

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



Ahp6

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1945

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

Centraltryckeriet
Esselte ab, Stockholm 1946
641978

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1945

Centraltr., Esselte, Sjöhm 46
841978

DRIFTLÄNSYSTE



Ahpb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1945

Centraltryckeriet
Esselte ab, Stockholm 1946
641978

DRIFTTÄNKNINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	5
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation	6
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1945 och 1944, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.:	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer m. m.....	7
» av rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser på vissa materialier	8
Antalet anställd personal i olika tjänsteställningar ävensom använd personal i medeltal under året:	
vid styrelsen, distriktskanslier, förrådsavdelningar och huvudverkstäder	9
» distriktens bansektioner	10
» » maskinsektioner och färjor	13
» » trafiksektioner	14
Antal konstituerade tjänstemän, som under åren 1943—1945 tillträtt ordinarie befattning, samt dessa tjänstemäns medellevnadsålder och medelantal tjänsteår:	
av styrelsen konstituerade tjänstemän	16
» distriktscheferna konstituerade tjänstemän	20
Undervisningskurser	26
Värdeminskningskontot:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp, avförda medel samt in- och utgående behållning	28
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner.....	32
» » » » » maskinsektioner	34
» » » » » trafiksektioner, exkl. billinjer	35
» » » » » biltrafiken	1)
» » » » » förrådsavdelningar	36
utgifter vid huvudverkstäder.....	38
Olje- och acetylgastillverkning, samt uppgifter om inköpt stenkolsgas	40
Tvättning av personvagnslinne m. m.	42
Hysesverksamheten	43
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	46
Lokens m. fl. tjänste- och reparationsdagar m. m.	52
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnaderna härför för olika driftslag (översikter)	54
D:o d:o samt kostnader för smörjmedel och underhåll för olika loktyper	56
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	61

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

Reparationer och revisioner på den rullande materielen:	Sid.
Översikt över antal lok- och vagnreparationer samt revisioner	62
Antal vid olika verkstäder reparerade och reviderade lok.....	62
Dito motorvagnar, rälsbussar och lokpannor.....	64
Dito tenderar och vagnar.....	65
Driftstörningar, personliga olycksfall och nödfrånkopplingar vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna	66
Redogörelse för organisationsavdelningens verksamhet:	
Avdelningens tillkomst.....	72
Utbildning av arbetsstudiemän.....	72
Övrig personal å organisationsavdelningen.....	74
Bestämmelser, riktlinjer, instruktioner	74
Samarbetet med järnvägsmannaförbundet	74
Av organisationsavdelningen bedrivna studier t. o. m. 1945.....	75
Redogörelse för persontrafiken:	
Tågtidtabell nr 144	82
Dito nr 145	82
Utlandsförbindelserna.....	86
Helgtrafiken	89
Tågakilometer per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1937—1946	91
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring	92
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.....	98
Transporter av flyktingar	101
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.	103
Sällskapsresor, anordnade ensamt av S J	105
Transporter med sjukvagnar.....	106
Billiga rundturer	107
Billiga vinter- och sensommarresor	107
Reklam- och upplysningsverksamhet	110
SJ presstjänst och tidskriften S J-nytt	112
Redogörelse för godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar	114
förändringar inom godsvagnparken	117
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar	117
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågsplan nr 145	118
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna	120
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods	121
Godsregleringsärenden:	
saknat och övertaligt gods.....	121
förlorade och tillvaratagna effekter	123
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter	123
Godstågtidtabell nr 145 (grafisk).	

FÖRORD.

Föreliggande 14:de årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik ansluter sig i stort sett till närmast föregående årgång såväl med avseende på uppställning som omfång.

Tabellen över konstituerade tjänstemän, som grundas på treårsperioder, ingår åter i föreliggande årgång och avser åren 1943—1945.

En redogörelse för organisationsavdelningens verksamhet från dess inrättande den 15 oktober 1942 t. o. m. år 1945 har intagits. Sådan fortlöpande redogörelse för organisationsavdelningens verksamhet är avsedd att inflyta i drifttjänststatistiken.

Från och med år 1945 ingår under »Driftstörningar vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna» redogörelse för nödrånkopplingar vid omformarstationerna.

I särskild publikation, »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet», hava vissa för banavdelningen speciella uppgifter och redogörelser för året sammanförts, i likhet med vad som varit förhållandet med motsvarande uppgifter för de föregående åren från och med år 1934.

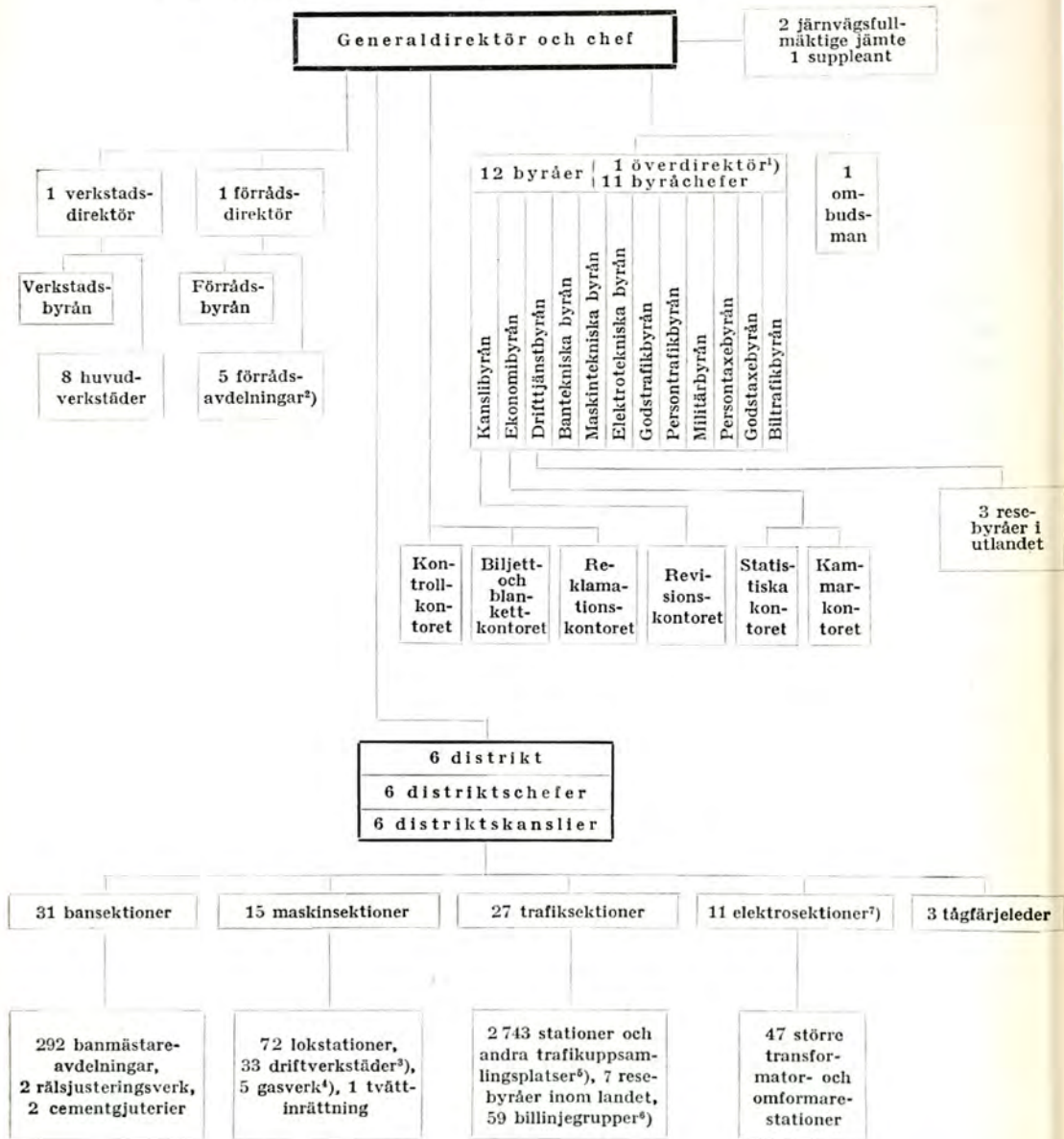
Den närmaste ledningen av hithörande arbeten handhaves inom kontoret av bokhållaren J. Carlsson.

Stockholm i september 1946.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Birger Landström.

Förvaltningsindelning: Statens järnvägars organisation vid årets slut.



¹⁾ Chef för drifttjänstbyrån, tillika generaldirektörens ställföreträdare. — ²⁾ Förrådsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ³⁾ Inklusivt 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 baningenjörs expeditioner.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1945 och 1944, 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 44	(Hässleholm)—Kristianstad —Åhus, (Älmhult)—Kristianstad—(Eslöv), Långebro-Brösarp, (Hästveda)—Karpalund					1/7 45	(Varberg)—Ätran				
							fränskildes tillfördes	48·7	9	5	9
							» (Hestra)—Gislaved				
							fränskildes tillfördes	16·8	25	—	25
	» (Älmhult)—Olofström—(Sölvesborg)	261·1	30	28	30		» Halmstad C—Värnamo—(Nässjö), Vaggeryd—(Jönköpings hamn), Reftele—Gislaved, Landeryd—(Limmared)—(Falköping C), Kinnared—Ätran, Torup—Hyltebruk				
	» (Älmhult)—Olofström—(Sölvesborg)	71·8	30	27	30		» Jönköpings hamn				
1/7 45	Spånga—(Tomtebodas) ²⁾	8·9	24	31	24		» Jönköpings hamn	407·9	32	25	32
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg						» Jönköpings hamn				
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg	449·4	31	31	31	1/9 45	Sörentorp—(Ulriksdal) ⁴⁾				
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg						fränskildes tillfördes	1·8	—	—	1
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg						» Sörentorp—(Ulriksdal) ⁴⁾				
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg						fränskildes tillfördes	—	32	25	5
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg					1/10 45	Västanfors				
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg						fränskildes tillfördes	—	3	2	3
	» (Vansbro)—(Ludvika)—(Spånga) ³⁾ , Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg, Rannäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)—Enköping, Klackberg—Norberg						fränskildes tillfördes	31	31	31	31
Nyelektrifierade linjer:											
1/2 44	(Ramlösa)—(Eslöv)	45·8	10	10	10	29/9 45	(Järpen)—Storlien	82·8	13	13	13
13/2 45	(Östersund C)—Järpen	79·4	13	13	13						
Utökning av dubbelspårslinjer:											
5/6 44	Stenstorp—Falköping C ...	14·7	8	5	5	11/6 45	Skövde—(Stenstorp)	15·8	8	5	5
11/6 45	Pålsboda—(Hallsberg)	13·6	4	1	4	1/7 45	Spånga—(Tomtebodas)	8·9	24	31	24

¹⁾ Parentes omkring stationsnamn utmärker, att stationen *icke* hänfördes till angiven bandel i samband med införlivningen m. m. resp. elektrifieringen. — ²⁾ Härtill kommer enligt avtal bevakning och underhåll resp. trafikering av de Stockholms stad tillhöriga Spånga—Lövsta (7·3 km) och Sundbyberg—Ulvundasjöns (3·5 km) järnvägar, den senare hänförd till sidospår. — ³⁾ Sträckorna (Morgårdshammar)—Smedjebackens hamn (3·6 km) och (Enköping)—Enköpings hamn (1·6 km) ej här medräknade, enär de hänförts till sidospår. — ⁴⁾ Tillämpades provisoriskt fr. o. m. den 5/6 1944.

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

	Anställd								Använd		Tjänste- fri %	
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont- vakter	Verkstads- o. för- rådsarbetare		Tillf. arbets- tagare	Summa	+ - mot f. å.	Summa		+ - mot f. å.
					stadigv.	på prov anst.						
Styrelsen.												
Summa	982	132	66	76	1)42	—	77	1 375	+ 83	1 191	+ 68	13.4
Distriktskanslier.												
Distrikt												
I	44	9	3	4	—	—	3	63	+ 7	54	+ 4	14.3
II	36	2	2	2	—	—	1	43	—	38	—	11.6
III	40	7	2	2	—	—	2	53	+ 4	47	+ 3	11.3
IV	35	4	1	1	—	—	3	44	+ 3	39	+ 3	11.4
V	29	4	1	1	—	—	1	36	+ 2	33	+ 3	8.3
VI	21	5	3	—	—	—	2	31	— 2	28	—	9.7
Summa	205	31	12	10	—	—	12	2)270	+ 14	239	+ 13	11.5
Förrådsavdelningar (förrådsintendentkontor och huvudförråd).												
Örebro	55	12	6	1	14	—	13	101	+ 5	92	+ 7	8.9
Göteborg ...	36	7	—	1	9	—	2	55	+ 4	49	+ 3	10.9
Malmö	37	10	4	1	4	—	6	62	+ 3	56	+ 2	9.7
Östersund ...	35	2	2	1	2	—	6	48	+ 1	43	+ 2	10.4
Luleå	30	2	2	—	7	—	6	47	+ 1	43	+ 1	8.5
Summa	193	33	14	4	36	—	33	313	+ 14	283	+ 15	9.6
Huvudverkstäder.												
För drift och underhåll. ³⁾												
Örebro	65	6	5	7	779	36	71	969	— 13	854	— 6	11.9
Tomtebodå	33	4	—	2	294	4	49	386	+ 90	340	+ 80	11.9
Göteborg ...	42	9	2	5	489	12	18	577	+ 29	500	+ 21	13.3
Malmö	46	6	—	4	617	11	8	692	+ 40	610	+ 29	11.8
Östersund ...	18	1	—	1	163	3	3	189	— 2	163	—	13.8
Bollnäs ...	15	4	1	2	158	2	12	194	— 1	166	— 3	14.4
Notviken ...	23	2	1	4	238	5	7	280	— 22	243	— 19	13.2
Hälsingborg	20	4	—	3	217	1	12	257	+ 32	228	+ 29	11.3
Summa	262	36	9	28	2 955	74	180	3 544	+ 153	3 104	+ 131	12.4
För förändrings- och nybyggnadsarbeten. ⁴⁾												
Örebro	32	2	—	—	366	—	—	400	+ 46	349	+ 39	12.8
Tomtebodå	4	—	—	—	43	—	—	47	+ 30	40	+ 25	14.9
Göteborg ...	9	—	—	—	84	—	—	93	+ 4	80	+ 2	14.0
Malmö	6	1	—	—	85	—	—	92	+ 3	81	+ 1	12.0
Östersund ...	3	—	—	—	26	—	—	29	+ 1	24	—	17.2
Bollnäs ...	5	—	—	—	38	—	—	43	+ 8	37	+ 7	14.0
Notviken ...	8	—	—	—	65	—	—	73	+ 24	63	+ 20	13.7
Hälsingborg	3	—	—	—	30	—	—	33	— 13	29	— 12	12.1
Summa	70	3	—	—	737	—	—	810	+ 103	703	+ 82	13.2

Anm. Billinjepersonal (utom personal å biltrafikbyrån, 17 personer, som ingå i styrelsens personal, och biltrafiktjänstemän å distriktskanslier, 10 personer, jfr not 2 nedan) ingår från och med år 1943 under avd. »Trafiksektioner», se sid. 14.

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

¹⁾ Härav 38 tryckeriarbetare. — ²⁾ Härav 10 tjänstemän, tillhörande biltrafiken. — ³⁾ Inkl. personal vid filialverkstäder med i medeltal följande antal män: Under Tomtebodå: Tillberga 89; Göteborg: Borås 97 och Varberg 70; Malmö: Ystad (juli—dec.) 80; Hälsingborg: Ystad (jan.—juni) 81, Halmstad 45 och Ronneby 75. — ⁴⁾ Under Tomtebodå: Tillberga 26; Göteborg: Borås 12 och Varberg 5; Malmö: Ystad (juli—dec.) 3; Hälsingborg: Ystad (jan.—juni) 3, Halmstad 6 och Ronneby 11.

Sektions nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹⁾			Antal banmäst. avd.	Bansektionens hela anställda personal ²⁾		Personal för drift							
	i huvudspår	i sidospår			Antal	+ — mot f. å.	Anställd							
		permanenta	icke permanenta ³⁾				Ord.	E.o.	Asp. o. kont. vakt.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.-arb.	Väg- vakter	Tillf. arbets- tagare	Summa
Vid årets slut														
1	487	114	14	9	593	+ 50	167	37	14	2	265	14	1	500
2	494	137	5	11	601	+ 36	179	34	8	2	274	5	1	503
3	338	202	5	8	654	+ 27	153	44	10	2	183	—	2	394
** 4	406	104	6	9	1 110	+ 147	144	43	10	3	182	5	2	389
** 24	59	221	—	5	414	+ 51	129	17	2	11	125	1	4	289
** 31	449	143	4	11	307	+ 307	61	12	1	—	99	13	1	187
I D	2 233	921	34	53	3 679	+ 618	833	187	45	20	1 128	38	11	2 262
5	165	158	5	6	360	— 1	136	10	4	8	137	—	—	295
6	212	107	3	6	283	— 12	90	22	4	2	116	1	1	236
7	400	68	6	8	244	+ 11	90	10	2	2	92	5	1	202
** 8	396	110	4	8	867	+ 31	126	13	7	3	271	2	1	423
** 9	520	140	6	14	565	— 6	204	22	3	—	257	16	1	503
II D	1 693	583	21	42	2 319	+ 23	646	77	20	15	873	24	4	1 659
10	300	227	4	7	570	— 22	155	28	8	2	259	18	—	470
11	363	130	4	9	868	+ 179	150	29	15	9	258	—	1	462
12	543	194	5	15	666	— 33	195	42	17	—	328	30	—	612
28	551	141	8	11	467	—	137	24	2	—	191	58	1	413
** 30	333	85	6	6	264	+ 150	68	20	1	—	135	21	1	246
III D	2 090	777	27	48	2 835	+ 274	705	143	43	11	1 171	127	3	2 203
** 13	416	83	4	9	508	+ 88	115	25	3	5	237	9	—	394
14	473	137	10	11	546	— 49	162	28	2	3	256	5	—	456
15	497	171	9	12	683	+ 18	170	36	4	2	314	17	1	544
16	498	53	4	9	314	+ 29	80	15	—	1	140	10	1	247
17	447	51	8	9	480	+ 27	88	15	2	2	224	21	—	352
IV D	2 331	495	35	50	2 531	+ 113	615	119	11	13	1 171	62	2	1 993
18	201	82	2	7	384	+ 20	115	19	1	2	168	3	2	310
19	247	70	2	10	498	— 16	135	32	3	6	252	—	1	429
20	414	101	8	9	622	+ 21	109	23	1	2	325	2	—	462
21	495	105	10	13	916	+ 43	173	26	4	—	424	5	1	633
23	676	51	9	14	367	+ 30	110	7	—	—	157	11	6	291
V D	2 033	409	31	53	2 787	+ 98	642	107	9	10	1 326	21	10	2 125
** 25	583	110	4	13	503	+ 3	106	50	5	—	213	35	2	411
26	325	91	3	8	259	— 2	80	11	5	—	97	21	6	220
27	415	56	4	7	218	+ 17	45	21	12	—	88	14	2	182
29	448	119	5	8	313	+ 8	74	23	4	—	156	17	1	275
** 32	473	104	4	10	130	+ 130	38	10	1	—	62	14	—	125
VI D	2 244	480	20	46	1 423	+ 156	343	115	27	—	616	101	11	1 213
HeLa S J	12 624	3 665	171	292	15 574	+ 1 282	3 784	748	155	69	6 285	373	41	11 455

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

1) Alltså inkl. inom SJ huvudverkstäders områden belägna spår, sammanlagt 64·1 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 70·6 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—Karlsvikshyttan (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.	
+ 34	457	+ 43	8·6	8	3	—	82	—	93	+ 16	1
— 3	452	+ 9	10·1	11	3	—	84	—	98	+ 39	2
— 2	348	+ 9	11·7	20	5	1	233	1	260	+ 29	3
+ 13	339	+ 16	12·9	43	4	—	673	1	721	+ 134	** 4
—	250	+ 7	13·5	21	4	1	97	2	125	+ 51	** 24
+ 187	173	+ 173	7·5	8	4	—	108	—	120	+ 120	** 31
+ 229	2 019	+ 257	10·7	111	23	2	1 277	4	1 417	+ 389	I D
+ 3	259	+ 11	12·2	14	1	1	49	—	65	— 4	5
— 14	213	— 6	9·7	5	1	—	41	—	47	+ 2	6
— 1	184	— 1	8·9	3	—	—	39	—	42	+ 12	7
+ 50	380	+ 56	10·2	18	10	—	415	1	444	— 19	** 8
— 4	453	+ 7	9·9	11	2	—	49	—	62	— 2	** 9
+ 34	1 489	+ 67	10·2	51	14	1	593	1	660	— 11	II D
— 46	413	— 48	12·1	7	3	—	90	—	100	+ 24	10
+ 9	409	+ 18	11·5	22	13	—	368	3	406	+ 170	11
+ 6	550	+ 12	10·1	7	—	—	47	—	54	— 39	12
+ 3	372	+ 8	9·9	3	1	—	50	—	54	— 3	28
+ 133	226	+ 120	8·1	2	—	—	16	—	18	+ 17	** 30
+ 105	1 970	+ 110	10·6	41	17	—	571	3	632	+ 169	III D
+ 33	358	+ 39	9·1	5	2	—	107	—	114	+ 55	** 13
— 13	404	— 10	11·4	6	2	—	81	1	90	— 36	14
— 10	480	+ 3	11·8	8	3	—	128	—	139	+ 28	15
— 5	224	+ 4	9·3	1	—	—	66	—	67	+ 34	16
— 28	315	— 15	10·5	2	1	—	125	—	128	+ 55	17
— 23	1 781	+ 21	10·6	22	8	—	507	1	538	+ 136	IV D
— 26	279	— 15	10·0	9	3	—	62	—	74	+ 46	18
— 21	387	— 12	9·8	8	1	—	60	—	69	+ 5	19
+ 40	414	+ 49	10·4	9	2	—	142	7	160	— 19	20
— 5	574	+ 22	9·3	15	3	—	258	7	283	+ 48	21
— 9	264	— 3	9·3	1	—	—	58	17	76	+ 39	23
— 21	1 918	+ 41	9·7	42	9	—	580	31	662	+ 119	V D
— 15	373	— 1	9·2	11	5	—	76	—	92	+ 18	** 25
— 6	197	— 3	10·5	2	2	—	35	—	39	+ 4	26
— 1	167	+ 4	8·2	1	4	—	31	—	36	+ 18	27
+ 11	251	+ 15	8·7	3	1	—	34	—	38	— 3	29
+ 125	117	+ 117	6·4	—	—	—	5	—	5	+ 5	** 32
+ 114	1 105	+ 132	8·9	17	12	—	181	—	210	+ 42	VI D
+ 438	10 282	+ 628	10·2	284	83	3	3 709	4) 40	4 119	+ 844	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—Påryd (smalsp. 0·891 m), 18·2 km (utom 0·2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs). I längden av permanenta sidospår ingår 349·2 km hamn- och industrispår, tillhöriga SJ. 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 809·6 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 20 vägvakter, varav 7 å 20, 5 å 21 samt 8 å 23 bansektionen, och 9 entreprenadarbetare å 23 bansektionen.

