarke.

388 smalspåriga vagnar (för 1 067 mm spårvidd) *tillfördes* under året smalspåriga godsvagnparken genom övertagandet den 1/7 1943 av Karlshamn—Vislanda—Bölmens, Östra Blekinge och Hönshylte—Kvarnamåla järnvägar, nämligen 70 litt G, 2 litt H, 126 litt I, 40 litt K, 32 litt L, 98 litt N och 20 litt NN, samtliga utan SJ ägaremarke.

Följande antal godsvagnar blevo under året *skrotade, försälda eller ombyggda till person-, bangårds-, tjänste-, grus- eller beredskapsvagnar*:

normalspåriga	249
smalspåriga	142

Vid slutet av året voro 657 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 61 mer än vid 1942 års slut.

Godsvagnsamtrafik.

För årets betkampanj avtalades med Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes samt Malmö—Genarps järnvägar om gemensam, hyresfri användning av vagnar för transporter av vitbetor till och betmassa från sockerfabrikerna vid Örtofta (SJ bidrag 170 vagnar) resp. vid Staffanstorp (SJ bidrag 202 vagnar).

För att lindra vagnknappheten förhyrdes öppna vagnar från enskilda järnvägar och från Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget.

1924 års inländska godssamtrafiksavtal (SVS) förlängdes att gälla även under år 1943. Med Stockholm—Nynäs järnväg fr. o. m. 1/1 1937 och med Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg fr. o. m. 1/6 1939 gällande avtal om undantagsbestämmelser för godsvagnsamtrafik (s. k. separatavtal) upphörde att gälla fr. o. m. den 1/5 1943.

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

Uppgifter om den inländska godstrafiken.

Godstågsplan nr 143.

Tågplan 143 tillämpades fr. o. m. den 7 juni 1943. En grafisk framställning av de viktigaste godstågsförbindelserna i ifrågavarande tågplan finnes i slutet av denna publikation.

De väsentligaste ändringarna i godstågsplan 143 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

I syfte att minska antalet driftstörningar genom bl. a. varmgång inlades i tågplan 143 för direkt- och fjärrgodstågen uppehåll för obligatorisk varmgångsinspektion efter en körsträcka av omkring 50 km från tågens utgångs- och ombildningsstationer. I samma syfte justerades gångtiderna för godstågen på de elektrifierade linjerna, varigenom nyssnämnda tider i regel blevo något längre än förut. Dessa åtgärder, som vidtogos för att öka trafiksäkerheten, medförde tyvärr även, att godstågen fingo något längre restider än enligt förut gällande tågplan. Det var dock fortfarande möjligt att i stort sett bibehålla de förutvarande, gynnsamma befordringstiderna.

På grund av ökad godstrafik måste nya tåg inläggas i tågplanen. Bl. a. måste särskilda ilgodståg, såväl ordinarie som extra sådana, inläggas för att underlätta den med hänsyn till försörjningsläget så betydelsefulla fiskdistributionen.

Sträckorna Stockholm—Göteborg och Falköping—Nässjö.

Enär det visat sig, att snälltåget 4 från Göteborg till Stockholm och persontåget 1002 från Göteborg till Örebro icke utan besvärliga förseningar kunnat ombesörja den stora ilgods- och fisktrafiken på sträckan Göteborg—Stockholm, inlades ilgodståget 4048 på sträckan Göteborg—Katrineholm. Huvudparten av nyssnämnda trafik överflyttades till det nya ilgodståget, som gick från Göteborg kl. 20.12 och kom till Katrineholm kl. 3.07. Ilgods- och fiskvagnarna till Stockholm fortsatte från Katrineholm med persontåget 110, som för detta ändamål flyttades från linjen Norrköping—Nyköping—Stockholm till linjen Norrköping—Katrineholm—Stockholm. Persontåget 110 kom till Stockholm kl. 6.04. Allt ilgods och all fisk, som inlämnades i Göteborg under eftermiddagens lopp, kunde alltså distribueras i Stockholm påföljande morgon.

I syfte att underlätta fisktransporterna från Bohuslän till mellersta och östra Sverige inlades extra ilgodståget 5193 för fisk från Dingle och Uddevalla med avgång från Dingle kl. 18.14. Detta tåg anordnades, så snart minst två fiskvagnar funnos att befordra till Hallsberg och stationer öster därom, och tåget framfördes över Uddevalla—Öxnered till Herrljunga. Detsamma fick i Herrljunga anslutning till det ovannämnda ilgodståget 4048 Göteborg—Katrineholm (—Stockholm).