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

Sektions nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						Summa	+ — mot f. å.
	Ord.	E. o., Asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare			
— ¹⁾	16	10	—	165	4	195	+ 91	
1	—	—	—	—	—	—	—	
2	—	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 4	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 24	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 31	3	2	—	32	—	37	+ 37	
I D	3	2	—	32	—	37	+ 37	
5	—	—	—	—	—	—	—	
6	—	—	—	—	—	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 8	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 9	—	—	—	—	—	—	—	
II D	—	—	—	—	—	—	—	
10	—	—	—	—	—	—	— 3	
11	—	—	—	—	—	—	—	
12	—	—	—	—	—	—	— 8	
— ²⁾	—	—	—	—	—	—	— 3	
28	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 30	—	—	—	—	—	—	—	
III D	—	—	—	—	—	—	— 14	
** ²⁾ 13	7	3	—	80	—	90	— 161	
14	1	—	—	2	—	3	— 4	
15	—	—	—	—	—	—	— 2	
16	—	—	—	—	—	—	—	
17	—	—	—	—	—	—	—	
IV D	8	3	—	82	—	93	— 167	
18	—	—	—	—	—	—	—	
19	—	—	—	—	—	—	—	
20	—	—	—	—	—	—	—	
21	—	—	—	—	—	—	— 5	
— ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	
23	—	—	—	—	—	—	—	
V D	—	—	—	—	—	—	— 5	
** ²⁾ 25	—	—	—	—	—	—	—	
26	—	—	—	—	—	—	—	
27	—	—	—	—	—	—	—	
29	—	—	—	—	—	—	—	
** ²⁾ 32	—	—	—	—	—	—	—	
VI D	—	—	—	—	—	—	—	
Hela SJ	27	15	—	279	4	325	— 58	

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

**²⁾ Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

¹⁾ I Nässjö placerad personal för samtliga elektrifieringsarbeten.

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

Sektions nr	Antal lokstationer med antal lok i tjänst i medeltal			Antal lok i tjänst i medeltal		Anställd personal						Använd personal				Tjänstefri %	
	1-5	6-25	överb	el.	ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont-vakt.	Verkstadsarb.	Tillf. arbets-tagare	Summa	+ mot f. å.	Åk-ande	+ mot f. å.	Statio-när		+ mot f. å.
**1	1	1	1	177	31	1048	300	97	63	288	1796	+ 193	636	+ 71	905	+ 101	14.2
2	4	3	—	20	25	548	205	56	—	112	921	+ 51	434	+ 23	371	+ 10	12.6
**31	3	2	—	—	38	181	28	12	—	141	362	+ 362	156	+ 156	176	+ 176	8.3
I D	8	6	1	197	94	1777	533	165	63	541	3079	+ 606	1226	+ 250	1452	+ 287	13.0
**5	3	3	—	86	60	738	267	44	9	80	1138	+ 5	575	— 2	407	+ 17	13.7
6	3	—	1	29	33	284	125	12	—	51	472	+ 17	207	+ 6	196	+ 12	14.6
II D	6	3	1	115	93	1022	392	56	9	131	1610	+ 22	782	+ 4	603	+ 29	14.0
10	5	3	1	122	41	842	335	79	9	138	1403	+ 65	646	+ 23	574	+ 42	13.0
**28	2	2	2	—	116	347	198	83	22	178	828	+ 201	339	+ 64	398	+ 116	11.0
Färjor	—	—	—	—	—	127	5	—	—	19	151	+ 6	130	+ 6	—	—	13.9
III D	7	5	3	122	157	1316	538	162	31	335	2382	+ 272	1115	+ 93	972	+ 158	12.4
**13	—	—	1	3	45	235	104	18	—	122	479	+ 19	205	+ 12	203	+ 7	14.8
14	2	3	—	21	34	297	173	16	—	70	556	+ 6	227	+ 5	241	+ 12	15.8
15	—	—	2	50	65	500	219	16	—	94	829	+ 33	407	+ 16	304	+ 24	14.2
IV D	2	3	3	74	144	1032	496	50	—	286	1864	+ 58	839	+ 33	748	+ 43	14.9
19	—	3	—	42	4	413	102	5	—	25	545	— 66	179	— 29	287	— 25	14.5
20	—	—	1	4	44	254	173	18	—	91	536	— 7	192	+ 1	286	+ 1	10.8
21	1	3	1	37	36	320	164	31	—	112	627	+ 24	270	+ 2	289	+ 27	10.8
V D	1	6	2	83	84	987	439	54	—	228	1708	— 49	641	— 26	862	+ 3	12.0
**25	3	2	1	—	71	273	142	31	9	189	644	+ 141	261	+ 70	314	+ 57	10.7
**27	2	7	—	—	125	368	257	50	23	235	933	+ 96	392	+ 27	455	+ 73	9.2
VI D	5	9	1	—	196	641	399	81	32	424	1577	+ 237	653	+ 97	769	+ 130	9.8
Hela SJ	29	32	11	591	768	6775	2797	568	135	1945	12220	+ 1146	5256	+ 451	5406	+ 650	12.7

Anm. I antal lok i tjänst ingår 24 motorvagnar men icke 193 rälsbussar och 117 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen till största delen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal utan i trafiksektionernas; jfr not 4 och 12 å sid. 35. Å de olika lokstationerna voro loken och motorvagnarna fördelade på sätt framgår av följande sammanställning.

Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l				Lokstation	A n t a l			
	El-lok	El-mo-torv.	Ång-lok	Rebo-r-motorv.		El-lok	El-mo-torv.	Ång-lok	Rebo-r-motorv.		El-lok	El-mo-torv.	Ång-lok	Rebo-r-motorv.
Uppsala	—	—	8	—	Nässjö	7	—	3	—	Kiruna	19	1	1	—
Hagalunds Ö.	175	1	22	—	Alvesta	1	—	—	—	Gällivare	5	1	—	—
Katrineholm ...	1	—	—	—	Åmshult	—	—	1	—	Luleå	16	—	3	—
1 ms	176	1	31	—	Malmö	97	12	12	—	19 ms	40	2	4	—
Krylbo	3	—	1	—	Ängelholm	1	—	12	—	—	—	—	—	—
Örebro	2	—	3	—	Hälsingborg C.	1	—	—	—	Bođen o. 20 ms	4	—	44	—
Hallsberg	9	—	2	—	Hälsingborg F.	1	—	—	—	Bastuträsk	1	—	1	—
Norrköping	2	—	5	—	Åstorp	3	—	—	—	Skellefteh. Ö.	—	—	12	—
Linköping	1	—	13	—	Strömsnäsbruk	—	—	11	—	Vännäs	35	—	12	—
Mjölby	3	—	1	—	10 ms	110	12	41	—	Mellansel.	1	—	5	—
2 ms	20	—	25	—	Kristianstad ...	—	—	37	—	Storuman	—	—	6	—
Sundbyberg	—	—	9	—	Landskrona ...	—	—	1	—	21 ms	37	—	36	—
Enköping	—	—	1	—	Rävlinge	—	—	2	1	Vänersborg	—	—	10	—
Västerås	—	—	22	—	Ostervärn	—	—	19	—	Borås	—	—	45	—
Ängelsberg	—	—	2	—	Trelleborg Ö.	—	—	6	—	Falkenberg	—	—	3	—
Ludvika	—	—	4	—	Ystad	—	—	48	2	Halmstad	—	—	5	—
31 ms	—	—	38	—	28 ms	—	—	113	3	Limmared	—	—	6	—
Tidahelm	—	—	—	1	Östersund och	—	—	—	—	Jönköp. h.	—	—	2	—
Falköping	3	—	7	—	13 ms	3	—	45	—	25 ms	—	—	71	—
Alingsås	1	—	—	—	Härnösand	—	—	1	—	Mönsterås	—	—	3	—
Göteborg	82	—	24	—	Årge	19	—	1	—	Kalmar V	—	—	11	—
Varberg	—	—	3	—	Sundsvall C ...	1	—	22	—	Kalmar S	—	—	25	—
Lysekil	—	—	5	—	Harnångrer	—	—	1	—	Karlskrona	—	—	17	—
Uddevalla	—	—	20	—	Långsele	1	—	9	—	Växjö	—	—	18	3
5 ms	86	—	59	1	14 ms	21	—	34	—	Ronneby	—	—	24	—
Mora	—	—	1	—	Bollnäs	50	—	23	—	Karlshamn	—	—	11	—
Kristinehamn ...	27	—	32	—	Gävle	—	—	39	3	Torsås	—	—	5	—
Kil	1	—	—	—	15 ms	50	—	62	3	Sölvesborg	—	—	7	—
Karlstad	1	—	—	—	Summa	576	15	757	19				121	3
6 ms	29	—	33	—										

*) 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 lastplatser ³⁾	Örd.	E. o.	Aspiranter	Kontorsvakter	Omlas-tare	Platsvakter ⁴⁾	Post-bitr. ⁴⁾	Bil-linje-personal, avtals-anst.	Tillf. ar-betst.	Summa	+ — mot f. å.
	Stationer av över-inspektorsklass samt kl. 1—4	övriga ²⁾												
** 1	9	35	64	417	98	45	4	5	11	2	32	86	700	+ 50
2	7	41	49	554	202	68	12	12	20	7	2	128	1 005	+ 48
3	9	26	37	733	323	88	6	13	8	3	17	240	1 431	+ 114
** 4	12	27	20	457	118	37	4	4	5	5	36	81	747	+ 37
** 21	8	9	5	1 187	567	170	26	—	1	—	—	411	2 362	+ 170
** 31	11	37	81	215	33	29	3	—	10	1	—	47	338	+ 338
I D	56	175	256	3 563	1 341	437	55	34	55	18	87	993	6 583	+ 757
** 5	14	45	65	1 204	489	122	13	25	13	4	9	264	2 143	+ 129
6	6	18	9	370	188	21	7	2	2	2	12	73	677	+ 28
7	4	25	68	191	91	6	—	4	10	5	—	40	347	+ 17
** 9	12	56	61	583	181	31	5	8	24	8	—	75	915	— 96
—	—	—	—	21	3	—	—	—	—	—	90	45	159	+ 131
II D	36	144	203	2 369	952	180	25	39	49	19	111	497	4 241	+ 209
10	12	33	12	942	399	115	20	—	10	2	—	286	1 774	+ 99
11	2	22	6	448	318	68	9	14	5	3	14	115	994	+ 57
12	15	64	35	610	267	75	13	1	30	21	—	101	1 118	+ 35
28	7	71	69	357	116	42	13	—	23	10	15	43	619	+ 24
** 30	2	45	49	218	80	42	7	10	23	15	8	99	502	+ 276
—	—	—	—	1	16	—	—	—	—	—	157	62	236	+ 7
III D	45	235	171	2 576	1 196	342	62	25	91	51	194	706	5 243	+ 498
** 13	4	26	100	266	117	41	3	—	18	8	9	88	550	+ 26
14	8	46	131	537	265	56	6	—	31	8	23	200	1 126	+ 69
15	11	48	56	554	194	41	5	—	9	11	34	109	957	+ 50
16	2	23	65	123	46	8	—	—	17	9	27	40	270	+ 52
IV D	25	143	352	1 480	622	146	14	—	75	36	93	437	2 903	+ 197
19	3	31	26	300	69	7	3	—	4	5	—	29	417	— 30
20	7	18	126	288	140	14	4	—	31	7	46	65	595	+ 3
21	10	27	111	371	150	26	3	—	13	14	4	81	662	+ 58
V D	20	76	263	959	359	47	10	—	48	26	50	175	1 674	+ 31
** 25	6	56	69	411	119	44	9	12	27	11	46	96	775	+ 53
26	7	29	31	334	141	27	24	28	11	16	2	103	686	+ 33
27	—	37	74	109	62	8	3	—	18	5	58	52	315	+ 16
29	3	57	68	241	113	25	7	—	22	14	37	40	499	+ 14
** 32	8	39	59	139	44	—	9	—	13	5	20	45	275	+ 275
VI D	24	218	301	1 234	479	104	52	40	91	51	163	336	2 550	+ 391
Hela S J	206	991	1 546	12 181	4 949	1 256	218	138	409	201	698	3 144	23 194	+ 2 083

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

¹⁾ Exklusive föreningsstationer, tillhöriga enskilda järnvägar, nämligen en inom vardera av 1, 4, 7, 9, 24, 25, 26 och 31, två inom vardera av 5 och 15, tre inom vardera av 2 och 27 trafiksektionerna. — ²⁾ Inklusive expeditiionsställen (stationer, underställda föreståndaren vid annan station). — ³⁾ Inklusive hållplatser för endast rälsbussar. — ⁴⁾ Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet arbets-dagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 i enlighet med föreskrifter i SJ särtryck nr 32, bil. C). — ⁵⁾ Övertidsersättningen motsvarar ett visst antal till-

Frafiksektioner (inkl. billinjer; jfr dock sid. 9, anm., och 35, not 1).

Använd personal								Tjänstefri personal	Utbetald övertidserättning ^{b)}		Sektions nr		
Te-tjänst		Stationstjänst			Tågtjänst		Summa		+ — mot f. å.	%		tusen-tal kr.	+ — mot f. å., tusental kr.
sta-digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga egentlig trafik-tjänst	snöskottn och viss renhålln.	sta-digv.	tillf.							
15	—	371	66	20	133	12	617	+ 51	11·9	26·9	+ 4·3	**) 1	
12	—	598	134	17	98	4	863	+ 37	14·1	10·6	— 3·2	2	
12	—	901	202	36	95	2	1 248	+ 104	12·8	56·5	+ 43·1	3	
14	1	399	69	8	141	13	645	+ 34	13·7	22·8	+ 7·0	**) 4	
17	1	1 542	363	56	6	—	1 985	+ 154	16·0	128·5	— 3·9	**) 24	
6	1	202	55	—	37	1	302	+ 302	10·7	11·1	+ 11·1	**) 31	
76	3	4 013	889	137	510	32	5 660	+ 682	14·0	256·4	+ 58·4	I D	
19	—	1 392	259	15	156	1	1 842	+ 117	14·0	74·7	+ 19·3	**) 5	
12	—	435	56	15	56	6	580	+ 34	14·3	4·1	+ 2·7	6	
5	—	191	41	14	53	—	304	+ 20	12·4	9·0	+ 7·9	7	
15	—	511	87	15	169	4	801	— 68	12·5	29·8	+ 4·4	**) 9	
—	—	32	16	—	61	27	136	+ 112	14·5	—	—	—	
51	—	2 561	459	59	495	38	3 663	+ 215	13·6	117·6	+ 34·3	II D	
19	—	1 137	259	29	72	—	1 516	+ 82	14·5	54·3	— 6·3	10	
14	—	656	97	21	58	3	849	+ 57	14·6	31·5	+ 15·5	11	
18	—	691	137	6	120	1	973	+ 27	13·0	21·3	+ 0·9	12	
14	—	351	69	4	101	2	541	+ 24	12·6	16·4	— 0·2	28	
11	2	242	120	5	64	8	452	+ 246	10·0	13·8	+ 6·6	**) 30	
—	—	49	37	—	104	23	213	+ 19	9·7	—	—	—	
76	2	3 126	719	65	519	37	4 544	+ 455	13·3	137·3	+ 16·5	III D	
10	—	277	72	32	79	10	480	+ 23	12·7	6·3	— 7·7	**) 13	
14	1	619	144	75	101	18	972	+ 59	13·7	36·0	+ 4·4	14	
15	—	573	75	44	113	10	830	+ 48	13·3	16·6	+ 0·2	15	
8	1	117	42	8	50	15	241	+ 46	10·7	7·2	+ 5·4	16	
47	2	1 586	333	159	343	53	2 523	+ 176	13·1	66·1	+ 2·3	IV D	
8	—	278	17	19	32	2	356	— 22	14·6	0·2	— 0·8	19	
12	—	320	65	32	93	1	523	— 1	12·1	5·9	— 19·5	20	
13	—	383	41	51	90	9	587	+ 46	11·8	1·7	— 1·9	21	
33	—	981	123	102	215	12	1 466	+ 23	12·4	7·8	— 22·2	V D	
12	—	404	112	19	130	4	681	+ 56	12·1	3·8	+ 2·8	**) 25	
13	—	411	123	5	55	1	608	+ 40	11·4	11·3	+ 3·9	26	
10	1	104	40	—	92	36	283	+ 22	10·2	3·9	— 0·3	27	
13	1	251	65	—	81	9	420	— 1	15·8	2·0	— 0·2	29	
6	—	144	48	2	39	9	248	+ 248	9·8	11·5	+ 11·5	**) 32	
54	2	1 314	388	26	397	59	2 240	+ 365	12·2	32·5	+ 17·7	VI D	
337	9	13 581	2 911	548	2 479	231	20 096	+ 1 916	13·4	617·7	+ 107·0	Hela S J	

allig personal, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ^{b)} Inklusive billinjepersonal, nämligen 302 i stationär tjänst, varav 201 stadigvarande och 101 tillfälliga, samt 630 åkande, varav 459 stadigvarande och 171 tillfälliga, fördelade på de olika trafiksektionerna på sätt framgår av följande sammanställning:

sekt. nr	1	2	3	4	5	6	—	11	28	30	—	13	14	15	16	20	21	25	26	27	29	32
stat.tj., stadigv.	10	—	6	12	—	2	32	6	4	1	49	2	2	11	6	21	—	12	—	13	10	2
» tillf. ...	2	—	2	2	—	1	16	1	3	—	37	3	—	6	3	6	—	5	—	9	5	—
åkande, stad.	22	1	12	15	4	10	61	9	12	8	104	7	17	24	17	21	3	27	1	43	24	17
» tillf.	11	1	2	11	—	5	27	3	1	7	23	6	14	7	15	—	3	2	1	22	5	5

Antal konstituerade tjänstemän, som under åren 1943—1945 tillträtt ordinarie befattning, dessa tjänstemäns medellivnadsålder och medelantal tjänsteår vid tillträddandet av den nya befattningen:

Av styrelsen konstituerade tjänstemän.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
A. Personal exklusive tjänstemän, som övertagits med E. J.							
<i>a. Tjänstemän, placerade²⁾ i styrelsen.</i>							
Kontorsbiträde (kvinnlig)	18	46	23	26·8	8	3	5·1
Expeditionsvakt	34	51	23	23·6	27	5	5·6
Förste expeditionsvakt	2	59	52	50·5	42	34	38·0
Kanslibiträde (kvinnlig)	18	52	23	33·2	33	5	12·2
»	4	53	26	35·8	35	6	14·8
Reparatör	1	28	28	28·0	6	6	6·0
Kontorist (kvinnlig)	6	53	45	49·0	30	27	28·3
»	22	60	25	42·0	37	7	22·9
Förste kontorist (kvinnlig)	1	29	29	29·0	9	9	9·0
»	20	60	39	50·8	42	21	31·3
Förste reparatör	2	38	26	32·0	9	1	5·0
Kansliskrivare (kvinnlig)	3	49	28	40·8	29	10	19·0
»	3	54	51	52·7	36	30	33·0
Kopist	6	54	28	38·3	31	8	17·8
Förste kansliskrivare (kvinnlig)	5	59	53	54·6	35	28	31·2
Kontorsskrivare (kvinnlig)	3	62	50	54·3	38	26	32·3
»	8	56	22	47·9	38	2	31·2
Ritare	12	49	27	36·1	26	2	11·3
Bokhållare (kvinnlig)	1	57	57	57·0	37	37	37·0
»	26	59	28	46·9	40	13	26·5
Ingenjör i 17 lönegr.	1	46	46	46·0	28	28	28·0
Förste bokhållare	8	62	50	54·5	42	28	33·5
Byråassistent i 20 lönegr.	5	61	46	52·2	40	25	31·6
Ingenjör i 20 lönegr.	31	59	27	33·4	29	1	6·5
Underinspektör	1	50	50	50·0	28	28	28·0
Aktuarie	2	53	36	44·5	16	9	12·5
Byråsekreterare	4	56	46	49·5	38	27	30·0
Huvudkassör	2	63	58	60·5	40	37	38·5
Kontrollör	4	56	48	52·0	38	27	31·8
Ingenjör i 22 lönegr.	11	62	29	39·5	44	4	15·6
Verkstadskamrer	1	62	62	62·0	37	37	37·0
Förrådskontrollör	2	62	60	61·0	41	38	39·5
Förste aktuarie i 24 lönegr.	1	34	34	34·0	14	14	14·0
Förste byråsekreterare i 24 lönegr.	14	63	41	52·4	43	6	28·0
Ingenjör i 24 lönegr.	2	34	33	33·5	6	5	5·5
Överkontrollör	1	60	60	60·0	16	16	16·0
Byråingenjör	7	59	31	43·6	27	2	10·7
Förste byråsekreterare i 26 lönegr.	1	49	49	49·0	28	28	28·0
Förste byråingenjör	2	49	43	46·0	25	12	18·5
Trafikinspektör	1	48	48	48·0	30	30	30·0
Förste byråsekreterare i 27 lönegr.	1	51	51	51·0	33	33	33·0
Lantmätare	1	39	39	39·0	4	4	4·0
Summa	298						

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

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

²⁾ I samband med konstituerandet.

Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.).

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträdet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
<i>b. Tjänstemän, placerade²⁾ vid drifts-avdelningen.</i>							
<i>Distriktskanslier.</i>							
Kansliskrivare	1	36	36	36·0	18	18	18·0
Kontorsskrivare	1	53	53	53·0	33	33	33·0
Ritare	3	40	31	34·3	20	7	12·7
Förste stations skrivare	2	49	48	48·5	29	27	28·0
Ingenjör i 20 lönegr.	8	33	2	28·9	4	0	2·4
Byråassistent i 21 lönegr.	2	53	48	50·5	35	27	31·0
Ingenjör i 22 lönegr.	1	34	34	34·0	8	8	8·0
Signalingenjör	2	49	47	48·0	29	26	27·5
Telegrafingenjör	2	34	29	31·5	5	2	3·5
Trafikinspektör	1	55	55	55·0	36	36	36·0
Förste baningenjör	6	61	37	52·7	32	10	26·5
Förste maskingenjör	5	64	36	49·2	40	10	23·6
Förste trafikinspektör	6	62	57	59·3	44	38	41·2
Summa	40						
<i>Bansktioner.</i>							
Kontorsskrivare	1	50	50	50·0	19	19	19·0
Ritare	5	46	29	34·4	23	4	9·8
Bokhållare	1	47	47	47·0	26	26	26·0
Ingenjör i 20 lönegr.	14	57	26	32·2	29	1	6·2
» » 22 »	8	36	31	34·4	7	4	5·5
» » 24 »	2	33	29	31·0	4	1	2·5
Baningenjör	9	49	36	39·4	25	8	10·6
Förste baningenjör	7	62	38	51·1	36	10	25·3
Summa	47						
<i>Maskinsektioner.</i>							
Kontorsskrivare	3	55	26	36·0	37	3	15·0
Andre maskinist å tågfarja	1	38	38	38·0	6	6	6·0
Andre styrman	2	39	33	36·0	6	5	5·5
Bokhållare	2	59	51	55·0	31	28	28·5
Förste styrman av klass 2	1	42	42	42·0	16	16	16·0
Ingenjör i 20 lönegr.	12	34	28	29·4	3	2	2·8
Overmaskinist	2	56	44	50·0	29	16	22·5
Förste styrman av klass 1	2	58	53	55·5	29	28	28·5
Ingenjör i 22 lönegr.	1	31	31	31·0	6	6	6·0
Befälhavare av klass 2 å tågfarja	1	57	57	57·0	31	31	31·0
Ingenjör i 24 lönegr.	6	48	33	36·0	30	7	12·2
Befälhavare av klass 1 å tågfarja	2	60	58	59·0	33	33	33·0
Maskingenjör	4	34	33	33·5	10	6	8·5
Förste maskingenjör	4	64	34	46·8	40	10	23·3
Summa	43						
<i>Trafiksektioner.</i>							
Kansliskrivare	2	62	29	45·5	43	9	26·0
Stationsskrivare	141	57	21	28·5	39	3	7·5
Förste stations skrivare	94	63	36	50·0	44	15	29·1
Stationsinspektör av klass 4	30	60	51	56·8	42	23	36·8
» » » 3	17	61	48	56·5	43	28	36·8
Underinspektör	10	57	50	53·5	38	29	33·5
Byråassistent i 21 lönegr.	12	61	49	53·3	41	28	33·8
Expeditionsföreståndare i 21 lönegr.	8	61	47	55·8	40	28	36·5
» » » 22 »	3	60	57	58·7	38	37	37·3
Stationsinspektör av klass 2	16	60	52	56·7	42	27	37·1
» » » 1 B	16	62	49	57·1	44	24	36·7
» » » 1 A	7	61	47	54·0	43	27	35·6
Transport	356						

¹⁾ och ²⁾ se not 1 och 2 å sid. 16.

Av styrelsen konstituerade tjänstemän (forts.).

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträdet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport	356						
Trafikinspektör	3	56	53	55·0	38	35	36·7
Överinspektör	3	60	58	58·7	42	38	40·0
Förste trafikinspektör	7	61	53	55·9	41	27	35·9
Summa	369						
<i>c. Vid huvudförråd (med förrådsintendentkontor) placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Kontorsbiträde	1	27	27	27·0	5	5	5·0
Förrådsvakt	11	45	23	28·9	26	5	7·4
Maskinbiträde	1	53	53	53·0	29	29	29·0
Trafikbiträde	16	57	44	51·4	32	25	28·3
Förrådsförman	3	54	48	50·7	34	28	30·3
Kontorist	8	44	29	37·6	26	5	19·0
Förste kontorist	3	53	46	50·7	31	28	30·0
Förrådsmästare	3	59	54	56·7	32	31	31·7
Kontorsskrivare	4	44	27	32·3	26	4	10·0
Bokhållare	7	51	44	47·9	28	26	26·7
Förste bokhållare	3	57	54	55·3	37	35	36·0
Byråassistent i 20 lönegr.	5	59	49	55·2	39	30	35·6
Byråsekreterare	1	59	59	59·0	39	39	39·0
Förrådsintendent i 26 lönegr.	2	61	60	60·5	41	40	40·5
» » 27 »	2	62	62	62·0	44	42	43·0
Summa	70						
<i>d. Vid huvudverkstäder placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Expeditionsvakt	15	44	23	26·2	26	5	7·9
Stationskarl	3	43	37	40·3	24	6	9·7
Maskinbiträde	3	55	32	43·7	25	8	17·0
Förrådsförman	1	54	54	54·0	22	22	22·0
Kanslibiträde	1	26	26	26·0	6	6	6·0
Kontorist	11	50	26	34·0	28	9	11·9
Förste kontorist	4	50	45	47·3	32	27	29·3
Förste reparatör	2	53	51	52·0	30	7	18·5
Kopist	1	50	50	50·0	30	30	30·0
Verkstadsförman	32	60	32	45·8	36	8	22·9
Kontorsskrivare	4	54	23	31·8	33	5	22·0
Verkstadsmästare i 15 lönegr.	16	62	41	50·6	41	12	27·3
Bokhållare	3	50	44	47·7	32	26	29·3
Förste bokhållare	2	53	52	52·5	35	33	34·7
Byråassistent i 20 lönegr.	1	54	54	54·0	33	33	33·0
Ingenjör i 20 lönegr.	7	32	28	30·0	8	3	4·9
» » 22 »	6	63	31	45·5	27	6	20·3
» » 24 »	3	51	35	45·3	25	5	18·0
Verkstadsingenjör	1	51	51	51·0	24	24	24·0
Förste verkstadsingenjör	2	47	33	40·0	29	10	19·5
Summa	118						
B. Tjänstemän, som övertagits med E J							
<i>a. Tjänstemän, placerade²⁾ i styrelsen.</i>							
Kontorsbiträde (kvinnlig)	2	36	27	31·5	13	5	9·0
Expeditionsvakt	1	29	29	29·0	8	8	8·0
Kanslibiträde (kvinnlig)	3	49	33	39·7	13	6	9·0
Kontorist	3	51	45	48·2	27	25	26·0
Transport	9						

1) och 2) se not 1 och 2 å sid. 16.

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹⁾		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport	9						
Kansliskrivare	1	44	44	44·0	24	24	24·0
Förste kansliskrivare	1	44	44	44·0	26	26	26·0
Kontorsskrivare	3	58	46	50·0	38	28	29·7
Ritare	2	53	48	50·5	29	29	29·0
Bokhållare	5	58	42	49·6	38	25	30·2
Förste bokhållare	1	52	52	52·0	36	36	36·0
Byråassistent i 20 lönegr.	1	50	50	50·0	35	35	35·0
Ingenjör i 20 lönegr.	1	59	59	59·0	32	32	32·0
Byråsekreterare	3	53	52	52·7	30	26	28·7
Kontrollör	4	55	51	53·5	37	29	32·0
Telegrafingenjör	1	55	55	55·0	26	26	26·0
Förste byråingenjör.....	1	60	60	60·0	26	26	26·0
Summa	33						
<i>b. Tjänstemän, placerade²⁾ vid drifts- avdelningen.</i>							
<i>Bansektioner.</i>							
Ritare	2	45	37	41·0	27	12	19·5
Ingenjör i 20 lönegr.	2	34	25	29·5	10	3	6·5
» » 22 »	2	57	50	53·5	31	30	30·5
Summa	6						
<i>Maskinsektioner.</i>							
Maskiningenjör.....	1	53	53	53·0	30	30	30·0
Summa	1						
<i>Trafiksektioner.</i>							
Stationsskrivare	4	51	30	37·8	33	9	18·8
Förste stationsskrivare	1	60	60	60·0	42	42	42·0
Stationsinspektör av klass 4	1	55	55	55·0	36	36	36·0
» » 3	1	60	60	60·0	42	42	42·0
Byråassistent i 21 lönegr.	1	55	55	55·0	31	31	31·0
Stationsinspektör av klass 2	4	63	59	61·3	45	39	41·8
» » » 1 B	1	60	60	60·0	38	38	38·0
Trafikinspektör.....	1	51	51	51·0	27	27	27·0
Summa	14						
<i>c. Vid huvudförråd (med förrådsintendent- kontor) placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Förrådsvakt	1	44	44	44·0	28	28	28·0
Kontorist	2	36	31	33·5	9	5	7·0
Förste kontorist	1	49	49	49·0	27	27	27·0
Kontorsskrivare	3	58	50	53·3	38	26	30·0
Summa	7						
<i>d. Vid huvudverkstuder placerade²⁾ tjänstemän.</i>							
Expeditionsvakt	1	24	24	24·0	6	6	6·0
Förrådsvakt.....	1	52	52	52·0	34	34	34·0
Stationskarl	2	43	42	42·5	24	15	19·5
Förrådsförman	1	60	60	60·0	34	34	34·0
Kontorist	2	45	28	36·5	27	4	15·5
Förste kontorist	1	52	52	52·0	25	25	25·0
Förrådsmästare	1	53	53	53·0	35	35	35·0
Verkstadsförman	4	61	36	50·8	47	12	23·3
Ritare	1	51	51	51·0	29	29	29·0
Verkstadsmästare i 15 lönegr.	4	62	34	48·3	27	9	20·3
Bokhållare.....	1	50	50	50·0	32	32	32·0
Ingenjör i 20 lönegr.	1	53	53	53·0	22	22	22·0
» » 22 »	1	31	31	31·0	8	8	8·0
Verkstadsingenjör.....	3	57	41	51·7	32	15	24·7
Förste byråingenjör.....	1	49	49	49·0	20	20	20·0
Summa	25						

1) och 2) se not 1 och 2 å sid. 16.

Konstituerade tjänstemän (forts.). Av distriktscheferna

A. Personal exklusive

Erhållen befattning	Antal tjänstemän							Levnadsålder vid tillträdet									
								högsta						låg			
													D i s				
	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III
<i>Distriktskanslier.</i>																	
Kontorsbiträde (kvinnlig)	1	2	1	1	—	—	5	24	32	25	25	—	—	32	24	24	25
Expeditionsvakt	1	—	—	—	1	—	2	23	—	—	—	27	—	27	23	—	—
Kanslibiträde (kvinnlig)	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	27	—	—	27	—	—	—
»	—	1	1	—	1	—	3	—	30	27	—	31	—	31	—	30	27
Kontorist	2	3	—	2	1	1	9	31	40	—	29	31	27	40	29	27	—
Förste kontorist	1	—	—	—	1	—	2	47	—	—	—	33	—	47	47	—	—
Summa	5	6	2	4	4	1	22										
<i>Bansektioner.</i>																	
Kontorsbiträde (kvinnlig)	2	1	1	2	—	—	6	26	26	24	25	—	—	26	24	26	24
Banvakt	115	111	102	120	127	7	582	38	45	43	40	50	43	50	23	23	23
Expeditionsvakt	2	—	5	2	5	—	14	23	—	31	24	35	—	35	23	—	23
Banbiträde	39	27	56	31	36	23	212	56	56	56	49	52	60	60	22	27	25
Banförman	13	11	19	9	15	6	73	53	43	57	41	46	62	62	30	25	28
Kanslibiträde	—	1	—	—	—	—	1	—	26	—	—	—	—	26	—	—	—
Reparatör	21	13	17	11	10	3	75	50	50	58	43	52	46	58	28	31	30
Kontorist	—	—	5	3	3	2	13	—	—	56	49	44	44	56	—	—	30
Stationsförman	1	—	—	—	—	—	1	51	—	—	—	—	—	51	51	—	—
Trädgårdsmästare	1	1	3	—	1	—	6	42	33	43	—	30	—	43	42	33	35
Banmästare	9	8	15	10	16	5	63	51	57	58	44	56	56	58	38	36	33
Förste kontorist	1	1	1	—	—	1	4	27	46	29	—	—	38	46	27	46	29
Förste reparatör	14	9	10	9	8	1	51	52	54	55	55	58	42	58	33	41	36
Förste banmästare i 12 lönegr.	6	7	18	10	13	13	67	52	60	61	56	52	63	63	36	33	44
Förste trädgårdsmästare	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	51	—	—	—
Ledningsförman	6	—	—	1	—	2	9	57	—	—	55	—	55	57	45	—	—
Förste banmästare i 14 lönegr.	—	1	—	—	—	—	1	—	43	—	—	—	—	43	—	43	—
Ledningsmästare i 15 lönegr.	—	1	2	1	1	—	5	—	51	47	48	51	—	51	—	51	44
» » 16 »	1	—	—	—	—	—	1	49	—	—	—	—	—	49	49	—	—
Överbanmästare » 16 »	6	4	6	1	2	—	19	57	60	59	61	58	—	61	50	55	47
» » 18 »	3	—	—	—	—	—	3	60	—	—	—	—	—	60	55	—	—
Summa	240	196	260	210	237	64	1 207										
<i>Maskinsektioner.</i>																	
Vagnstäderska	16	—	—	1	4	—	21	50	—	—	52	54	—	54	26	—	—
Skrivbiträde	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	28	—	28	—	—	—
Kontorsbiträde (kvinnlig)	—	1	1	1	2	—	5	—	23	24	24	28	—	28	—	23	24
Eldare å tågfarja	—	—	5	—	—	—	5	—	—	30	—	—	—	30	—	—	27
Expeditionsvakt	—	—	1	3	2	—	6	—	—	25	24	27	—	27	—	—	25
Matros	—	—	6	—	—	—	6	—	—	34	—	—	—	34	—	—	28
Stationskarl	217	178	215	138	333	19	1 100	44	33	48	39	38	30	48	23	23	23
Maskinbiträde	19	7	11	7	11	34	88	58	57	57	55	58	58	58	38	24	40
Maskinvakt å tågfarja	—	—	4	—	—	—	4	—	—	—	52	—	—	52	—	—	40
Rorgångare	—	—	1	—	—	—	1	—	—	57	—	—	—	57	—	—	57
Vagnskötare	2	—	3	—	—	—	5	50	—	54	—	—	—	54	45	—	28
Förrädsförman	1	—	—	2	—	3	6	55	—	—	54	—	51	55	55	—	—
Lokeldare	175	141	89	125	203	20	753	46	47	34	46	43	46	47	22	24	23
Reparatör	34	28	47	16	28	16	169	56	59	57	56	57	59	59	27	25	24
Kontorist (kvinnlig)	—	—	1	—	—	—	1	—	—	49	—	—	—	49	—	—	49
»	4	1	3	1	3	4	16	53	32	49	31	43	41	53	48	32	32
Maskinskötare å tågfarja	—	—	1	—	—	—	1	—	—	54	—	—	—	54	—	—	54
Motorvagnsförare i 8 lönegr.	—	—	11	—	4	—	15	—	—	39	—	33	—	39	—	—	25
Rälsbusförare » 8 »	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	38	38	—	—	—
Stallförman	3	—	4	3	5	3	18	60	—	58	55	55	51	60	49	—	54
Vagnförman	3	—	9	1	3	2	18	55	—	55	48	52	58	58	54	—	31
Transport	474	356	412	298	599	106	2 245										

1) Se not 1 å sid. 16.

konstituerade tjänstemän.

tjänstemän, som övertagits med E.J.