För att avlasta tåg 3 på sträckan Katrineholm—Hallsberg inlades ett särskilt ilgodståg nr 4049 på denna sträcka. Tåget gick från Katrineholm kl. 0.26 och kom till Hallsberg kl. 1.23 och medförde de ilgodskursvagnar, som tidigare framförts i tåg 3.

På grund av ökad trafik inlades fjärrgodståget 4045 på stäckan Tomtebodav—Hallsberg. Tåget gick från Tomtebodav kl. 23.31 och kom till Hallsberg kl. 4.43. Anslutning erhöles i Hallsberg till tåg mot Örebro och Värmland.

Även på sträckan Hallsberg—Falköping hade godstrafiken ökat, varför det blev nödvändigt att inlägga ett nytt ordinarie godståg, nr 4711, även på denna

sträcka. Tåget gick från Hallsberg kl. 19.20 och kom till Falköping kl. 23.40. Det medförde vagnar till Skövde och Falköping.

Godstrafiken på sträckan Falköping—Nässjö hade visat sig icke kunna tillfredsställande ombesörjas av de båda fjärrgodstågpar, som tidigare trafikerat denna sträcka. Det blev därför nödvändigt att inlägga ytterligare ett ordinarie fjärrgodstågpar, tåg 4707 och 4708, mellan Falköping och Nässjö. Tåg 4707 lades att gå från Falköping kl. 8.52 med ankomst till Nässjö kl. 13.18. Tåget framfördes med en största tillåten hastighet av 40 km/tim., så att småbäriga vagnar kunde medföras i tåget. I motsatt riktning inlades fjärrgodståget 4708 med avgång från Nässjö kl. 14.18 och ankomst till Falköping kl. 17.09. Detta tåg fick i Falköping anslutning till fjärrgodståget 4719 till Göteborg och fjärrgodståget 4714 till Hallsberg.

Den livliga godstrafiken till och från Värmland hade icke kunnat ombesörjas av de förutvarande ordinarie godstågen, utan extra godståg hade måst anordnas tämligen regelbundet. I den nya tågplanen inlades för den skull ett nytt ordinarie lokalgodståg nr 7505—7606 Hallsberg—Laxå—Kristinehamn med avgång från Hallsberg kl. 10.03 och ankomst till Kristinehamn kl. 13.55. Tåget medförde vagnar till Laxå, Svartå, Degerfors, Strömtorp, Björneberg, Kristinehamn och stationer där bortom.

I motsatt riktning inlades fjärrgodståget 5015—4854 med avgång från Kristinehamn kl. 19.06 och ankomst till Hallsberg kl. 21.18. Anslutning erhöles i Hallsberg till de vid midnattstid avgående direktgodstågen till Stockholm, Norrland och Nässjö.

Sträckan Kristinehamn—Mora.

Till följd av ökad trafik kunde de förutvarande ordinarie godstågen icke avveckla den förefintliga trafiken, detta givetvis i icke ringa grad beroende på den minskning av lokens dragkraft, som blivit en följd av övergången från koleldning till vedeldning. Därför inlades ett nytt ordinarie fjärrgodståg nr 5304 mellan Kristinehamn och Mora med avgång från Kristinehamn kl. 9.41 och ankomst till Mora kl. 19.44. I motsatt riktning inlades fjärrgodstågen 5309 Mora—Vansbro och 5301 Vansbro—Kristinehamn. Tåg 5309 gick från Mora kl. 20.25 och kom till Vansbro kl. 23.00. Vagnarna till stationerna söder om Vansbro fingo över natten stå i Vansbro för att vidareändas därifrån med fjärrgodståget 5301, som gick från Vansbro kl. 6.40 och kom till Kristinehamn kl. 14.15. Dessutom omlades fjärrgodståget 5313 till morgontåg och gick därefter under nr 5303 från Vansbro kl. 9.29 och kom till Kristinehamn kl. 16.15.

Sträckorna Stockholm—Malmö och Hässleholm—Hälsingborg.

Ilgodståget 4584 hade tidigare gått endast på sträckan Malmö—Mjölby. Från Mjölby hade ilgodskursvagnarna fortsatt med persontåget 110 till Stockholm. Fr. o. m. tillämpningen av tågplan 143 framfördes emellertid 4584 även på sträckan Mjölby—Stockholm med avgång från Mjölby kl. 2.21 och ankomst till Stockholm kl. 7.14. Tåget användes dels för befordring av ilgodskursvagnar, dels för med mjölk lastade vagnar från Skåne till Stockholm. Det var framförallt de nytillkomna mjölktransporterna, som nödvändiggjorde tågets anordnande jämväl på sträckan Mjölby—Stockholm.

På sträckan Stockholm—Mjölby inlades fjärrgodståget 4009 med avgång från Stockholms norra kl. 14.19 och ankomst till Mjölby kl. 20.05. Tåget användes så gott som uteslutande för befordring av återgående tomma mjölkvagnar från Stockholm till södra Sverige. Mjölkvagnarna fortsatte från Mjölby

med fjärrgodståget 4565 och kunde därigenom nå sina bestämmelsestationer påföljande morgon.

På grund av ökad trafik inlades ett nytt fjärrgodstågpar mellan Nässjö och Hälsingborg över Hässleholm. Fjärrgodståget 5685 gick från Nässjö kl. 13.25 och kom till Hälsingborg kl. 22.59. Tåget användes för vagnar till Hässleholm, Perstorp, Klippan, Åstorp och Hälsingborg. I motsatt riktning gick fjärrgodståget 5686 från Hälsingborg kl. 21.52 och kom till Nässjö kl. 6.44. Såväl 5685 som 5686 voro gruppväxlade förbi Hässleholm, varigenom växlingsarbetet på denna station minskades.

Sträckan Hallsberg—Krylbo.

För att avveckla ilgodstransporterna från södra och västra Sverige till Norrland inlades ilgodståg nr 4374 med avgång från Hallsberg kl. 4.25 och ankomst till Krylbo kl. 7.44. Efter rättlastning i Krylbo av ilgodskursvagnarna fortsatte dessa med persontåget 412.

Sträckan Stockholm—Sundsvall.

I syfte att under strömmingsäsongen kunna tillfredsställande avveckla strömmingstransporterna för Sundsvall, Gnarp, Jättendal, Harmånger, Hudiksvall, Njutånger, Enånger, Söderhamn och Gävle inlades extra ilgodståget 6543 på sträckan Sundsvall—Stockholm med avgång från Sundsvall kl. 7.55 och ankomst till Stockholm kl. 20.46. Dessutom inlades extra ilgodståget 6541 på sträckan Hudiksvall—Gävle med avgång från Hudiksvall kl. 7.55 och ankomst till Gävle kl. 10.49. Tåget erhöi i Gävle anslutning till persontåget 427 till Stockholm. Den fisk från ostkusthamnarna, som fångats under natten, kunde därigenom ställas till mottagarnas förfogande i Stockholm redan på middagen och kvällen. För fisksändningar till söder om Stockholm belägna stationer erhöi anslutningar i Stockholm till ilgodsförande tåg åt olika håll.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Antal lastade och lossade vagnar samt antal använda magasinspersonaldagsverken.

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i procent mot år 1942	Antal använda magasinspersonaldagsverken		+ — i procent mot år 1942
	År 1943	År 1942		År 1943	År 1942	
Krylbo	42 228	40 932	+ 3·17	9 294	8 381	+ 10·89
Nässjö	125 083	115 584	+ 8·22	33 226	30 379	+ 9·37
Hallsberg	98 996	90 148	+ 9·81	28 589	25 113	+ 13·84
Ånge	50 064	50 624	+ 6·86	15 212	14 491	+ 4·98

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Stationer	År 1943	År 1942	År 1941	År 1940	År 1939
Ånge	1·78	1·75	1·81	1·83	1·93
Krylbo	2·29	2·45	2·76	2·97	2·93
Hallsberg	1·74	1·79	1·86	1·96	1·92
Nässjö	1·86	1·91	1·93	1·97	2·01

Reklamationsverksamheten.