av den nya befattningen										Tjänstetid vid verket ¹⁾ vid tillträddandet										högsta	lägsta	Erhållen befattning
i medeltal										i medeltal												
sta										sta										Samtliga distrikt		Erhållen befattning
r i k t										r i k t										Samtliga distrikt			Erhållen befattning
IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	högsta	lägsta	Erhållen befattning		
25	—	—	24	24.0	28.0	25.0	25.0	—	—	25.5	5.0	5.0	5.0	5.0	—	—	5.0	5	5	Kb (kvinnl.)		
—	27	—	23	23.0	—	—	—	27.0	—	25.0	5.0	—	—	—	5.0	—	5.0	5	5	Xv		
27	—	—	27	—	—	—	27.0	—	—	27.0	—	—	—	6.0	—	—	6.0	6	6	KnB (kvinnl.)		
—	31	—	27	—	30.0	27.0	—	31.0	—	29.3	—	8.0	7.7	—	10.0	—	8.6	10	7	»		
28	31	27	27	30.0	34.7	—	28.6	31.0	27.0	30.2	7.5	13.3	—	6.6	5.0	9.0	8.3	21	4	Knt		
—	33	—	33	47.0	—	—	—	33.0	—	40.0	20.0	—	—	—	7.0	—	13.5	20	7	Fknt		
23	—	—	23	25.0	26.0	24.0	24.0	—	—	24.8	5.0	5.0	6.0	5.0	—	—	5.3	6	5	Kb (kvinnl.)		
24	23	23	23	30.0	29.6	34.8	30.3	30.0	32.3	31.2	5.7	5.3	8.2	4.9	5.2	4.9	5.7	26	1	Bv		
23	23	—	23	23.0	—	26.0	23.6	29.0	—	25.4	5.0	—	6.2	5.3	7.0	—	5.9	11	5	Xv		
25	25	31	22	35.3	38.9	38.1	33.5	36.0	43.5	37.6	11.2	14.1	14.1	10.8	12.0	17.3	13.3	38	2	Bb		
28	33	44	25	35.8	30.3	38.0	34.6	35.0	52.2	37.7	10.2	8.0	12.7	8.2	11.2	28.7	13.2	35	5	Bfm		
—	—	—	26	—	26.0	—	—	—	—	26.0	—	8.0	—	—	—	—	8.0	8	8	KnB		
26	35	28	26	36.7	40.2	38.1	35.2	40.1	36.0	37.7	11.9	16.4	12.0	11.5	16.4	15.0	13.9	29	2	Rpr		
42	31	44	30	—	—	40.2	44.7	36.7	44.0	41.4	—	—	16.6	24.0	14.0	22.0	19.2	31	8	Knt		
—	—	—	51	51.0	—	—	—	—	—	51.0	27.0	—	—	—	—	—	27.0	27	27	Stfm		
—	—	—	30	42.0	33.0	38.3	—	30.0	—	35.8	7.0	7.0	13.3	—	3.0	—	7.6	23	3	Trm		
38	34	27	27	45.0	41.1	41.9	41.9	41.2	44.8	42.8	22.1	17.8	19.5	27.8	17.1	21.2	20.9	32	5	Bm		
—	—	38	27	27.0	46.0	29.0	—	—	38.0	35.0	5.0	24.0	3.0	—	—	20.0	12.4	24	3	Fknt		
31	35	42	31	42.7	47.1	46.1	44.2	37.8	42.0	43.3	20.4	26.3	21.4	21.9	20.4	23.0	22.3	38	9	Frpr		
42	38	41	33	46.7	45.6	50.5	47.9	46.7	53.8	49.2	26.3	23.4	28.7	27.2	26.2	28.6	27.2	43	3	Fbm 12 lgd		
—	—	—	51	51.0	—	—	—	—	51.0	51.0	—	—	—	—	—	33.0	33.0	33	33	Ftrm		
55	—	38	38	51.8	—	—	55.0	—	46.5	51.1	29.3	—	—	28.0	—	15.0	24.1	34	4	Ledfm		
—	—	—	43	—	43.0	—	—	—	—	43.0	—	21.0	—	—	—	—	21.0	21	21	Fbm 14 lgd		
48	51	—	44	—	51.0	45.5	48.0	51.0	—	48.9	—	27.0	24.5	28.0	27.0	—	26.6	28	23	Ledfm 15 »		
—	—	—	49	49.0	—	—	—	—	—	49.0	29.0	—	—	—	—	—	29.0	29	29	» 16 »		
61	53	—	47	53.5	57.0	54.5	61.0	55.6	—	56.3	33.3	24.8	32.2	35.0	34.5	—	32.0	48	28	Öbm 16 »		
—	—	—	55	57.3	—	—	—	—	—	57.3	33.3	—	—	—	—	—	33.3	38	30	» 18 »		
52	27	—	26	34.3	—	—	52.0	40.3	—	42.2	7.8	—	—	6.0	5.8	—	6.5	16	5	Vstöd		
—	28	—	28	—	—	—	—	28.0	—	28.0	—	—	—	—	6.0	—	6.0	6	6	Sb		
24	23	—	23	—	23.0	24.0	24.0	25.5	—	24.1	—	5.0	5.0	5.0	5.0	—	5.0	5	5	Kb (kvinnl.)		
—	—	—	27	—	—	28.2	—	—	—	28.2	—	—	5.0	—	—	—	5.0	5	5	Tfjl		
23	26	—	23	—	—	25.0	23.3	26.5	—	24.9	—	—	6.0	5.0	6.0	—	5.7	7	5	Xv		
—	—	—	28	—	—	31.5	—	—	—	31.5	—	—	5.5	—	—	—	5.5	6	5	Mrs		
23	23	23	23	27.8	30.1	31.8	26.4	26.9	25.5	28.1	5.2	5.1	8.6	5.1	5.2	5.4	5.8	16	3	Stk		
49	47	24	24	50.9	42.6	51.2	50.7	49.9	40.3	47.6	26.4	21.4	25.5	25.3	27.9	16.4	23.8	34	5	Mb		
—	—	—	40	—	—	46.3	—	—	—	46.3	—	—	—	—	—	—	23.8	30	16	Msv		
—	—	—	57	—	—	57.0	—	—	—	57.0	—	—	—	—	—	—	32.0	32	32	Rgg		
—	—	—	28	47.5	—	43.7	—	—	—	45.0	27.0	—	20.7	—	—	—	23.9	28	7	Vsk		
52	—	40	40	55.0	—	—	53.0	—	44.0	50.7	36.0	—	—	24.0	—	19.3	26.4	36	16	Fdfm		
24	23	23	22	28.8	27.9	27.6	27.5	27.8	28.0	27.9	6.2	6.7	6.1	6.1	5.9	6.7	6.3	28	5	Lokl		
31	30	32	24	43.9	45.7	45.0	44.9	47.0	45.8	45.4	20.7	22.2	21.7	21.3	22.8	23.7	22.1	41	5	Rpr		
—	—	—	49	—	—	49.0	—	—	—	49.0	—	—	—	—	—	—	25.0	25	25	Knt (kvinnl.)		
31	28	32	28	50.3	32.0	40.7	31.0	34.3	37.0	37.6	28.3	18.0	21.0	7.0	15.3	17.0	17.8	30	7	»		
—	—	—	54	—	—	54.0	—	—	—	54.0	—	—	—	—	—	—	34.0	34	34	Msk		
—	28	—	25	—	—	31.9	—	—	—	31.7	—	—	8.0	—	6.0	—	7.0	9	5	Motv 8 lgd		
—	—	27	27	—	—	—	—	—	—	32.8	—	—	—	—	—	10.2	10.2	16	7	Rbsf 8 »		
49	40	45	40	55.0	—	55.7	51.7	46.0	48.6	51.4	34.3	—	31.3	31.0	23.6	27.3	29.5	42	20	Slfm		
48	47	45	31	54.7	—	48.8	48.0	49.0	51.5	50.4	34.3	—	27.0	28.0	27.7	30.5	29.5	37	6	Vfm		

Erhållen befattning	Antal tjänstemän							Levnadsålder vid tillträdet											
								högsta						låg					
	D i s t																		
	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III		
Transport	474	356	412	298	599	106	2 245												
Förste kontorist	2	1	1	1	—	1	6	59	53	46	47	—	45	59	46	53	46		
Förste reparatör	18	11	10	3	11	11	64	57	58	57	50	57	56	58	40	50	41		
Lokförare i 10 lönegr.	—	2	—	1	—	51	54	—	37	—	31	—	57	57	—	30	—		
Förrådsmästare	1	—	—	—	—	—	1	49	—	—	—	—	—	49	49	—	—		
Lokförare i 12 lönegr.	155	129	123	124	84	49	664	57	57	53	55	52	54	57	31	29	31		
Maskinist	1	—	—	—	—	—	1	35	—	—	—	—	—	35	35	—	—		
Tredje maskinist å tågfarja	—	—	1	—	—	—	1	—	—	31	—	—	—	31	—	—	31		
Tredje styrman	—	—	1	—	—	—	1	—	—	35	—	—	—	35	—	—	35		
Vagnmästare i 12 lönegr.	—	—	3	—	2	2	7	—	—	61	—	55	51	61	—	—	57		
Verkstadsförman	3	3	3	1	—	2	12	57	51	58	53	—	55	58	43	47	43		
Vagnmästare i 15 lönegr.	—	1	—	—	—	—	1	—	61	—	—	—	—	61	—	61	—		
Verkstadsmästare i 15 lönegr.	—	—	2	—	—	—	2	—	—	53	—	—	—	53	—	—	48		
Lokmästare i 16 lönegr.	3	2	—	1	—	2	8	54	54	—	55	—	59	59	50	49	—		
» » 18 »	—	2	—	1	—	2	5	—	63	—	60	—	59	63	—	61	—		
Summa	657	507	556	430	696	226	3 072												
<i>Trafiksektioner.</i>																			
Effektivvårdare (kvinnlig)	8	1	—	—	—	—	9	52	38	—	—	—	—	52	27	38	—		
Tågstäderska	1	—	—	—	—	—	1	39	—	—	—	—	—	39	39	—	—		
Vagnstäderska	—	13	10	5	—	—	28	—	51	48	58	—	—	58	—	36	27		
Skrivbiträde (kvinnlig)	1	—	—	—	—	—	1	26	—	—	—	—	—	26	26	—	—		
Kontorsbiträde (»)	12	9	11	3	7	1	43	35	31	43	31	27	26	43	23	24	24		
Stationskarl	630	388	364	220	310	30	1 942	46	59	48	36	37	44	59	22	22	22		
Maskinbiträde	—	2	—	—	—	—	2	—	58	—	—	—	—	58	—	52	—		
Trafikbiträde	305	136	204	90	46	83	864	60	59	64	60	57	60	64	25	26	23		
Kanslibiträde (kvinnlig)	2	—	1	1	—	—	4	42	—	27	39	—	—	42	26	—	27		
»	6	2	—	—	—	—	8	49	29	—	—	—	—	49	23	24	—		
Reparatör	1	1	—	1	—	—	3	53	45	—	50	—	—	53	53	45	—		
Förste portvakt	1	—	—	—	—	—	1	54	—	—	—	—	—	54	54	—	—		
Konduktör	58	47	44	47	13	47	256	55	53	54	55	50	62	62	31	34	38		
Kontorist (kvinnlig)	1	—	—	—	—	—	1	28	—	—	—	—	—	28	28	—	—		
»	93	98	58	40	32	22	343	57	60	58	56	54	59	60	25	32	26		
Rälsbussförare i 7 lönegr.	—	6	—	—	—	7	13	—	54	—	—	—	50	54	—	36	—		
» » 8 »	4	13	2	12	13	14	58	54	55	50	46	45	50	55	32	32	35		
Stallförman	1	—	—	—	—	—	1	49	—	—	—	—	—	49	49	—	—		
Stationsförman	56	29	38	18	4	11	156	59	56	59	58	53	62	62	34	35	29		
Vagnförman	—	2	—	1	—	—	3	—	58	—	51	—	—	58	—	50	—		
Bangårdsmästare	15	6	6	2	1	—	30	59	58	59	57	53	—	59	50	54	55		
Förste kontorist (kvinnlig)	1	—	—	—	—	—	1	56	—	—	—	—	—	56	56	—	—		
»	66	46	19	23	16	2	172	61	62	60	60	61	51	62	43	29	46		
Förste reparatör	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	31	—	—	31	—	—	—		
Tågmästare	40	52	36	25	5	8	166	59	59	59	60	57	62	62	47	49	50		
Stationsmästare av kl. 7	23	22	25	41	15	13	139	60	60	62	59	60	60	62	49	53	40		
Vagnmästare i 12 lönegr.	—	1	—	—	—	—	1	—	55	—	—	—	—	55	—	55	—		
Stationsmästare av kl. 6	28	29	37	51	18	20	183	62	62	62	61	63	60	63	51	44	50		
Vagnmästare i 15 lönegr.	—	—	1	—	—	—	1	—	61	—	—	—	—	61	—	—	61		
Stationsmästare av klass 5	10	7	15	11	4	3	50	61	60	62	60	60	58	62	54	57	51		
Summa	1 363	910	871	592	484	261	4 481												

4) Se not 1 å sid. 16.

tuerade tjänstemän (forts.).

av den nya befattningen										Tjänstetid vid verket ¹⁾ vid tillträddandet										högsta lägst		Erhållen befattning
sta		i medeltal								i medeltal												
r i k t		Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	Samtliga distrikt					
47	—	45	46	52:5	53:0	46:0	47:0	—	45:0	48:7	34:0	28:0	25:0	27:0	—	25:0	27:8	41	25	Fknt		
35	43	42	35	51:4	52:7	49:1	44:0	50:9	48:6	49:5	29:3	30:5	26:4	20:3	28:3	26:0	26:8	40	6	Frpr		
31	—	32	30	—	33:5	—	31:0	—	45:0	36:5	—	15:5	—	9:0	—	25:5	16:7	36	9	Lokf 10 lgd		
—	—	—	49	49:0	—	—	—	—	—	49:0	24:0	—	—	—	—	—	24:0	24	24	Fdm		
29	30	30	29	44:7	41:9	42:4	44:3	41:0	42:5	42:8	23:1	19:4	21:3	22:0	18:1	21:3	20:9	36	4	Lokf 12 lgd		
—	—	—	35	35:0	—	—	—	—	—	35:0	2:0	—	—	—	—	—	2:0	2	2	Mst		
—	—	—	31	—	—	31:0	—	—	—	31:0	—	—	3:0	—	—	—	3:0	3	3	Tmst		
—	—	—	35	—	—	35:0	—	—	—	35:0	—	—	2:0	—	—	—	2:0	2	2	Tsty		
—	51	48	48	—	—	58:7	—	53:0	49:5	53:7	—	—	36:3	—	33:0	30:5	33:3	43	26	Vm 12 lgd		
53	—	49	43	50:3	49:7	51:0	53:0	—	52:0	51:2	29:0	28:7	29:0	30:0	—	27:0	28:7	39	24	Vstfm		
—	—	—	61	—	61:0	—	—	—	—	61:0	—	43:0	—	—	—	—	43:0	43	43	Vm 15 lgd		
—	—	—	48	—	—	50:8	—	—	—	50:5	—	—	32:3	—	—	—	32:3	35	30	Vstm 15 »		
55	—	48	48	52:7	51:5	—	55:0	—	53:3	53:2	33:3	33:5	—	37:0	—	29:0	33:2	37	31	Lokm 16 »		
60	—	46	46	—	62:0	—	60:0	—	52:3	58:2	—	43:5	—	41:0	—	32:0	38:8	45	41	Lokm 18 »		
—	—	—	27	34:9	38:0	—	—	—	—	36:5	9:9	5:0	—	—	—	—	7:5	25	5	Effvå		
—	—	—	39	39:0	—	—	—	—	—	39:0	5:0	—	—	—	—	—	5:0	5	5	Tstad		
35	—	—	27	—	41:2	41:6	45:0	—	—	42:6	—	5:8	6:3	11:0	—	—	7:7	22	5	Vstad		
—	—	—	26	26:0	—	—	—	—	—	26:0	5:0	—	—	—	—	—	5:0	5	5	Sb (kvinnl.)		
23	23	26	23	26:6	26:4	28:7	26:3	24:9	26:0	26:3	5:1	5:2	5:4	5:0	5:0	5:0	5:1	6	4	Kb »		
23	22	23	22	30:1	26:9	27:1	25:6	26:9	26:8	27:2	7:9	5:1	5:1	5:0	5:0	5:3	5:7	33	3	Stk		
—	—	—	52	—	55:0	—	—	—	—	55:0	—	27:0	—	—	—	—	27:0	28	26	Mb		
26	25	26	23	44:8	42:5	43:9	41:2	35:7	45:3	42:2	21:8	19:3	21:0	18:6	12:7	24:8	19:7	42	5	Tb		
39	—	—	26	34:0	—	27:0	39:0	—	—	34:0	15:5	—	8:0	11:0	—	—	11:6	24	7	Knk (kvinnlig)		
—	—	—	23	32:8	26:6	—	—	—	—	29:6	11:0	7:5	—	—	—	—	9:3	9	5	»		
50	—	—	45	53:0	45:0	—	50:0	—	—	49:0	28:0	15:0	—	27:0	—	—	23:3	28	15	Rpr		
—	—	—	54	54:0	—	—	—	—	—	54:0	28:0	—	—	—	—	—	28:0	28	28	Fpv		
44	34	37	31	43:1	46:3	47:3	47:5	43:5	49:2	46:2	20:6	22:4	26:1	26:0	21:6	28:6	24:2	40	10	Knr		
—	—	—	28	28:0	—	—	—	—	—	28:0	7:0	—	—	—	—	—	7:0	7	7	Knt (kvinnlig)		
30	34	38	25	44:8	45:3	42:5	45:0	43:3	44:6	44:3	22:9	23:4	21:0	24:6	20:3	25:5	23:0	40	7	»		
—	—	—	34	—	43:0	—	—	—	40:4	41:7	—	19:7	—	—	—	17:7	18:7	29	8	Rbsf 7 lgd		
29	30	26	26	45:8	42:2	42:3	35:8	36:5	45:4	41:4	21:5	17:0	20:0	9:1	9:7	13:1	15:1	31	8	» »		
—	—	—	49	49:0	—	—	—	—	—	49:0	30:0	—	—	—	—	—	30:0	30	30	Slfm		
47	46	41	29	50:4	50:4	50:7	51:6	49:5	53:3	51:0	28:4	27:6	28:1	30:2	27:8	31:2	28:9	41	9	Stfm		
51	—	—	50	—	54:0	—	51:0	—	—	52:5	—	30:5	—	28:0	—	—	29:2	31	28	Vfm		
56	53	—	50	55:0	55:5	57:3	56:5	53:0	—	55:6	34:3	32:7	35:7	38:0	35:0	—	34:6	40	29	Bgm		
—	—	—	56	56:0	—	—	—	—	—	56:0	28:0	—	—	—	—	—	28:0	28	28	Fknt (kvinnl.)		
45	47	50	29	53:3	53:8	54:6	51:6	53:9	50:5	53:0	33:5	33:4	34:3	30:9	34:8	31:0	32:9	43	8	»		
31	—	—	31	—	—	31:0	—	—	—	31:0	—	—	—	13:0	—	—	13:0	13	13	Frpr		
50	51	55	47	51:6	53:2	55:3	54:6	54:0	58:8	54:5	30:8	31:9	34:1	33:7	34:2	39:5	34:0	42	25	Tm		
53	50	44	40	55:2	56:3	56:3	54:6	56:1	50:8	54:9	35:4	37:1	36:2	35:3	35:4	28:8	34:7	42	20	Stm 7		
—	—	—	55	—	55:0	—	—	—	—	55:0	—	30:0	—	—	—	—	30:0	30	30	Vm 12 lgd		
42	52	42	42	58:1	59:6	57:2	56:5	57:7	53:5	57:1	39:1	39:1	37:8	37:0	38:2	32:1	37:2	45	4	Stm 6		
—	—	—	61	—	61:0	—	—	—	—	61:0	—	—	39:0	—	—	—	39:0	39	39	Vm 15 lgd		
57	58	56	51	59:1	59:1	58:7	58:7	58:7	57:0	58:8	40:3	40:3	39:9	40:0	40:8	36:0	39:6	43	33	Stm 5		

Erhållen befattning	Antal tjänstemän							Levnadsålder vid tillträddandet									
								högsta						låg			
														D i s t			
	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III
<i>Distriktskanslier.</i>																	
Kanslibitråde (kvinnl.)	—	—	2	—	—	—	2	—	—	27	—	—	—	27	—	—	27
Kontorist	—	—	1	—	—	1	2	—	—	33	—	—	31	33	—	—	33
Förste kontorist	—	1	—	—	—	—	1	—	40	—	—	—	—	40	—	40	—
Summa	—	1	3	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Bansektioner.</i>																	
Kontorsbiträde (kvinnl.)	—	—	1	—	—	—	1	—	—	27	—	—	—	27	—	—	27
Banvakt	—	—	31	—	—	76	107	—	—	58	—	—	61	61	—	—	26
Expeditionsvakt	—	—	1	—	—	1	2	—	—	24	—	—	47	47	—	—	24
Banbiträde	1	—	—	—	—	7	8	46	—	—	—	—	60	60	46	—	—
Banförfman	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	54	54	—	—	—
Reparatör	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	42	42	—	—	—
Kontorist	—	—	1	—	—	1	2	—	—	32	—	—	41	41	—	—	32
Banmästare	—	—	1	—	—	5	6	—	—	56	—	—	56	56	—	—	56
Förste reparatör	8	—	—	—	—	—	8	62	—	—	—	—	—	62	36	—	—
Förste banmästare i 12 lönegr.	1	—	—	—	—	—	1	62	—	—	—	—	—	62	62	—	—
Överbannmästare » 16 »	1	—	—	—	—	—	1	63	—	—	—	—	—	63	63	—	—
Summa	11	—	35	—	—	92	138	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Maskinsektioner.</i>																	
Vagnstäderska	—	—	—	—	—	15	15	—	—	—	—	—	56	56	—	—	—
Kontorsbiträde (kvinnl.)	—	—	1	—	—	—	1	—	—	26	—	—	—	26	—	—	26
Expeditionsvakt	—	—	1	—	—	—	1	—	—	55	—	—	—	55	—	—	55
Stationskarl	5	7	38	2	—	78	130	58	63	63	50	—	60	63	35	23	23
Maskinbiträde	1	2	2	—	—	17	22	52	44	43	—	—	56	56	52	42	34
Lokeldare	—	—	4	—	—	2	6	—	—	28	—	—	32	32	—	—	25
Reparatör	—	4	6	—	—	10	20	—	58	54	—	—	54	58	—	40	36
Motorvagnförare i 8 lönegr.	—	—	1	—	—	—	1	—	—	56	—	—	—	56	—	—	56
Rälsbussförare » 8 »	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	34	34	—	—	—
Stallförman	—	—	1	—	—	4	5	—	—	46	—	—	57	57	—	—	46
Trädgårdsmästare	—	—	1	—	—	—	1	—	—	50	—	—	—	50	—	—	50
Vagnförman	—	1	—	—	—	—	1	—	55	—	—	—	—	55	—	55	—
Förste reparatör	—	2	1	—	—	4	7	—	52	50	—	—	50	52	—	50	50
Lokförare i 10 lönegr.	—	—	—	—	—	6	6	—	—	—	—	—	55	55	—	—	—
» i 12 »	4	—	32	—	—	4	40	51	—	53	—	—	58	58	35	—	32
Maskinist	1	—	—	—	—	—	1	38	—	—	—	—	—	38	38	—	—
Lokmästare i 18 lönegr.	1	—	—	—	—	—	1	56	—	—	—	—	—	56	56	—	—
Summa	12	16	88	2	—	141	259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Trafiksektioner.</i>																	
Effektvärdare (kvinnl.)	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	41	41	—	—	—
Tågstäderska	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	28	28	—	—	—
Vagnstäderska	—	1	6	—	—	—	7	—	44	55	—	—	—	55	—	44	34
Skrivbiträde	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	29	29	—	—	—
Kontorsbiträde (kvinnl.)	4	1	2	—	—	8	15	37	55	25	—	—	57	57	34	55	24
Stationskarl	5	13	89	—	—	155	262	25	57	61	—	—	62	62	23	23	23
Trafikbiträde	46	4	56	—	—	12	118	55	44	62	—	—	61	62	27	32	24
Kanslibitråde	—	—	1	—	—	—	1	—	—	30	—	—	—	30	—	—	30
Konduktör	—	—	15	—	—	—	15	—	—	64	—	—	—	64	—	—	35
Kontorist	10	—	10	—	—	19	39	61	—	50	—	—	60	61	36	—	39
Rälsbussförare i 8 lönegr.	—	—	5	—	—	—	5	—	—	46	—	—	—	46	—	—	29
Stationsförman	13	1	1	—	—	1	16	62	61	50	—	—	55	62	49	61	50
Förste kontorist	1	2	3	—	—	1	7	58	62	60	—	—	46	62	58	48	45
Tågmästare	6	—	—	—	—	—	6	61	—	—	—	—	—	61	57	—	—
Verkstadsförman	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	40	40	—	—	—
Stationsmästare av kl. 7	1	—	13	—	—	12	26	53	—	61	—	—	62	62	53	—	40
» » » 6	3	1	17	—	—	3	24	59	62	63	—	—	59	63	48	62	51
» » » 5	2	—	3	—	—	—	5	56	—	60	—	—	—	60	53	—	58
Summa	91	23	221	—	—	215	550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Se not 1 å sid. 16.

den nya befattningen										Tjänstetid vid verket ¹⁾ vid tillträddandet										högsta lägsta		Erhållen befattning	
i medeltal										i medeltal													
i k t																				Samtliga distrikt			
IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	VI	V	VI	Samtl.						
—	—	—	27	—	—	27·0	—	—	—	27·0	—	—	10·5	—	—	—	10·5	7	7	Knb (kvinnlig)			
—	—	31	31	—	—	33·0	—	—	31·0	32·0	—	—	15·0	—	—	5·0	10·0	15	5	Knt			
—	—	—	40	—	40·0	—	—	—	—	40·0	—	22·0	—	—	—	—	22·0	22	22	Fknt			
—	—	—	27	—	—	27·0	—	—	—	27·0	—	—	8·0	—	—	—	8·0	8	8	Kb (kvinnlig)			
—	—	23	23	—	—	40·4	—	—	39·3	39·9	—	—	13·2	—	—	13·3	13·3	37	1	Bv			
—	—	47	24	—	—	24·0	—	—	47·0	35·5	—	—	7·0	—	—	27·0	17·0	27	7	Xv			
—	—	30	30	46·0	—	—	—	—	37·4	41·7	25·0	—	—	—	—	10·6	17·8	32	2	Bb			
—	—	54	54	—	—	—	—	—	54·0	54·0	—	—	—	—	—	31·0	31·0	31	31	Bfm			
—	—	42	42	—	—	—	—	—	42·0	42·0	—	—	—	—	—	14·0	14·0	14	14	Rpr			
—	—	41	32	—	—	32·0	—	—	41·0	36·5	—	—	10·0	—	—	20·0	15·0	20	10	Knt			
—	—	40	40	—	—	56·0	—	—	49·4	52·7	—	—	33·0	—	—	26·6	29·8	33	19	Bm			
—	—	—	36	50·9	—	—	—	—	—	50·9	26·1	—	—	—	—	—	26·1	42	9	Frpr			
—	—	—	62	62·0	—	—	—	—	—	62·0	35·0	—	—	—	—	—	35·0	35	35	Fbm 12 lgd			
—	—	—	63	63·0	—	—	—	—	—	63·0	41·0	—	—	—	—	—	41·0	41	41	Öbm 16 >			
—	—	32	32	—	—	—	—	—	46·1	46·1	—	—	—	—	—	10·6	10·6	33	3	Vstöd			
—	—	—	26	—	—	26·0	—	—	—	26·0	—	—	8·0	—	—	—	8·0	8	8	Kb (kvinnlig)			
—	—	—	55	—	—	55·0	—	—	—	55·0	—	—	33·0	—	—	—	33·0	33	33	Xv			
39	—	23	23	48·6	43·6	40·1	44·5	—	38·1	42·9	21·8	20·6	16·8	20·5	—	14·9	18·9	42	2	Stk			
—	—	23	23	52·0	43·0	40·7	—	—	44·8	45·1	29·0	25·0	17·3	—	—	20·0	22·8	35	5	Mb			
—	—	30	25	—	—	26·5	—	—	31·0	28·8	—	—	6·8	—	—	12·0	9·3	15	4	Lokl			
—	—	35	35	—	—	49·3	46·3	—	46·4	47·4	—	—	25·3	16·8	—	—	22·2	21·4	29	8	Rpr		
—	—	—	56	—	—	56·0	—	—	—	56·0	—	—	—	—	—	—	38·0	38	38	Motrf 8 lgd			
—	—	34	34	—	—	—	—	—	34·0	34·0	—	—	—	—	—	4·0	4·0	4	4	Rbsf 8 >			
—	—	49	46	—	—	46·0	—	—	53·0	49·5	—	—	9·0	—	—	31·3	20·2	38	9	Slfm			
—	—	—	50	—	—	50·0	—	—	—	50·0	—	—	—	—	—	—	31·0	31	31	Trm			
—	—	—	55	—	—	55·0	—	—	—	55·0	—	—	37·0	—	—	—	—	37	37	Vfm			
—	—	32	32	—	—	51·0	50·0	—	42·3	47·8	—	—	27·5	42·0	—	—	21·3	30·3	42	14	Frpr		
—	—	47	47	—	—	—	—	—	49·5	49·5	—	—	—	—	—	—	29·3	29·3	31	28	Lokl 10 lgd		
—	—	42	32	42·3	—	46·0	—	—	48·3	45·6	22·8	—	—	25·7	—	—	30·0	26·0	39	18	> 12 >		
—	—	—	38	38·0	—	—	—	—	—	38·0	8·0	—	—	—	—	—	—	8·0	29	8	Mst		
—	—	—	56	56·0	—	—	—	—	—	56·0	35·0	—	—	—	—	—	—	35·0	35	35	Lokm 18 lgd		
—	—	41	41	—	—	—	—	—	41·0	41·0	—	—	—	—	—	—	19·0	19·0	19	19	Effvä		
—	—	28	28	—	—	—	—	—	28·0	28·0	—	—	—	—	—	—	5·0	5·0	5	5	Tstöd		
—	—	—	34	—	—	44·0	47·2	—	—	45·6	—	—	24·0	10·8	—	—	—	17·4	24	5	Vstöd		
—	—	29	29	—	—	—	—	—	29·0	29·0	—	—	—	—	—	—	5·0	5·0	5	5	Sb		
—	—	23	23	35·3	55·0	24·6	—	—	28·3	35·8	2·0	28·0	4·5	—	—	—	8·9	10·9	28	2	Kb (kvinnlig)		
—	—	23	23	24·2	33·2	34·0	—	—	30·9	30·6	5·0	15·8	11·7	—	—	—	9·0	10·4	41	2	Stk		
—	—	43	24	40·6	41·0	46·7	—	—	53·8	45·3	17·1	22·8	25·5	—	—	—	32·1	24·4	41	5	Tb		
—	—	—	30	—	—	30·0	—	—	—	30·0	—	—	8·0	—	—	—	—	8·0	8	8	Knb		
—	—	—	35	—	—	49·3	—	—	—	49·3	—	—	—	—	—	—	—	28·7	44	16	Knr		
—	—	35	35	50·2	—	44·4	—	—	46·9	47·2	27·3	—	—	—	—	—	26·6	26·6	43	10	Knt		
—	—	—	29	—	—	36·8	—	—	—	36·0	—	—	—	—	—	—	—	16·2	25	6	Rbsf 8 lgd		
—	—	55	49	56·5	61·0	50·0	—	—	55·0	55·6	31·3	41·0	28·0	—	—	—	37·0	34·3	41	26	Stfm		
—	—	46	45	58·0	49·5	53·3	—	—	46·0	51·7	35·0	29·0	34·7	—	—	—	28·0	31·7	41	26	Fknt		
—	—	—	57	59·3	—	—	—	—	—	59·3	35·2	—	—	—	—	—	—	35·2	38	33	Tm		
—	—	40	40	—	—	—	—	—	40·0	40·0	—	—	—	—	—	—	23·0	23·0	23	23	Vstfm		
—	—	46	40	53·0	—	53·2	—	—	54·8	53·7	35·0	—	—	—	—	—	32·8	33·4	44	20	Stn 7		
—	—	44	44	52·7	62·0	57·0	—	—	54·7	56·3	33·3	39·0	37·1	—	—	—	31·7	35·3	43	10	> 6		
—	—	—	53	54·5	—	59·0	—	—	—	56·8	32·0	—	—	—	—	—	—	33·3	42	5	> 5		

Undervisningskurser.

Förutom i den tabellariska översikten å sid. 27 angivna kurser och utbildningstjänstgöring förekom under året en del utbildning av i allmänhet mindre omfattning och skiftande karaktär nämligen:

För personal i bantjänst:

utbildningstjänstgöring för blivande underbefäl samt kurser i kurvmetning, svetsning, specialkurser för telefonreparatörer m. m.

För personal i maskintjänst:

för blivande lokeldare verkstadsutbildning samt kortare kurser för utbildning i praktisk lokförartjänst å ånglok resp. elektrolok; för aspiranter till reparatörstjänst verkstadsutbildning vid huvudverkstad.

För personal i trafiktjänst:

kurser för utbildning av stationsförmän, konduktörer, rälsbuss- och lokomotorförare samt resebyråpersonal, dessutom kurser i samaritjänst, jiu-jitsu m. m., samt slutligen i mycket stor omfattning korrespondenskurser. De i februari 1944 påbörjade kurserna i tyska, engelska och franska med ett deltagande av 80, 80 och 50 resp. avslutades med skriftligt prov den 25 maj 1945.

Samtliga under år 1945 å undervisningskontot (1282) bokförda kostnader för olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring inklusive kostnader för vid årets slut icke avslutade kurser och inklusive först år 1945 undervisningskontot påförda delkostnader för kurser, som pågått före år 1945, uppgingo till sammanlagt 1 324 783 kr. Av nedanstående sammanställning framgår, huru sistnämnda belopp fördelar sig på olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring samt motsvarande fördelning per år senast tilländalupen femårsperiod.

Nr ¹⁾	Kurser	År	1945	1944 ²⁾	1943 ²⁾	1942	1941
00	Undervisningsväsendet (ej spec. kostn.), kr.		40 138	59 533	34 219	36 546	12 460
10	Högre trafik-	»	27 636	1 643	1 892	28 078	222
11	Trafikelev-	»	79 412	52 436	81 988	120 361	89 188
12	Kontorist-	»	214	77	23 956	97 756	66 621
13	Lokpersonals-	»	706 256	622 660	680 302	635 929	413 654
14	Banmästar-	»	48 332	44 771	50 222	46 238	32 089
15	Konduktörs-	»	2 551	306	27 270	52 750	36 054
16	Stationsförmans-	»	80	4 926	229	9 310	81
17	Lokomotor- och rälsbussförare-	»	40 413	39 078	13 497	13 191	4 504
18	Vagnpersonals-	»	28 401	39 106	24 824	6 439	11 030
19	Bauförmans-	»	9 460	11 269	7 220	11 498	10 397
20	Reparatörs- (för maskintjänst)	»	170 269	116 433	128 663	109 435	100 534
21	Korrespondens-	»	11 098	54 806	29 733	11 204	12 889
22	Konversations-	»	3 542	430	—	—	1 714
23	Samarit-	»	6 841	13 609	20 532	12 817	7 297
24	Reparatörs- (för bantjänst)	»	104 328	62 276	24 275	32 362	813
25	Biltrafikelev-	»	54	—	—	—	3 388
30	Föredrag och föreläsningar	»	4 436	1 602	4 290	2 634	5 265
40	SJ personaltidning	»	25 586	37 592	27 739	—	—
50	Undervisningsfilm	»	15 736	39 101	18 543	—	—
	Summa kr.		1 324 783	1 201 654	³⁾ 1 199 394	1 226 548	808 200
	Antal personal för drift och underhåll...		52 371	48 440	46 066	43 465	38 863

¹⁾ Kalkylnummer under kontonummer 1282. — ²⁾ Beloppen för åren 1944 och 1943 hava framgått efter viss å drifttjänstbyråns företagen revidering av de ursprungligen på de olika kalkylnumren bokförda beloppen. — ³⁾ Efter avdrag av 24 767 kr, som felaktigt bokförts å konto 1282.

Kontot år 1945.

A v s ä t t n i n g			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering,	Från kontot avförda belopp (utrangering och utgifter till följd av olyckshändelser resp. ombyggnad, som icke föränlett värdebökning),	Utgående balans 31/12 1945,
enligt fastställd kostnadsstat,	enligt tillägg till kostnadsstat,	för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande på tiden före övertagandet, kr.			
2 578 800	89 473	7 314 284	10 800	71 169	77 796 258
523 400	24 675	1 646 771	—	—	13 879 826
964 000	24 114	2 131 059	60 796	110 561	32 870 720
1 843 700	—	—	—	29 912	26 049 403
2 942 900	119 777	7 672 343	26 026	32 944	90 352 248
1 439 000	24 133	1 483 056	20	10 852	38 345 611
1 362 300	35 289	1 968 534	5 384	413 303	26 935 630
137 600	1 229	36 326	—	—	975 530
1 334 600	34 782	1 390 638	41 684	9 496	23 828 368
1 301 700	8 383	372 000	—	31 648	14 510 370
32 900	—	—	—	—	1 211 500
46 000	—	—	—	—	1 130 063
136 300	—	—	—	—	3 427 463
2 327 900	—	—	—	45 179	27 482 758
137 200	—	—	—	522 186	1 547 354
1 738 000	—	—	—	15 000	18 076 150
38 100	—	—	—	—	439 475
{ 236 100 }	—	—	—	—	— 32 900
{ — 32 900 }	—	—	—	—	—
—	— 68 800	—	—	—	—
—	—	— 4 395 858	—	—	—
—	—	—	— 133 470	—	—
19 087 600	293 055	19 619 153	11 210	1 292 250	398 825 827
1 835 600	125 721	6 932 923	53 509	50 616	60 685 992
4 877 100	—	—	—	30 492	53 336 628
348 500	5 572	445 500	60 000	—	3 819 692
1 107 000	23 111	1 469 285	—	2 852	7 381 764
649 500	9 218	514 136	13 670	—	4 665 649
3 351 200	93 925	5 552 051	14 455	99 027	72 769 349
399 900	7 893	546 278	4 500	—	7 394 361
1 710 900	51 282	2 311 200	96 352	—	37 495 324
2 058 300	146 994	6 070 512	18 943	—	45 077 499
854 400	—	—	1 770	—	23 259 830
95 500	—	—	37 320	—	2 128 680
468 100	6 104	367 844	860	—	5 193 948
—	— 87 100	—	—	—	—
—	—	— 4 562 833	—	—	—
—	—	—	— 102 536	—	—
—	—	—	—	—	— 221 337
17 755 400	382 720	19 616 896	198 843	182 987	322 987 379
36 843 000	675 775	39 266 049	210 083	1 475 237	721 813 206

	Ingående balans $\frac{1}{2}$ 1945, kr.	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för år 1945.	
		anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den $\frac{1}{2}$ 1944, kr.	avsättningsprocent.
Transport	646 293 536	1 379 948 000	—
Investeringsinventarier.			
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken).....	324 850	632 000	10·0
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna.....	2 398 475	3 313 000	10·0
Biljettmaskiner	307 900	796 000	10·0
Verkstadsmaskiner.....	8 382 050	11 048 000	5·0
Snöplogar litt. A, B, C	1 022 950	1 912 000	5·0
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap	502 525	753 000	5·0
Justeringsvagnar samt ballastjusteringsmaskiner	171 825	197 000	5·0
Axel- och gastransportvagnar	376 300	645 000	5·0
Grustransportvagnar	664 900	3 668 000	5·0
Inventarier, övertagna med enskilda järnvägar under året.....	3 100	—	—
Avsättning för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande å tiden före övertagandet	104 300	—	—
Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	1 704	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade investeringsinventarier	— 18 720	—	—
Summa investeringsinventarier	14 242 159	22 964 000	—
Sjöfartsmateriel.			
Tägfärjor m. m.	7 348 625	8 700 000	3·0
Reglering	—	—	—
Summa sjöfartsmateriel	7 348 625	8 700 000	—
Anläggningar och materiel m. m. för biltrafik.			
Anläggningar	698 815	3 834 000	2·0—5·0
Bussar och personbilar.....	8 168 830	12 554 000	12·0
Lastbilar	752 275	1 164 000	15·0
Släpvagnar med gengasaggregat	1 116 914	1 124 000	25·0
Övriga släpvagnar	38 445	219 000	10·0
Inventarier	24 940	—	—
Avsättning för övertagna linjer, belöpande å tiden före övertagandet	1 084 668	—	—
Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	28 784	—	—
Ombyggnad, som icke föranlett värdeökning	—	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och materiel m. m. för biltrafik	— 26 710	—	—
Summa biltrafik	11 886 961	18 895 000	—
Prisstegringskonto.	90 718 460	—	—
Värderegleringskonto.			
för järnvägstrafikens anläggningar m. m.	} 366 003 570	—	—
» biltrafikens »			
inkomst vid försäljning i samband med utrangering			
avskrivningsmedel från riksstaten			
värdereglering för under året övertagna enskilda järnvägar			
för diverse värdeobjekt.....	1 582 496	—	—
» » » övertagna med enskilda järnvägar.....	2 400 453	—	—
Pensionskonto.	195 228 722	—	—
Summa Summarum	1 335 704 982	1 430 507 000	—

ntot (forts.).