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1943 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	
1943	21 576	37	63	³⁾ 1 542 076:60	6 397	23	599 768:—	28	1 566 321:62
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	⁴⁾ 973 353:99	3 273	22	364 399:96	27	1 050 957:98
1940	8 128	35	65	⁵⁾ 555 041:30	2 346	22	288 936:55	34	561 508:09
1939	4 425	21	79	⁶⁾ 217 131:85	1 512	25	92 967:34	30	227 027:41

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 å konto 1278 (ersättning på grund av järnvägsolyckor) kronor 6 757:83. — ⁴⁾ Därav kronor 229 446:73 för gods, som förstörts i Krylbo den 19 juli 1941. — ⁵⁾ Därav kronor 5 491:37 för gods, som förstörts vid tågsammanstötning vid Gubbero den 17 september 1940. — ⁶⁾ 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.

Av de under år 1943 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 387 (f. å. 329) förkommet och 1 994 (1 727) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 381 (f. å. 323) och av de sistnämnda 1 867 (1 599) bifallna.

Under år 1943 prövades av skiljenämnder 21 (f. å. 24) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 15 av 1943 års ärenden (f. å. 18) fastställdes och beträffande 6 (f. å. 6) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1943 och år 1942 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på 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	1943	8 017	726 800: 77	41	15 358: 89	726 357: 47
	1942	6 284	600 559: 54	8	2 327: 03	512 745: 31
Skada genom:						
bräckage	1943	9 043	415 351: 91	4 695	316 541: 13	460 703: 20
	1942	7 140	347 733: 44	3 518	206 530: 60	374 209: 66
rangering (även bräckage)...	1943	513	96 019: 32	86	9 044: —	90 399: 85
	1942	337	55 400: 44	30	2 500: 39	51 929: 94
våta	1943	612	45 669: 56	196	35 995: 40	44 722: 92
	1942	328	26 846: 25	116	34 290: 28	22 407: 69
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt.....	1943	508	36 960: 79	56	5 641: 94	35 072: 40
	1942	408	30 703: 51	35	9 803: 24	28 244: 23
eld och värme	1943	54	26 303: 99	33	19 482: 12	23 263: 84
	1942	64	78 792: 04	46	71 960: 16	108 980: 75
frost	1943	110	29 348: 40	89	32 280: 35	27 054: 57
	1942	367	85 977: 11	315	85 265: —	77 821: 81
godsets naturliga beskaffen- het	1943	21	2 247: 47	143	19 993: 16	2 103: 05
	1942	8	160: 15	60	50 765: 74	160: 15
minskning	1943	358	22 137: 80	612	67 618: 70	32 529: 28
	1942	514	23 600: 94	548	71 752: 42	34 588: 80
stöld	1943	803	42 831: 11	126	13 169: 24	36 280: 19
	1942	675	26 435: 99	40	2 289: 59	20 002: 98
försening	1943	1 121	54 059: 88	154	29 235: 70	48 186: 36
	1942	994	45 104: 07	192	36 798: 04	46 195: 93
andra orsaker	1943	416	44 345: 60	166	35 407: 37	39 648: 49
	1942	326	52 975: 91	99	13 485: 74	47 048: 94
Summa	1943	21 576	1 542 076: 60	6 397	599 768: —	1 566 321: 62
	1942	17 445	1 374 349: 39	5 007	587 768: 23	1 324 336: 19

Godsregleringsärenden.

Saknat och övertaligt gods.

Under år 1943 inkommo till reklamationskontoret 41 056 (f. å. 43 563) förlustrapporter, därav ang. resgods 3 189 (2 646), och 22 215 (20 726) tillöversrapporter, därav ang. resgods 6 983 (5 572). Genom kontorets egna åtgärder kunde 9 372 (7 482) förlustrapporter, därav ang. resgods 812 (781), och 8 855 (7 429) tillöversrapporter, därav ang. resgods 679 (609), regleras. Genom stationernas åtgöranden — delvis som en följd av reklamationskontorets särskilda förfrågningar och anvisningar — bragtes gods till rätta, så att ytterligare följande

antal rapporter under året kunde avföras, nämligen 15 901 (16 704) förlustrapporter, därav för resgods 1 565 (1 234) och 8 631 (6 867) tillöversrapporter, därav för resgods 5 504 (4 226). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 67-6 (59-9) %.

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

Genom *särskild undersökning* kunde 110 (f. å. 215) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 98 (161) fall. Summan av värdena i dessa 98 (161) fall utgör 77 488 (107 572) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 12 (54) fall, blir hela vinsten av det särskilda undersökningsförfarandet under året 86 976 (143 652) kronor.