A v s ä t t n i n g			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering,	Från kontot avförda belopp (utrangering och utgifter till följd av olyckshändelser resp. ombyggnad, som icke föranlett värdeökning),	Utgående balans ³¹ / ₁₂ 1945,
enligt fastställd kostnadsstat,	enligt tillägg till kostnadsstat,	för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande på tiden före övertagandet, kr.			
36 843 000	675 775	39 266 049	210 083	1 475 237	721 813 206
63 200	1 312	46 828	520	30 000	406 710
331 300	4 649	131 220	—	25 000	2 840 644
79 600	—	—	4 000	—	391 500
552 400	9 227	351 979	3 378	16 600	9 282 434
95 600	1 161	41 473	—	3 000	1 158 184
37 650	214	8 925	—	—	549 314
9 850	762	12 675	—	8 000	187 112
32 250	—	—	—	—	408 550
183 450	—	—	1 184	—	849 534
—	— 3 100	—	—	—	—
—	—	— 104 300	—	—	—
—	—	—	— 1 704	—	—
—	—	—	—	—	— 18 720
1 385 300	14 225	488 800	7 378	82 600	16 055 262
261 000	}	—	—	—	{ 7 406 425
— 236 100					
32 900					
57 800	—	—	—	—	7 406 425
97 220	—	38 169	—	—	834 204
1 506 480	—	1 531 055	35 631	8 574	11 233 422
174 600	—	90 860	4 007	7 721	1 014 021
281 000	—	53 190	105	—	1 451 209
21 900	—	39 785	11 900	10 415	101 615
—	—	—	—	—	24 940
—	—	— 1 084 668	—	—	—
—	—	—	— 28 784	—	—
—	—	—	—	— 26 710	—
2 081 200	—	668 391	22 859	—	14 659 411
8 849 540	—	—	—	—	99 568 000
—	—	—	Övriga kontot tillförda belopp, kr.	—	—
—	—	—	{ 14 853 819	—	387 906 006
—	—	—	{ — 497 879	—	
—	—	—	{ 5 000 000	—	1 582 496
—	—	—	{ 2 546 496	—	
—	—	—	— 2 400 453	—	—
7 000 000	—	—	112 404 750	—	314 633 472
56 216 840	690 000	40 423 240	132 147 053	1 557 837	1 563 624 278

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	3 609·7	+ 203·5	+ 561·0	101·9	400·2	130·4	171·7	38·5	24·7	180·9	132·0	
2	3 703·1	+ 527·1	+ 243·9	90·6	450·4	84·2	403·2	29·4	46·0	150·4	156·3	
3	2 854·4	+ 386·6	+ 369·4	103·0	299·0	140·4	87·9	15·9	19·6	187·1	136·4	
*)4	2 840·6	+ 135·6	+ 479·7	113·5	351·0	72·5	149·7	12·1	12·5	122·9	73·8	
*)24	2 696·3	+ 152·0	+ 405·3	115·8	505·9	20·2	19·9	62·6	15·6	181·7	125·5	
*)31	962·7	- 491·7	+ 962·7	48·5	166·6	—	56·7	10·7	7·4	126·2	34·5	
I D	16 666·8	+ 914·0	+ 3 022·0	573·3	2 173·1	447·7	889·1	169·2	125·8	949·2	658·5	
5	2 059·4	- 38·8	+ 243·0	130·5	237·1	66·6	100·1	37·0	12·3	172·1	115·2	
6	1 640·0	+ 28·8	- 1·9	84·3	187·2	63·0	90·6	33·8	7·7	154·8	67·4	
7	1 445·3	+ 12·2	+ 22·0	64·7	223·3	—	63·3	9·7	10·1	87·3	50·0	
*)8	3 202·5	+ 302·9	+ 765·3	118·5	291·7	73·0	112·3	47·4	23·1	111·7	45·0	
*)9 ²⁾	3 052·6	+ 140·3	+ 226·5	121·3	370·0	127·0	163·4	38·1	21·9	179·4	86·1	
„ 4)	265·4	+ 4·0	+ 13·7	—	34·6	—	25·5	8·0	1·6	10·5	2·6	
II D	11 665·7	+ 449·6	+ 1 268·6	519·3	1 343·9	329·6	555·2	174·0	76·7	715·8	366·3	
10	3 877·4	+ 583·5	+ 349·3	130·3	410·6	107·7	98·1	22·6	43·6	230·0	243·7	
11	4 152·4	- 117·6	+ 1 044·7	105·4	302·7	87·2	302·2	18·8	14·1	154·9	107·8	
12	4 022·9	+ 632·3	+ 231·4	109·0	541·5	67·2	238·2	53·4	47·9	189·8	144·2	
28	2 883·5	+ 236·3	+ 433·3	69·1	531·6	—	129·3	30·4	40·8	124·2	74·9	
*)30	1 937·1	+ 419·1	+ 1 242·0	48·1	192·4	—	71·1	24·2	25·5	93·7	86·5	
III D	16 873·3	+ 1 754·0	+ 3 300·7	461·9	1 978·8	262·1	838·9	149·4	171·9	792·6	657·1	
*)13	2 617·3	+ 2·7	+ 352·3	68·4	325·6	56·0	133·1	23·0	21·9	133·4	107·8	
14	3 072·9	- 117·1	- 168·0	69·0	394·6	104·2	193·0	40·2	29·6	164·7	73·0	
15	3 576·9	- 77·3	+ 83·5	91·4	454·7	77·5	204·4	38·7	27·6	219·2	127·2	
16	1 667·0	+ 54·4	+ 77·1	54·8	253·7	—	77·7	22·3	7·9	84·9	13·3	
17	2 476·1	- 62·1	+ 41·8	70·7	338·8	—	346·7	36·8	15·7	105·0	35·8	
IV D	13 410·2	- 199·4	+ 386·7	354·3	1 767·4	237·7	954·9	161·0	102·7	707·2	357·1	
18	1 942·9	- 164·3	- 37·7	88·3	285·7	162·1	98·7	11·8	7·5	109·3	23·7	
19	2 845·8	- 131·8	- 130·2	117·4	354·4	175·7	178·1	48·8	7·6	152·2	32·2	
20	3 141·9	+ 76·6	+ 305·9	86·9	400·6	42·0	177·5	56·1	38·4	108·5	50·8	
21	4 103·7	+ 314·1	+ 332·5	119·0	505·9	140·0	310·6	51·7	32·5	243·4	72·7	
23	1 984·2	- 140·0	+ 7·3	75·1	372·3	—	86·4	15·9	9·4	96·0	6·8	
V D	14 018·5	- 45·4	+ 477·8	486·7	1 918·9	519·8	851·3	184·3	95·4	709·4	186·2	
*)25 ³⁾	2 676·6	+ 288·1	+ 274·8	98·4	380·3	—	137·9	29·8	23·0	100·7	79·4	
„ 4)	262·0	- 7·3	+ 21·4	—	41·2	—	11·8	1·0	0·3	5·7	1·5	
26	1 481·2	- 98·8	+ 41·8	65·4	273·5	—	49·7	16·0	12·9	109·0	74·9	
27 ⁵⁾	1 181·5	- 87·7	+ 41·4	44·4	166·0	—	50·3	4·9	5·6	39·4	46·0	
29 ⁶⁾	1 851·8	+ 111·2	+ 130·8	56·1	271·5	—	93·8	22·0	13·0	87·3	40·7	
*)32	542·7	- 19·3	+ 542·7	30·0	107·5	—	47·1	6·2	4·2	32·7	33·8	
VI D	7 995·8	+ 186·2	+ 1 052·9	294·3	1 240·0	—	390·6	79·9	59·0	374·8	276·0	
Hela SJ	80 630·3	+ 3 059·0	+ 9 508·7	2 689·8	10 422·1	1 796·9	4 480·0	917·8	631·5	4 249·0	2 501·2	

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

¹⁾ Utom underhåll; jfr K:o 35 21—37. — ²⁾ Underhåll; jfr K:o 33. — ³⁾ Normalspåriga delen. — ⁴⁾ Småspåriga delen (0·891 m. spårvidd). — ⁵⁾ Endast smalspår (0·891 m. spårvidd). — ⁶⁾ Endast smalspår (1·067 m. spårvidd).

tusental kronor; Bansektioner.

u m m e r										Sektions nr
35 23	35 24, 25	35 31—37	35 41—48	35 51—75	35 77	35 11—77	78	71	300, 308	
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elektr. tågdrift ²⁾	Hus- byggnader	Övriga anlägg., stängsel m. m. utom snöskydd	Snöröjning inkl. snö- skydds- anord- ningar	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inven- tarier och effekter	Hjälp- anlägg- ningar	In- komster	
638·7	1 082·3	112·5	145·7	391·8	46·5	2 965·3	37·3	—	25·4	1
786·4	683·9	84·8	223·4	478·1	23·3	3 065·2	23·3	—	10·6	2
740·2	474·1	109·5	158·5	347·4	27·7	2 304·3	22·3	—	14·6	3
716·8	732·9	55·7	88·7	295·6	22·3	2 283·0	34·2	—	13·6	*) 4
255·2	204·6	58·2	435·3	537·0	12·3	1 907·9	38·8	166·6	58·9	*) 24
31·2	288·6	—	54·2	125·3	4·7	739·5	11·6	—	3·5	*) 31
3 168·5	3 466·4	420·7	1 105·8	2 175·2	136·8	13 265·2	167·5	166·6	126·6	I D
285·5	391·5	91·2	135·7	268·3	11·7	1 620·6	16·6	—	12·0	5
337·0	214·0	68·0	95·9	194·3	10·6	1 274·1	27·3	12·9	8·8	6
483·5	191·4	—	61·0	149·9	41·4	1 147·6	13·2	—	3·0	7
492·1	1 146·2	74·5	171·5	438·8	26·9	2 689·5	31·9	—	2·1	*) 8
638·4	593·6	86·4	128·8	429·9	49·5	2 415·5	23·5	—	4·7	*) 9 a)
65·0	72·6	—	13·1	25·1	12·1	236·1	2·2	—	7·5	, 4)
2 301·5	2 609·3	320·1	606·0	1 506·3	152·2	9 383·4	114·7	12·9	38·1	II D
859·1	812·2	81·3	285·1	452·2	42·4	3 170·3	39·3	35·2	16·0	10
1 255·2	1 313·3	91·8	111·1	252·8	15·0	3 637·0	24·6	—	4·5	11
715·7	1 065·8	70·8	213·2	492·1	51·4	3 282·3	33·8	—	10·9	12
928·2	349·9	—	167·9	370·4	67·6	2 283·6	22·6	—	23·4	28
717·0	301·3	—	153·9	180·0	39·3	1 692·5	9·5	—	5·4	*) 30
4 475·2	3 842·5	243·7	931·2	1 747·5	215·7	14 065·7	129·8	35·2	60·2	III D
495·2	551·2	44·0	201·9	307·0	128·8	2 147·3	32·2	7) —8·5	3·7	*) 13
541·8	700·3	92·6	124·3	461·6	67·9	2 489·0	20·2	—	4·1	14
790·4	778·1	105·9	159·4	444·7	53·8	2 949·4	38·2	—	34·3	15
517·2	360·6	—	64·6	147·1	50·8	1 346·4	15·9	—	3·8	16
533·4	613·5	—	97·9	210·7	100·5	2 096·0	19·7	—	49·1	17
2 878·0	3 003·7	242·5	648·1	1 571·1	401·8	11 028·1	126·2	7) —8·5	95·0	IV D
314·0	352·1	84·5	52·1	245·9	84·5	1 384·1	35·9	—	13·2	18
323·5	533·0	163·1	106·5	284·7	348·2	2 177·9	39·1	—	18·7	19
619·1	921·4	31·8	182·9	281·9	129·6	2 598·0	46·0	—	31·6	20
847·7	896·1	129·8	206·6	415·1	107·3	3 313·6	48·1	—	22·8	21
669·5	353·9	—	46·6	126·8	113·2	1 524·5	22·7	—	10·4	23
2 773·8	3 056·5	409·2	594·7	1 354·4	782·8	10 998·0	191·8	—	96·7	V D
802·6	396·0	—	255·7	297·3	41·9	2 164·3	44·2	—	10·6	*) 25 *)
77·6	30·7	—	43·8	32·9	14·2	219·5	1·4	—	0·1	, 4)
389·0	181·5	—	91·0	203·7	13·6	1 141·3	9·7	—	8·7	26
386·4	202·0	—	89·7	123·5	12·1	959·9	14·8	—	3·6	27 5)
505·5	312·3	—	164·1	250·2	25·3	1 514·2	14·0	—	4·0	29 6)
42·0	142·9	—	24·0	61·9	5·1	399·6	5·9	—	0·3	*) 32
2 203·1	1 265·4	—	668·3	969·5	112·2	6 398·8	90·0	—	27·3	VI D
7 800·1	17 243·8	1 636·2	4 554·1	9 324·0	1 801·5	65 139·2	820·0	206·2	443·9	Hela S J

7) Inkomstsald.

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, 41, 50	43 11—19, 27	43 35 minus 135
	Summa	+ — mot kostn. st. 1)	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Personal- utgifter för ängloktj. 2)	Lok- bränsle	Övr. sakl. utgifter för ängloktj. 3)	Personal- utgifter för elektro- loktj. 4)	Elektrisk energi för tågrörelsen 5)
*1	17 953.8	+ 1 741.9	+ 2 567.5	215.1	472.8	1 356.8	56.4	3 996.6	3 328.4
2	9 616.6	+ 425.2	+ 886.2	95.6	392.4	1 509.3	80.3	2 581.7	2 368.9
*) 31	5 415.3	+ 251.3	+ 5 415.3	54.0	984.1	3 358.3	144.3	8.0	—
I D	32 985.7	+ 2 418.4	+ 8 869.0	364.7	1 849.3	6 224.4	281.0	6 586.3	5 697.3
*) 5 6)	13 164.4	+ 139.9	+ 664.9	147.1	1 174.7	2 807.5	91.6	2 645.2	2 911.1
7)	629.7	—	38.0	—	104.3	247.6	17.2	—	—
6	6 495.3	+ 51.1	+ 550.1	69.4	635.9	2 623.9	71.9	778.6	612.0
II D	20 289.4	+ 153.0	+ 1 211.6	216.5	1 914.9	5 679.0	180.7	3 423.8	3 523.1
10	14 142.7	+ 421.1	+ 914.1	138.2	636.5	1 840.4	71.9	3 619.9	3 112.2
*) 28	10 964.7	+ 1 496.8	+ 2 696.7	77.0	2 197.5	6 178.8	316.7	—	—
III D	25 107.4	+ 1 917.9	+ 3 610.8	215.2	2 834.0	8 019.2	388.6	3 619.9	3 112.2
*) 13	6 937.8	+ 1 023.0	+ 299.8	71.2	1 036.6	4 000.2	127.9	394.5	111.8
14	7 828.8	+ 174.7	+ 536.7	65.9	765.1	3 413.8	90.9	800.9	929.8
15	11 280.2	+ 1 265.2	+ 1 002.5	79.8	1 122.5	4 349.5	159.9	1 750.0	1 528.9
IV D	26 046.8	+ 2 462.9	+ 1 839.0	216.9	2 924.2	11 763.5	378.7	2 945.4	2 570.5
19	5 179.1	—	2.3	358.4	99.5	30.7	3.8	1 531.8	1 086.5
20	6 728.4	+ 14.7	+ 349.5	82.6	965.8	2 170.5	117.2	452.6	295.4
21	7 541.0	+ 280.8	+ 325.0	79.3	811.2	2 905.2	128.4	933.3	872.6
V D	19 448.6	+ 293.3	+ 382.9	261.4	1 807.7	5 757.3	249.4	2 917.7	2 254.5
*) 25 6)	6 808.6	+ 212.5	+ 549.0	76.0	1 199.8	4 333.2	130.4	—	—
7)	312.6	+ 49.4	+ 53.3	—	71.5	92.2	9.4	—	—
*) 27 6)	6 276.7	+ 485.7	+ 1 377.5	92.2	927.2	4 208.9	143.0	—	—
7)	6 295.2	+ 484.3	+ 490.5	—	1 331.6	3 502.8	193.6	—	—
8)	2 033.2	+ 187.7	+ 2 033.2	27.5	291.8	1 256.0	69.6	2.8	—
VI D	21 726.3	+ 1 419.6	+ 4 503.5	195.7	3 821.9	13 393.1	546.0	2.8	—
Hela S J	145 604.1	+ 8 847.1	+ 19 650.9	1 470.4	15 152.0	50 836.5	2 024.4	19 495.9	17 157.6

Sektions nr	K o n t o n u m m e r									
	43 33, 40, 41	44, 45	46 32	47	48 minus 408	76, 77	78	35	71	400, 410-451
	Övr. sakl. utgifter för elektro- loktj. 1)	Lokstallar samt vat- ten-o. kol- stationer	Motorv-, rälbus- s- o. loko- motor- bränsle	Vagn- tjänst	Verkstadsstj., gemens. omkost- nader	Underhåll av rull- materiel	Underhåll av inventa- rier o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m.	Hjälp- anlägg- ningar	In- komster
*) 1	576.4	647.7	76.9	2 873.3	96.2	3 113.0	66.2	109.0	973.8	4.8
2	232.5	558.6	75.6	906.8	25.1	754.5	20.9	20.7	—	6.3
*) 31	—	425.5	41.4	155.3	11.0	168.6	1.4	5.4	58.1	0.1
I D	808.9	1 631.8	193.9	3 935.4	132.3	4 036.1	88.5	135.1	1 031.9	11.2
*) 5 6)	242.0	586.4	103.3	709.1	60.5	1 501.9	68.0	38.3	109.7	32.0
7)	—	38.8	33.9	16.8	24.1	139.1	3.3	4.6	—	—
6	57.6	344.1	121.5	300.8	25.9	571.1	21.0	17.8	245.1	1.3
II D	299.6	969.3	258.7	1 026.7	110.5	2 212.1	92.3	60.7	354.8	33.3
10	440.0	829.6	174.8	1 398.5	63.4	1 704.4	79.1	14.7	28.2	9.0
*) 28	—	1 145.5	117.5	243.9	16.0	653.7	20.9	6.4	—	9.2
III D	440.0	1 975.0	292.3	1 642.4	79.4	2 358.1	100.0	21.1	28.2	18.2
*) 13	30.3	412.6	125.6	152.4	30.2	387.4	10.4	26.7	27.7	7.7
14	137.2	566.9	49.4	350.7	15.5	602.3	9.0	33.5	—	2.1
15	307.5	639.5	139.7	245.7	43.3	843.6	14.7	58.2	—	2.6
IV D	475.0	1 619.0	314.7	748.8	89.0	1 833.3	34.1	118.4	27.7	12.4
19	227.8	406.8	1.5	389.9	115.5	982.4	61.1	55.9	79.2	4.8
20	53.4	684.1	154.7	241.8	39.0	695.8	23.0	59.7	128.3	5.1
21	59.3	463.5	141.3	253.7	42.3	658.4	55.7	49.6	89.4	2.1
V D	340.5	1 554.4	297.5	885.4	196.8	2 336.6	139.8	165.2	296.9	12.6
25 6)	—	347.2	93.2	207.4	39.6	356.3	15.4	10.4	—	0.1
7)	—	22.3	39.0	7.3	13.0	57.1	0.7	0.1	—	—
*) 27 6)	—	275.2	39.9	233.3	27.1	308.6	14.0	7.1	2.9	2.1
7)	—	434.4	87.8	209.2	40.0	473.5	10.9	12.0	—	0.1
8)	5.0	98.6	115.6	111.4	1.0	53.0	0.6	0.3	—	—
VI D	5.0	1 177.7	375.5	768.6	120.7	1 248.6	41.6	29.9	2.9	3.1
Hela S J	2 369.0	8 927.2	1 732.6	9 007.3	728.7	14 024.8	496.3	530.4	1 742.4	91.1

*) 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 nämnd kostnad beträffande hela S J. Kostnaden ifråga bokföres nämligen i sin helhet i styrelsen och ingår ej i sektionernas och distrikt kostnadsstatser. — 2) Inkl. förbränningsmotorvagnstjänst. — 3) — 4) se nedanst 4 nästa sida.