Genom *jämföring och identifiering* kunde 9 262 (7 267) förlustrapporter regleras. Beträffande dessa föreligger godsvärdeuppgift i 4 001 (3 322) fall. Summan av värdena i dessa 4 001 (3 322) fall utgör 780 014 (616 468) kronor. Om man räknar med samma medelvärde per fall för återstående, till värdet icke kända 5 261 (3 945) fall, blir vinsten av jämförings- och identifieringsförfarandet under året omkring 1 805 671 (1 348 546) kronor.

Hela utbytet av reklamationskontorets godsregleringsverksamhet under året kan sålunda enligt ovanstående beräknas till omkring 1 892 647 (1 492 198) 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 1943	704 946 kronor
» 1942	500 569 »
» 1941	367 559 »
» 1940	200 092 »
» 1939	50 869 »

Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1943 inkommo 12 068 (f. å. 10 693) anmälningar angående förlorade och 33 702 (29 350) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 2 377 (2 209) anmälningar angående förlorade och 2 377 (2 185) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 351 (382) anmälningar angående förlorade och 4 988 (4 779) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

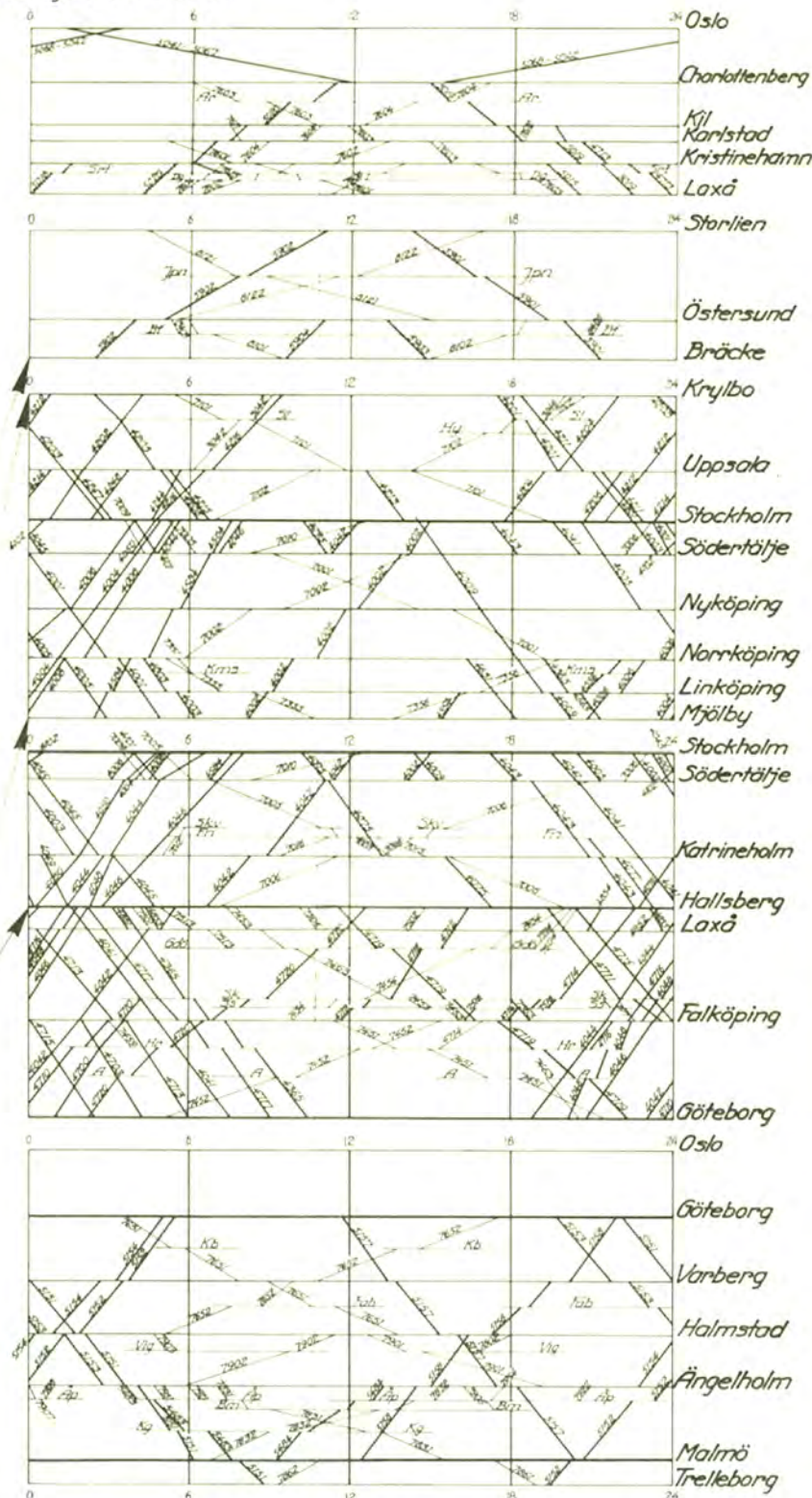
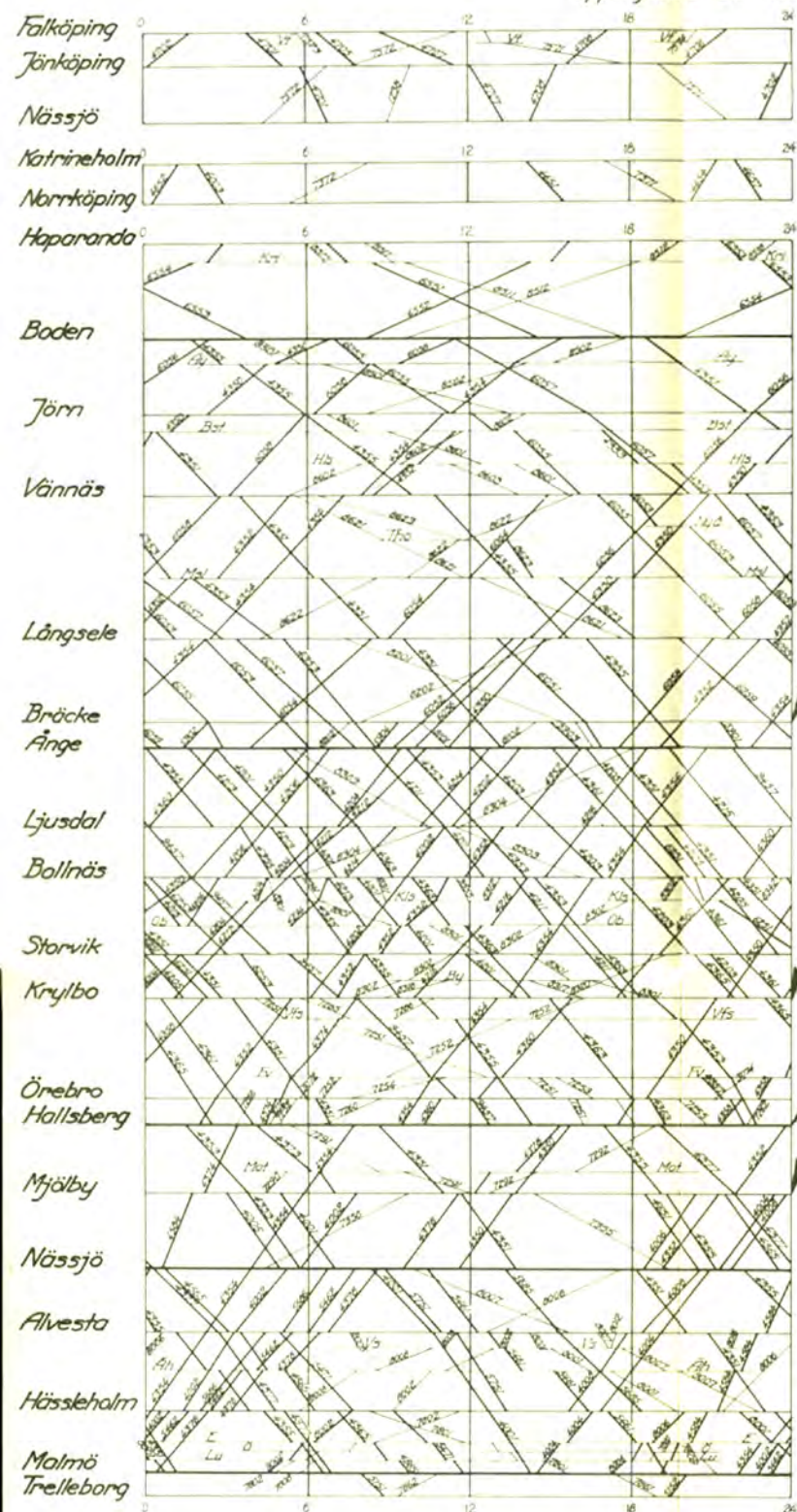
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter.

(In- och utländsk trafik).

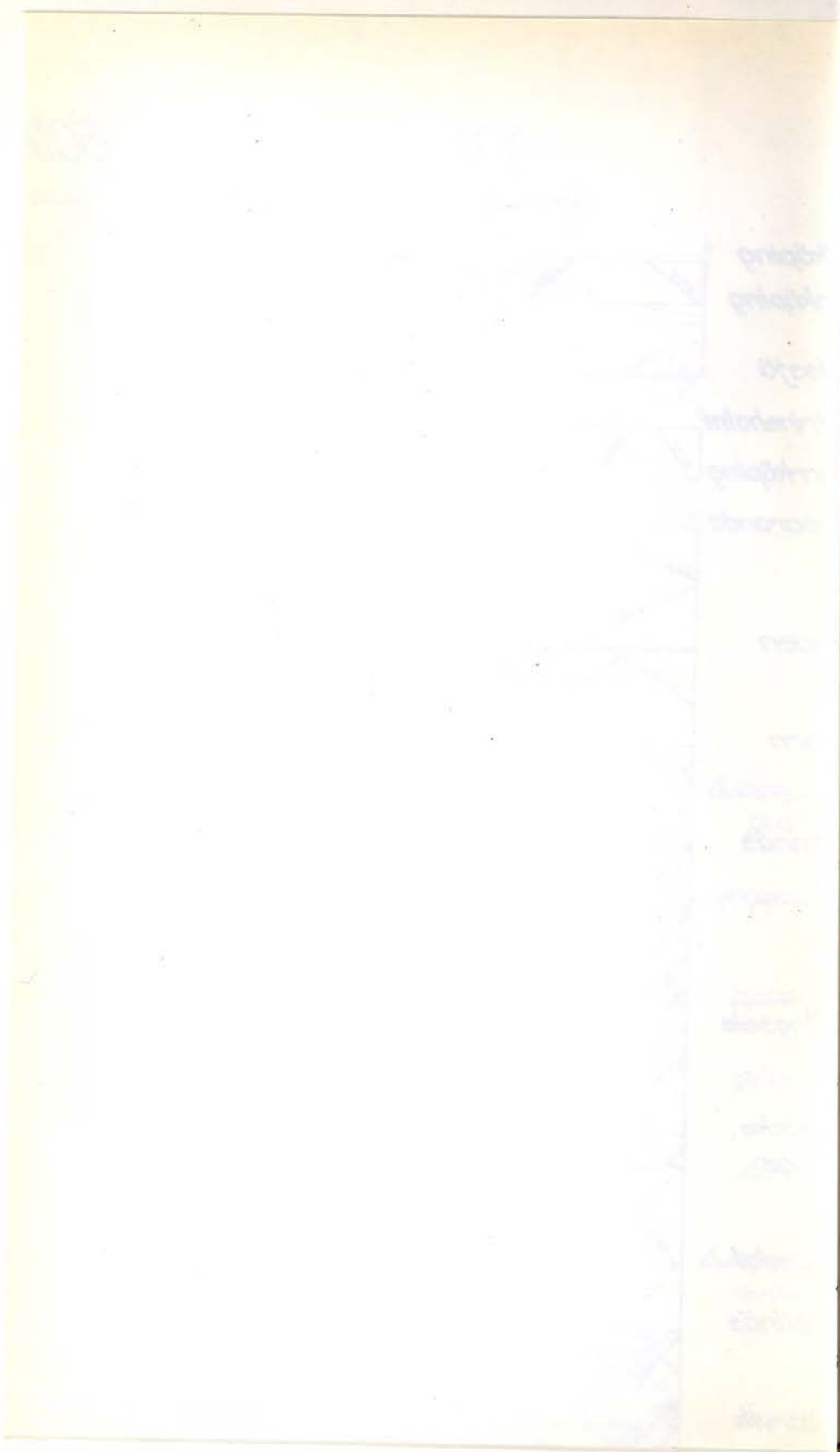
År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden		Avgjorda fraktrestitutionsärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1943	16 486	280 115	2 043	780 442
1942	16 388	308 941	2 391	1 287 700
1941	14 287	252 518	2 827	1 168 382
1940	14 793	250 863	2 903	1 745 580
1939	13 647	250 665	2 381	1 409 694

GODSTÅGSTIDTABELL nr 143,

upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.