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo) ²⁾			K o n t o n u m m e r									
				51	52	53	44—46	47	35	71	78	500, 510	52 99
	Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f. å.	Sektionsledning	Stations-tjänst ³⁾	Tåg-tjänst	Stalltj. samt rälsbuss- och lokomotorväxlingstjänst ⁴⁾	Vagn-tjänst	Snö-röjning	Hjälpläggningar	Underhåll av inventarier och effekter	Inkomster	Utgifter vid maskinsektionerna för viss vagnväxlingstjänst ⁵⁾
*) 1	3 545 ⁴	+ 332 ⁷	+ 296 ²	161 ⁰	2 514 ⁴	772 ⁷	20 ⁰	4 ²	78 ²	—	13 ⁵	18 ⁶	208 ⁵
2	4 968 ²	+ 318 ⁵	+ 356 ⁴	125 ¹	4 174 ⁸	574 ⁷	75 ⁹	6 ⁷	43 ⁰	—	33 ⁵	65 ⁵	434 ³
3	6 753 ⁷	+ 542 ¹	+ 696 ⁵	118 ¹	6 067 ³	486 ³	—	0 ¹	139 ⁹	0 ¹	33 ²	91 ³	805 ²
*) 4	3 790 ²	+ 298 ⁶	+ 326 ⁷	164 ⁸	2 660 ¹	909 ⁵	—	3 ¹	51 ¹	—	26 ⁴	24 ⁸	209 ⁰
*) 24	12 617 ⁹	+ 1 067 ⁴	+ 1 278 ¹	182 ²	12 117 ³	32 ⁶	—	0 ²	162 ⁸	—	123 ⁸	1 ⁰	1 254 ⁹
*) 31 ⁶⁾	1 732 ³	— 78 ⁵	+ 1 732 ³	59 ¹	1 424 ⁹	240 ⁷	—	0 ¹	1 ⁹	0 ²	6 ⁰	0 ⁶	68 ⁹
I D	33 407⁷	+ 2 480⁸	+ 4 686²	810³	28 958⁸	3 016⁵	95³	14⁴	476⁹	0³	236⁴	201⁸	2 980⁸
*) 5	10 737 ⁷	+ 914 ²	+ 963 ⁵	195 ⁷	8 567 ²	1 026 ³	13 ²	804 ⁵	133 ⁶	—	83 ⁷	86 ⁴	1 441 ⁷
6	3 279 ²	+ 177 ⁵	+ 222 ⁴	103 ²	2 698 ⁸	320 ⁵	1 ⁸	71 ⁷	64 ¹	—	19 ¹	—	347 ⁷
7	1 808 ²	+ 189 ³	+ 191 ⁸	65 ⁵	1 234 ⁷	198 ⁴	208 ⁶	49 ⁸	68 ¹	—	7 ⁹	24 ⁸	28 ⁵
*) 9 ⁷⁾	4 431 ⁸	+ 294 ⁷	+ 268 ⁹	150 ⁴	3 105 ¹	949 ⁰	103 ⁶	54 ¹	45 ⁵	—	24 ¹	—	51 ⁴
*) 8)	257 ⁹	— 10 ⁷	+ 9 ⁷	—	166 ¹	54 ⁶	34 ¹	1 ¹	3 ⁰	—	0 ⁶	1 ⁶	—
II D	20 514⁸	+ 1 565⁰	+ 1 656³	514⁸	15 771⁹	2 548⁸	361³	981²	314²	—	135⁴	112⁸	1 869³
10	8 893 ⁹	+ 1 046 ⁸	+ 719 ⁸	169 ⁸	7 429 ²	538 ⁷	—	467 ⁴	94 ²	117 ⁸	77 ³	0 ⁶	1 042 ³
11	4 469 ⁰	+ 414 ³	+ 449 ²	124 ²	3 932 ⁹	312 ⁰	—	22 ¹	63 ²	—	32 ⁷	18 ¹	471 ⁴
12	5 452 ⁴	+ 329 ⁷	+ 397 ²	170 ⁴	4 363 ³	644 ³	45 ⁰	163 ²	45 ⁴	—	33 ¹	12 ³	538 ⁶
28	3 017 ¹	+ 197 ⁰	+ 297 ⁶	104 ⁴	2 320 ⁸	487 ⁸	28 ²	26 ¹	15 ⁹	—	33 ⁹	—	213 ⁸
*) 30	2 380 ²	+ 191 ⁷	+ 1 378 ³	91 ¹	1 924 ⁹	249 ²	48 ¹	33 ⁷	23 ³	—	10 ⁰	0 ¹	203 ⁹
III D	24 212⁶	+ 2 179⁵	+ 3 242¹	659⁹	19 971¹	2 232⁰	121³	712⁵	242⁰	117⁸	187⁰	31⁰	2 470⁰
*) 13	2 900 ⁵	+ 268 ⁶	+ 281 ⁴	120 ²	1 904 ⁷	429 ⁷	169 ¹	105 ³	153 ⁰	—	19 ²	0 ⁷	122 ⁹
14	5 573 ⁹	+ 477 ⁹	+ 470 ⁷	166 ³	4 435 ⁰	472 ²	57 ⁰	92 ⁷	317 ⁴	—	33 ³	—	473 ¹
15	4 605 ⁸	+ 305 ³	+ 355 ²	157 ⁵	3 492 ²	416 ⁵	179 ¹	137 ⁸	196 ³	—	26 ⁴	0 ³	301 ⁶
16	1 222 ⁴	+ 161 ¹	+ 134 ⁷	71 ³	804 ⁵	142 ⁶	123 ⁰	22 ⁰	52 ⁷	—	6 ⁴	0 ¹	57 ²
IV D	14 302⁶	+ 1 212⁹	+ 1 242⁰	515³	10 636⁴	1 461⁰	528²	357⁸	719⁷	—	85³	1¹	954⁸
19	2 593 ²	+ 1 ³	— 28 ⁷	109 ⁶	2 087 ²	215 ⁸	3 ⁶	—	165 ⁷	—	13 ⁶	2 ³	351 ¹
20	3 238 ⁹	+ 277 ⁴	+ 117 ⁸	108 ³	2 289 ⁶	309 ⁵	248 ⁷	0 ¹	244 ⁵	20 ²	19 ¹	1 ¹	104 ⁷
21	3 559 ⁷	+ 464 ⁷	+ 371 ²	128 ⁷	2 550 ¹	399 ⁷	215 ²	—	248 ⁷	—	18 ⁰	0 ⁷	228 ⁶
V D	9 391⁸	+ 743⁴	+ 460³	346⁶	6 926⁹	925⁰	467⁵	0¹	658⁹	20²	50⁷	4¹	684⁴
*) 25 ⁷⁾	3 497 ⁸	+ 366 ¹	+ 434 ⁶	119 ⁹	2 725 ⁰	476 ⁴	117 ³	0 ⁷	88 ²	—	13 ¹	42 ⁸	233 ⁰
*) 8)	164 ⁶	+ 13 ⁸	+ 10 ⁶	—	132 ⁸	23 ⁷	—	—	8 ⁰	—	0 ¹	—	—
26	3 310 ⁸	+ 187 ¹	+ 310 ⁹	104 ⁴	2 846 ¹	280 ⁰	27 ⁹	—	21 ⁰	—	33 ¹	1 ⁷	325 ⁶
27 ⁹⁾	1 106 ²	+ 104 ⁵	+ 136 ³	78 ⁷	662 ⁶	279 ⁴	78 ⁵	—	2 ⁴	—	4 ⁷	0 ¹	122 ⁷
29 ¹⁰⁾	2 080 ⁴	+ 114 ⁵	+ 197 ³	96 ⁵	1 626 ⁰	335 ⁷	—	—	15 ²	—	7 ²	0 ²	272 ⁵
*) 32 ⁶⁾	1 045 ¹	— 27 ⁴	+ 1 045 ¹	46 ¹	879 ⁰	92 ⁵	25 ⁵	—	0 ⁷	—	1 ⁶	0 ³	67 ⁶
VI D	11 204⁹	+ 758⁶	+ 2 134⁸	445⁶	8 871⁵	1 487⁷	249²	0⁷	135⁵	—	59⁸	45¹	1 021⁴
— ¹¹⁾	—	—	— 12 ⁵	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hela SJ	113 034⁴	+ 8 940²	+ 13 409²	3 292⁵	91 136⁶	11 671⁰	1823⁴	2 066⁷	2 547²	138³	754⁶	395⁹	9 980⁷

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

¹⁾ Exkl. billinjer, vilkas utgifter bokförs på särskilda konton med delvis andra rubriker. (Se specificerad tabell 12 i den officiella järnvägsstatistiken Statens Järnvägar). — ²⁾ Exklusive utgifter å konto nr 52 99; jfr not 5. —

³⁾ Inklusive lokomotorväxlingstjänst. Kostnaden för lok- och motorvagnväxlingstjänst ingår däremot i maskinsektionernas utgifter å kontona 42 och 43 m. fl. — ⁴⁾ Kostnaderna för lokomotorväxlingstjänsten ingå å konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden m. m., som bokförts å maskinsektioner; jfr konto nr 46 32, 33 m. fl. å sid. 34. — ⁵⁾ Utgifter, som utanför driftkostnadsräkenskaperna genom distriktskanslierna debiterats trafiksektionerna av maskinsektionerna för med lok utförd växlingstjänst å stationer, där mera omfattande sådan tjänst förekommit. Debiteringarna ifråga äro sålunda att betrakta mera som statistiska uppgifter; jfr not 2. — ⁶⁾ 1/7 1945 införlivad del. — ⁷⁾ Normalspåriga delen. — ⁸⁾ Smalspåriga delen (0,891 m spårvidd). — ⁹⁾ Endast smalspår (0,891 m spårvidd). — ¹⁰⁾ Endast smalspår (1,067 m spårvidd). — ¹¹⁾ Andel av resebyråkostnad. — ¹²⁾ Härav omkring 1 653 tusen kr. för rälsbuss- och lokomotorväxlingstjänst.

²⁾ (Å föregående sida). Inklusive förbränningsmotorvagnstjänst samt en del av »övriga sakliga utgifter» för rälsbuss- och lokomotor-tjänst; jfr not 3 och 4 ovan. — ⁴⁾ Inklusive elektromotorvagnstjänst. — ⁵⁾ Kostnaderna äro fördelade på de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion utförd antal lokkilometer; jfr not 1. — ⁶⁾ Normalspåriga delen. — ⁷⁾ Smalspåriga delen — ⁸⁾ 1/7 1945 införlivad del.

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>Personalutgifter.</i>									
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän	821·2	— 17·6	+ 16·6	209·0	154·7	159·9	146·5	151·1
12	» » icke ordinarie tjänstemän ...	137·3	+ 14·9	+ 36·2	58·0	24·7	26·9	20·8	6·9
13	» » arbetarpersonal.....	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner	7·4	— 0·2	— 0·3	2·0	1·3	1·3	1·3	1·5
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning ...	39·9	— 0·6	— 3·2	6·3	6·4	9·6	10·7	6·9
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. be- gravningshjälp	9·3	+ 1·4	+ 0·2	2·4	2·3	1·5	1·6	1·5
27	Beklädnad	2·1	— 0·7	— 0·6	0·7	0·5	0·7	0·2	—
	Summa	1 017·2	— 2·8	+ 48·7	278·4	189·9	199·9	181·1	167·9
<i>Sakliga utgifter.</i>									
01	Avsättning till värdeminskningsskonto.....	91·0	—	— 6·7	30·7	23·6	17·8	12·3	6·6
05	Andel av förrådsbyråns kostnader	289·0	—	— 6·0	108·0	49·0	49·0	38·0	45·0
31	Bränsle utom för motorer.....	6·1	+ 1·1	+ 2·3	—	—	2·4	—	3·7
32	» för motorer	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi.....	11·0	+ 2·8	+ 2·4	1·3	7·9	1·1	—	0·7
38	Vatten.....	1·0	— 0·3	— 0·1	0·5	0·4	—	—	0·1
39)	Driftinventarier	11·6	+ 4·4	+ 7·7	0·6	0·8	3·5	3·9	0·8
40)					—	0·2	1·7			0·1
41	Skrivmaterialier	4·7	+ 0·5	+ 0·2	2·0	0·9	0·9	0·5	0·4
43	Övriga förrådsmaterialier	4·4	+ 0·6	+ 0·6	1·5	0·8	0·9	0·8	0·4
48	Förpackningsmaterialier	23·4	+ 3·2	+ 5·1	11·1	3·4	5·2	2·3	1·4
51	Hyror för tjänstelokaler	4·7	—	—	—	—	—	—	4·7
52	» » kolupplagsplatser	20·6	— 3·5	— 6·4	—	14·3	4·3	2·0	—
55	Telegram, telefon	13·2	+ 2·0	+ 1·7	2·7	4·5	3·3	0·6	2·1
56	Uppvärmning	105·9	+ 4·8	+ 19·4	76·5	9·0	2·1	14·9	3·4
57	Renhållning av lokaler och områden	28·9	+ 2·1	+ 3·8	7·5	3·5	4·9	7·3	5·7
58	Nattvaktstjänst	8·3	—	+ 1·1	7·1	—	1·2	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	17·3	— 1·6	+ 3·4	9·9	1·6	2·0	1·8	2·0
61	Underhåll m. m. av byggnader	55·1	+ 20·6	+ 20·4	16·1	6·5	17·0	1·9	13·6
63	» av kolbås	6·2	+ 2·9	+ 5·8	5·1	0·7	—	0·2	0·2
64	» och drift av kolkrananordningar	29·0	— 3·0	— 13·4	—	—	—	4·2	24·8
65	» av och energi för traverser och lyftkranar	18·6	+ 2·7	— 7·8	6·7	10·1	1·5	0·3	—
66	Underhåll av och energi för automobiler	12·5	+ 2·4	+ 2·6	—	3·2	3·7	5·6	—

och huvudförråd) utgifter i tusental kronor.

underhåll i form av omkostnader för förbrukade materialier.)

Konto nr 69 67—99 och 600, 652, 665		Samtliga förråds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i					
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. ä.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå	
67	Underhåll av och energi för truckar	3·5	— 1·4	— 0·8	2·5	1·0	—	—	—	
68	» av övriga inventarier	3·9	+ 1·2	+ 1·8	1·2	0·5	0·7	1·4	0·1	
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand	60·8	— 2·4	+ 1·6	24·0	8·3	13·2	2·9	11·9	
72	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran	11·6	— 0·1	+ 0·4	3·1	4·2	—	4·3	—	
73	Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor...	29·5	+ 1·2	+ 1·7	5·6	8·0	5·8	7·5	2·6	
74	» » » » » » bränsle utom brännolja för hand	14·0	— 1·5	+ 0·2	1·0	0·3	—	10·5	2·2	
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom bränn- olja med kran	0·3	— 0·5	—	—	0·3	—	—	—	
76	Lastn., lossn., lagr. av virke för hand ...	36·3	+ 0·4	+ 0·7	10·5	13·0	11·6	0·1	1·1	
77	» » » » » med kran ...	5·9	—	+ 0·2	—	5·9	—	—	—	
78	» » » » » övriga förrådseffek- ter för hand	505·3	+ 2·8	+ 20·8	180·9	74·0	103·5	71·4	75·5	
79	Lastn., lossn., lagr. av övriga förrådseffek- ter med kran	19·4	+ 3·7	+ 1·9	11·4	4·6	0·7	2·7	—	
80	Färgrivning	1·0	—	—	—	1·0	—	—	—	
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand	12·2	— 3·7	— 11·4	0·8	—	—	0·3	11·1	
82	» » » » » med kran	7·7	— 1·8	— 1·5	1·7	3·1	—	—	2·9	
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot ...	41·7	+ 2·9	— 5·3	6·8	7·5	7·2	7·9	12·3	
93	» » » » virke ...	27·8	+ 1·3	+ 1·5	6·5	6·0	6·2	5·0	4·1	
94	» » » » övrigt ...	171·2	+ 5·2	+ 10·1	64·9	29·7	32·5	14·2	29·9	
95	» » » » » körslor etc.	1·1	+ 0·2	+ 0·4	0·3	—	—	0·8	—	
96	Växlingstjänst	19·0	+ 0·3	+ 1·2	12·8	1·4	4·8	—	—	
98	Automobiltransporter med S J fordon ...	16·4	+ 0·1	— 1·0	—	6·2	5·8	4·4	—	
99	Trucktransporter	7·0	—	+ 1·5	4·0	3·0	—	—	—	
	Summa	1 757·6	+ 49·6	+ 60·1	625·3	318·4	314·5	230·0	269·4	
	Summa personal- och sakliga utgifter	2 774·8	+ 46·8	+ 108·8	903·7	508·3	514·4	411·1	437·3	
	<i>Inkomster.</i>									
600	Ej specificerade inkomster	—	—	—	—	—	—	—	—	
652	Hyror för kolupplagsplatser	25·2	— 4·1	— 5·0	20·6	3·5	—	1·1	—	
665	Uthyrning av kolkrananordningar	35·6	+ 19·6	— 28·2	—	—	—	0·6	35·0	
	Summa inkomster	60·8	+ 15·5	— 33·2	20·6	3·5	—	1·7	35·0	
	Summa utgifter (saldo)	2 714·0	+ 31·3	+ 142·0	883·1	504·8	514·4	409·4	402·3	

Konto	Utgifter inklusive nedan angivna gemensamma omkostnader: <i>Underhåll av rullande materiel.</i>	Samtliga huvudverkstäder		
		Bokförda utgifter	+ — mot kostn.stat	+ — mot f. å.
76 00-68	Motorfordon	2 075·7	—	+ 589·8
77 00-45	Ånglok	6 367·8	—	+ 402·6
50-73	Elektrolök	5 648·8	—	— 56·7
	Summa	14 091·5	—	+ 935·7
77 81	Tvåaxliga personvagnar	3 096·9	—	+ 108·6
82	Fyraxliga »	8 620·8	—	+ 422·3
83	Tvåaxliga post- o. resgodsvagnar	827·0	—	+ 63·2
84	Fyraxliga » » »	694·3	—	+ 21·1
91	Slutna godsvagnar	2 635·3	—	+ 221·3
92	Öppna »	3 982·0	—	+ 643·6
93	Malmvagnar	656·1	—	— 334·7
	Summa	20 511·9	—	+ 1 145·4
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>			
78 01	Traktorer och truckar	155·1	—	} 115·2
56	Grustransportvagnar	58·8	—	
66	Driftsinventarier och effekter	491·6	—	
99	Trafikpresenningar.....	1 273·9	—	+ 174·4
	Summa	1 979·4	—	+ 59·2
	Summa 76, 77 och 78	36 582·8	-1 555·2	+ 2 140·8
	<i>Arbeten, bestridda med investeringsmedel</i>			
4 } 5 }	Fasta anläggningar	202·8	—	—
8	Rullande materiel m. m.	2 856·9	—	—
	Summa	3 059·2	—	+ 982·1
3	<i>Under året balanserade utgifter.....</i>	9 519·0	—	— 493·7
	Summa utgifter vid verkstäderna	49 161·0	—	+ 2 628·7
	Krediteringar under året å konto 3	9 225·8	—	+ 59·9
	<i>Gemensamma omkostnader. (Ingå i ovanstående utgifter.)</i>			
72 01-13	Administration	2 977·2	—	+ 396·5
21-35	Välfärdsanordningar	2 307·2	—	+ 416·1
39-40	Driftsinventarier	109·4	—	+ 28·8
41-43	Driftskostnader	2 003·2	—	+ 481·6
51-58	Underhållskostnader	2 097·6	—	+ 1·5
61-84	Övriga kostnader	1 512·3	—	+ 715·5
91	Skatter	98·5	—	— 0·1
92	Avsättning till värdeminskningskonto.....	924·4	—	— 93·2
	Summa	12 029·8	+ 648·7	+ 1 946·7

utgifter i tusental kronor.