Tåg med nummer från 1001 och uppåt gå i regel vardagar, övriga tåg gå i regel dagligen, utom SvH eller dag efter SvH.



Statens Järnvägars fr. o. m. år 1921 utgivna publikationer

Beväringningens berättelse för åren 1922—1923. (Publikationen utkommer i Högre i Högrensande form, eventuellt med »Driftföretagsstatistik», se nedan.)

Driftföretagsstatistik. Årens redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1922—1923.

Förteckning öfver de Jernvägstryckens handlagda tekniska utställningsutgåffor (Kvartalsuppgifter) för tiden 1922—4 kvart 1923.

Jernvägstryckens framskridningar åren 1912—1921 omfattande utgåffor af nya beställningar och utläggningar m. m. för budgetåren 1912—1921.

Jernvägstryckens utskändade öfver yrkesläsna tekniska berättelser för trafikverket (1922—1923/24). (För närmare uppgifter se utgåffan i Högre.)

Jernvägstryckens utskändade öfver beväringningens berättelse för åren 1922—1923. (För närmare uppgifter se utgåffan i Högre.)

Maskinredningarna, Jernfärdredningarna och Jernvägstrafikens tekniska berättelse för åren 1922—1923. (Publikationen utkommer i Högre i Högrensande form, eventuellt med »Driftföretagsstatistik», se ovan.)

Psykologiska undersökningar och rekryteringsstatistiska tillägg till Statens Jernvägar. 1—2.

Statens Jernvägars värmdeffektstatistik för trafikåret 1922—3. (Utkommer i Högre i Högrensande form.)

Statens Jernvägars person- och godstrafikstatistik för trafikåret för åren 1922—1923. (Utkommer i Högre.)

Statens Jernvägstryckens (Högrestatistik m. m.) utskändade för åren 1922—1923. (Utkommer i Högre.)

Statens Jernvägstryckens berättelse för åren 1922—1923.

Teknisk ekonomisk redogörelse för beväringningens verksamhet åren 1922—1923. (Inomstående uppgifter för åren 1922 och 1923 ingår i »Driftföretagsstatistiken» för dessa båda år.)

Trafikbeväringningens berättelse för åren 1922—1923. (Publikationen utkommer i Högre i Högrensande form, eventuellt med »Driftföretagsstatistik», se ovan.)

Årsrapporter från yrkesläsningens specialutskändade för statens Jernvägar åren 1922—1923.

Utredningar m. m.

1924—1927. Se driftföretagsstatistiken för år 1927.

1928. 1. Verkställandes Jernvägningens för Jernvägarnas godstrafikstatistiska utskändade af den 20 april 1928 om vägmateriell utskändade statens och enskilda normalspåriga Jernvägar. Jernvägstryckens förordet af den 2 september 1928 i samma ärende.

2. Teknisk ekonomisk redogörelse för utläggningen af utskändade Hållins—Stenas (Stenas).

3. Jernvägstryckens utskändade den 15 december 1928 öfver 1928 för Jernvägstryckens utskändade.

1929. 1. Teknisk ekonomisk redogörelse för utläggningen af utskändade Måns—Ystad.

2. Samling af skildringar i utställningsärendet enligt trafikstatistik 2 (Åren 1927—1928).

1931. 1. Besöksundersökningar och besöksstatistik vid statens Jernvägar. Förkortad utskändade af utgåffan af Jernvägstryckens af Åren Felander och Erik Lindahl med tillägg af Åren Åkerberg.

1942. 1. Samling af skildringar i utställningsärendet enligt trafikstatistik 2.

2. Utskändade angående utläggning och vägmateriell af den utskändade Jernvägstryckens utskändade, utskändade den 26 mars 1942 af 22 utskändade.

1944. 1. Jernvägstryckens utskändade till Högre Majt den 24 mars 1944 med utgåffan af utskändade för statens Jernvägar m. m.