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro	Tomtebodan— Tillberga	Göteborg— Borås—Varberg	Malmö— Ystad	Hälsingborg— Halmstad— Ronneby	Östersund	Bollnäs	Notviken
1 960·7	0·8	0·7	46·6	48·6	1·0	—	17·3
2 918·6	324·2	810·7	749·9	379·5	1 164·3	1·2	18·9
1 391·3	—	3·4	2 558·4	—	3·6	2·0	1 689·8
6 270·6	325·0	814·8	3 354·9	428·1	1 168·9	3·2	1 726·0
70·2	349·6	870·4	1 186·9	128·2	367·8	4·1	119·7
3 119·6	2 531·9	721·1	1 652·9	265·0	150·3	5·2	174·1
39·8	56·4	361·4	31·1	97·9	6·0	200·3	34·1
22·9	255·2	43·0	302·9	8·7	37·1	0·3	24·2
109·2	77·6	1 528·9	47·1	285·6	4·5	527·7	54·7
157·4	139·3	1 458·1	139·3	848·3	6·3	933·5	299·8
3·4	0·5	7·4	13·6	16·2	—	2·9	612·1
3 522·5	3 410·5	4 990·3	3 373·8	1 649·9	572·2	1 674·0	1 318·7
155·1	—	—	—	—	—	—	—
—	—	19·1	—	4·4	0·1	9·8	25·4
60·4	—	67·8	0·1	37·0	2·3	130·2	193·8
1 228·7	2·3	—	—	—	42·9	—	—
1 444·2	2·3	86·9	0·1	41·4	45·3	140·0	219·2
11 237·3	3 737·8	5 892·0	6 728·8	2 119·4	1 786·4	1 817·2	3 263·9
59·5	3·2	36·3	16·3	53·9	2·7	12·2	18·2
732·0	24·9	942·7	619·6	434·1	11·1	61·8	30·7
791·5	28·1	979·0	635·9	488·0	13·8	74·0	48·9
5 235·5	295·9	1 532·9	876·2	44·5	274·4	479·4	780·2
17 264·3	4 061·8	8 403·9	8 240·9	2 651·9	2 074·6	2 370·6	4 093·0
4 782·4	444·3	1 756·0	658·9	182·0	315·3	484·8	602·1
864·0	354·8	480·9	484·0	184·2	180·0	169·0	260·3
706·3	211·9	372·6	441·4	104·1	123·1	125·3	222·5
45·3	8·6	13·4	12·7	7·5	5·4	3·7	12·8
704·7	211·2	339·5	217·3	75·2	93·0	123·3	239·0
686·9	185·1	338·6	357·0	93·5	107·2	111·9	217·4
448·5	137·3	254·0	280·5	75·2	73·7	101·6	141·5
33·9	5·0	11·3	16·9	0·3	5·0	4·1	22·0
288·6	48·7	131·2	215·3	23·8	46·4	40·0	130·4
3 778·2	1 162·6	1 941·5	2 025·1	563·3	633·8	678·9	1 245·9

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

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

År	Gasverk	Till- verkad kvan- titet	Bokförda kostnader				Beräknade kostnader		Summa bokförda o. beräk- nade kost- 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 o r									
<i>Oljegas.</i>									
Intet									
		Kg	<i>Acetylen-(dissous)gas.</i>						
1945	Västerås ...	76 128	23 089	12 261	457	35 807	2 309	16 061	54 177
	Laxå	173 170	43 103	222 480	31 209	296 792	4 310	10 825	311 927
	Boden	39 279	18 272	73 700	1 641	93 613	1 827	19 326	114 766
	Summa	288 577	84 461	308 441	33 307	426 212	8 446	46 212	480 870
	D:o f. å.	223 256	58 921	309 684	65 455	434 060	5 892	30 151	470 103

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

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

År	Gasverk	Till- verkad kvantitet	Direkta kostnader				Allmänna omkost- nader	Summa drift- kostnader	Ränta o. amorte- ring å anlägg- nings- kostnaden	Summa tillverk- nings- kostnader
			Driftkostnader		Under- hålls- kostnader	Summa				
			Personal- kostnader	Sakliga kostnader ¹⁾						
1945	Västerås.....	76 128	30:3	139:1	0:6	170:0	3:0	173:0	21:1	194:1
	Laxå	173 170	24:9	139:3	18:0	182:2	2:5	184:7	6:2	190:9
	Boden	39 279	46:3	184:4	4:2	235:1	4:7	239:8	49:2	289:0
	Samtliga gas- verken	288 577	29:3	145:4	11:5	186:2	2:9	189:1	16:0	205:1
1944	Laxå	183 560	22:5	138:7	31:8	193:0	2:2	195:2	5:9	201:1
	Boden	39 696	44:2	171:1	17:9	233:2	4:4	237:6	48:7	286:3
	Båda gasver- ken	223 256	26:4	144:4	29:3	200:1	2:7	202:8	13:5	216:3

¹⁾ Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnader, beroende på olika stora in- och utgående behållningar vid årsskiftena. Vad beträffar gasverket i Boden, har den i materialkostnaden ingående kostnaden för karbid vid vederbörande förrådsavdelning debiterats gasverket efter vid SJ gällande förbrukningspris. För gasverket i Västerås och Laxå utgöres motsvarande kostnad däremot av det belopp, som debiterats vederbörande förrådsavdelning av leverantören. SJ medelförbrukningspris för karbid var år 1945 cirka 10 resp. 20 % högre än leverantörernas pris i medeltal för året vid gasverken i Västerås resp. Laxå. Vid beräkning av medeltillverkningskostnaden per kg gas har för år 1945 även för gasverket i Boden räknats med kostnad för karbid efter leverantörens pris. — 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 1945 av följande belopp:

	Västerås	Laxå	Boden
Vid gasverket i			
Till Svenska AB Gasaccumulator försald gas, 45 385 kg, kr.	89 893	—	—
Gasbehållare	—	333	—
Försald eller återlämnade karbidtomkärl	1 810	9 312	2 540
Försald kalkslam	1 912	8 425	—
Diverse kemiska produkter	—	2 354	—

vagnbelysning m. m. samt inköpt stenkolsgas för vagnbelysning.

	Västerås	Laxå	Boden
Gasutbytet per kg använd korbid: År 1945, kg:	0'306	0'287	0'267
» 1944 »	—	0'322	0'248
Antal personal	År 1945	9'5	3'2
» 1944	—	10'2	3'2

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

	Dissousgasverket i									
	Västerås		Laxå				Boden			
	Mängd	Kostnad, kr.	Mängd		Kostnad, kr.		Mängd		Kostnad, kr.	
	1945	1945	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944
Korbid	248 700	87 045	604 200	569 400	192 077	187 902	147 100	159 800	55 714	53 920
Aceton	2 863	5 240	5 732	6 709	11 057	31 674	1 890	1 327	3 479	6 239
Agatol	4 823	9 469	10 465	15 990	24 191	18 930	1 800	3 000	4 961	3 450
Klorkalcium	—	—	1 650	850	598	358	200	900	76	270
Ved	20	480	120	115	1 200	1 150	132	111	1 647	1 438
Vatten	1 768	442	7 029	6 783	853	826	195	180	5	5
Elektrisk energi, kWh	15 859	1 586	46 485	46 696	1 395	1 401	14 400	14 394	200	200
Smörjoljor	—	—	225	151	982	399	—	—	—	—
Övriga materialier	—	1 614	—	—	8 789	11 869	—	—	6 413	2 402
Summa	—	105 876	—	—	241 142	254 509	—	—	72 495	67 924

Förutom i det föregående angivna, vid SJ egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 23 705 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 17 770 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 48 188 kr. (medelkostnad 271·2 öre per kg) och 5 935 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 16 155 kr. (medelkostnad 272·2 öre per kg).

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Under år 1945 levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd	Avläsningsperiod	Å-pris	Summa inköpskostnader för gasen	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen ²⁾			Summa kostnader	Kostnad per m ³
					Personal-kostnader	Engångskostnader för anordn.	Övriga sakliga kostnader		
	m ³		kr.	kr. ¹⁾	kr.	kr.	kr.	kr.	öre
Stockholms Gasverk ..	160 859	³⁰ / ₁₂ 44— ³¹ / ₁₂ 45	0'09	14 629	12 179	1 179	—	27 987	17'4
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk	18 232	jan.—dec. 45	0'18	2 770	3 964	—	85	6 819	37'4
Göteborgs Stads Gasverk	44 541	⁴ / ₁₂ 44— ⁷ / ₁₂ 45	0'10	4 454	2 564	—	109	7 127	16'0
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	50 527	¹⁶ / ₁₂ 44— ¹⁷ / ₁₂ 45	0'01	5 708	10 104	—	227	16 039	31'7
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk	32 293	² / ₁ 45— ² / ₁ 46	0'19	6 226	5 038	—	—	11 264	34'9
Summa	306 452 ²⁾	—	0'11	33 787	33 849	1 179	421	69 236	22'6
D:o f. å.	284 828	—	0'11	32 328	28 292	150	1 214	61 984	21'8

¹⁾ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (t. ex. 100 kr. per kvartal för Örebro, 15 kr. per kvartal för Sundsvall) eller mätarehyra (125 kr. per år för Malmö). — ²⁾ Inkl. kostnader för distribution till gastransportvagnar och personvagnar.

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.					
1945	1 534 084	153 284	69 449	5 238	305 085	271 527	28 499	605 111	30 506	47 340	682 957
1944	1 382 950	139 142	61 122	4 351	257 479	108 672	25 300	391 451	25 748	47 340	464 539
K r o n o r											

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.						
1945	1 762 055	17.3	15.4	1.6	34.3	1.7	36.0	2.7	38.7
1944	1 587 565	16.2	6.9	1.6	24.7	1.6	26.3	3.0	29.3

Antal personal i medeltal år 1945, 67.1 (år 1944 60.0).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1945	År 1944	År 1945	År 1944
	Jordnötsolja kg	—	3 106	—	5 901
Benfett »	—	—	—	—
Soda, calc. »	—	—	—	—
Tvättlut »	30 751	36 502	5 748	6 240
Ånga ton	10 700	10 400	240 732	78 762
Vatten m ³	2 635	7 712	659	1 928
Tvål, maskintvätt kg	15 832	7 438	18 998	10 921
Såpa »	253	119	153	71
Smörjolja »	83	82	221	211
Övriga materialier	—	—	5 016	4 638
Summa	—	—	271 527	108 672

Av ovannämnda tvättkvantitet för år 1945 utgjordes 1 350 853 kg (år 1944 1 199 459 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 406 313 kr. (år 1944 278 256 kr.) på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona, som *icke* ingå i ovanstående kostnader, uppgingo till 120 228 kr. (år 1944 69 094 kr.), varav för personvagnstvätt 60 309 kr. (år 1944 31 029 kr.).

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

Hyresverksamheten: Driftresultatet för bostadslägenheter vid de olika distrikten.

	Distrikt						Hela SJ
	I	II	III	IV	V	VI	
Inkomster (K 810, 811, 820, 821) tusental kr.	1 348·3	740·2	520·7	653·8	820·4	297·0	4 380·4
+ mot f. å.	+ 195·6	+ 1·3	+ 30·6	+ 3·1	+ 4·1	+ 33·7	+ 268·4
Härah för hyreshus i städer etc. (K 810, 811)	805·7	302·6	138·4	167·7	478·0	51·5	1 943·9
+ mot f. å.	+ 161·6	+ 0·5	- 10·6	+ 11·0	- 36·1	+ 2·5	+ 128·9
Direkta utgifter (se efterf. tabeller (K 81, 82)	1 017·7	622·8	605·0	673·1	1 172·9	370·2	4 461·7
+ mot f. å.	+ 171·7	+ 131·3	+ 77·2	+ 27·1	+ 118·3	+ 29·2	+ 554·8
Härah för hyreshus i städer etc. (K 81)	490·7	239·4	128·1	155·6	581·8	43·5	1 639·1
+ mot f. å.	+ 79·1	+ 29·7	+ 5·7	+ 18·8	+ 11·3	- 7·2	+ 137·4
Normal avsättning till värdeminskingskontot	342·8	173·8	229·2	234·8	232·2	59·4	1 272·2
+ mot f. å.	-	+ 1·7	+ 52·4	+ 0·4	+ 2·0	-	+ 56·5
Summa utgifter	1 360·5	796·6	834·2	907·9	1 405·1	429·6	5 733·9
+ mot f. å.	+ 171·7	+ 133·0	+ 129·6	+ 27·5	+ 120·3	+ 29·2	+ 611·3
Driftöverskott	- 12·2	- 56·4	- 313·5	- 254·1	- 584·7	- 132·6	- 1 353·5
+ mot f. å.	+ 23·9	- 131·7	- 99·0	- 24·4	- 116·2	+ 4·5	- 342·9
Driftöverskott per eldstad Kronor	- 1·70	- 11·74	- 71·64	- 55·32	- 123·25	- 47·92	- 48·02
+ mot f. å.	+ 4·57	- 27·42	- 20·24	- 5·20	- 17·99	+ 8·13	- 9·46
Beräknad räntekostnad tusental kr.	781·7	395·4	520·3	536·5	529·3	137·3	2 900·5
+ mot f. å.	- 9·0	- 5·4	+ 109·2	- 5·0	- 6·4	+ 0·2	+ 83·6
Överskott	- 793·9	- 451·3	- 833·8	- 790·6	- 1 114·0	- 269·9	- 4 254·0
+ mot f. å.	+ 32·9	- 126·3	- 208·2	- 19·4	- 109·8	+ 4·3	- 426·5
Överskott per eldstad Kronor	- 110·34	- 94·03	- 190·54	- 172·13	- 250·22	- 97·54	- 150·92
+ mot f. å.	+ 33·33	- 26·26	- 40·62	- 3·86	- 24·61	+ 14·56	- 4·89

Ann. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1945 är den normala avsättningen till värdeminskingskontot, 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 $\frac{1}{1}$ 1944 investerade kapitalet, beräknat till 81 054·3 tusen kronor, med tillägg av 3 759·9 tusen kronor, utgörande hela värdet, 716·5 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{1}$ 1944, och halva värdet, 3 042·5 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{1}$ 1945 med enskilda järnvägar. Den extra avsättning till förnyelsefonden, resp. värdeminskingskontot, som för tidigare år gjorts i form av konjunkturtillägg, fick även för budgetåret 1944—1945 liksom för åren 1943—1944 formen av en reservavsättning utan uppdelning på olika objektgrupper och ingår därför icke i ovan angivna, beräknade avsättning till värdeminskingskontot för bostadshus och bostadslägenheter. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 13·9 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden, resp. värdeminskingskontot, visserligen enligt ovannämnda kostnadsstat 2 %, men då värdet av dessa lägenheter, vad beträffar de olika distrikten, icke utan omfattande utredningsarbete kan särskiljas från värdet av lägenheter i bostadshus, har avsättningsprocentalet 1·5 för bostadshus här använts för samtliga lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3·40 % för år 1945 mot 3·46 % för närmast föregående år å investerade värdet den $\frac{1}{1}$ 1945 (82 267·5 tusen kronor) jämte ovannämnda halva värdet av den $\frac{1}{1}$ 1945 övertagna bostadslägenheter.

Direkta utgifter för hyresverksamheter

Ban- sektion, nr. Distrikt	Antal eld- städer, som svara mot ut- gifterna för året	Summa utgifter (Konto 8102, 57, 58 och 60)	+ - mot kostn- stat	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 8100)	
				Under- håll o. föränd- ringar (K. 8100)	Skötsel, ren- hålln. m. m. (K. 8158)	Värme m. m. (K. 8157)	Skatter (K. 8102)	Kronor	+ - mot kostn- stat, kronor
				T u s e n t a l k r o n o r					
1	138	24.3	+ 1.0	11.7	4.1	7.0	1.5	84.78	+ 7.86
2	469	92.7	+ 16.4	50.3	18.9	18.3	5.2	107.25	+ 36.32
3	509	85.7	+ 14.7	42.4	11.8	25.3	6.2	83.30	+ 11.59
*)4	413	59.0	- 6.4	40.2	6.8	8.1	3.9	97.34	+ 0.49
24	994	198.3	+ 33.9	111.9	38.6	33.9	13.9	112.58	+ 24.05
*)31	375	30.7	- 0.7	25.1	2.9	1.4	1.3	67.11	+ 0.63
I D	2 898	490.7	+ 58.9	281.6	83.1	94.0	32.0	97.17	+ 16.00
5	347	35.5	- 3.9	19.0	10.8	2.7	3.0	54.76	- 8.64
6	433	74.4	+ 4.7	37.5	15.8	13.0	8.1	86.61	+ 20.88
7	114	26.7	+ 6.2	10.3	4.7	10.8	0.9	90.35	+ 46.49
*)8	460	87.9	+ 34.3	71.2	10.7	1.3	4.7	154.78	+ 65.95
9	142	14.9	- 5.6	5.3	3.4	4.9	1.3	37.32	- 24.75
II D	1 496	239.4	+ 35.7	143.3	45.4	32.7	18.0	95.79	+ 26.12
*)10	318	54.0	+ 22.5	35.0	4.7	10.7	3.6	110.06	+ 62.89
11	351	36.3	+ 1.8	20.7	9.0	2.6	4.0	58.97	+ 9.11
*)12	163	35.6	+ 2.6	16.0	3.1	14.8	1.7	98.16	- 4.97
*)28	12	2.2	- 0.7	1.9	0.2	-	0.1	158.33	- 33.34
*)30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
III D	844	128.1	+ 26.2	73.6	17.0	28.1	9.4	87.20	- 26.30
13	82	34.3	+ 11.7	29.2	2.0	2.4	0.7	356.10	+140.22
14	141	17.6	- 3.2	9.7	3.6	3.1	1.2	68.79	- 15.61
15	462	66.2	+ 3.2	27.9	17.6	16.3	4.4	60.39	+ 6.27
16	98	15.3	+ 5.9	10.6	3.1	-	1.6	108.17	+ 59.19
17	60	22.2	+ 6.6	13.6	1.4	6.2	1.0	226.67	+ 66.67
IV D	843	155.6	+ 24.1	91.0	27.7	28.0	8.9	107.95	+ 26.92
18	401	125.7	- 22.8	73.1	16.3	30.2	6.1	182.29	- 50.88
19	846	225.2	+ 4.9	147.4	29.2	36.3	12.3	174.23	+ 3.07
20	296	127.2	+ 5.2	74.2	6.8	41.8	4.4	250.68	+ 25.60
21	337	68.5	+ 15.0	36.5	10.0	18.6	3.4	108.31	+ 20.07
23	184	35.2	- 1.6	10.9	3.1	18.7	2.5	59.24	- 11.41
V D	2 064	581.8	+ 0.7	342.1	65.4	145.6	28.7	165.75	- 4.32
25	77	24.4	- 1.9	10.4	4.3	7.1	2.6	135.06	+ 20.98
26	86	9.6	+ 0.2	7.8	1.0	0.6	0.7	84.88	+ 2.53
27	22	5.5	+ 0.2	3.0	0.5	1.5	0.5	136.36	+ 36.36
*)29	35	3.6	+ 1.2	2.9	0.3	-	0.4	82.86	+ 30.23
*)32	11	0.4	- 1.3	0.3	0.1	-	-	27.27	- 54.55
VI D	231	43.5	- 1.6	23.9	6.2	9.2	4.2	103.46	+ 14.47
Hela SJ	8 376	1 639.1	+ 144.0	955.5	244.8	337.6	101.2	114.08	+ 14.48

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

De olika bansektionerna och distrikten.¹⁾

Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktsstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.										Hotell och restauranger		Bansektion, nr. Distrikt
Antal eldstäder, om bara ett utflert för året	Summa utgifter (Konto 8202, 57, 58 och 60)	+ - mot kostn.-stat	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (K. 8260)		Summa utgifter (Konto 8402, 57, 58 och 60)	+ - mot kostn.-stat		
			Underhåll o. förändringar (K. 8260)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 8268)	Värme m. m. (K. 8267)	Skatter (K. 8262)	Kronor	+ - mot kostn.-stat, kronor				
											Tusental kronor	
754	116.0	+ 3.0	100.0	7.7	7.1	1.2	132.63	+ 5.97	0.9	- 1.1	1	
975	135.3	+ 8.1	108.3	7.8	16.6	2.4	111.28	+ 9.95	0.9	- 0.1	2	
669	72.5	- 1.7	52.4	4.7	14.3	1.1	78.33	- 3.66	16.5	+ 6.3	3	
737	85.5	+ 2.0	68.4	4.2	11.5	1.4	92.81	+ 12.76	3.0	- 0.2	*)4	
207	31.5	+ 8.8	16.6	3.1	11.8	0.3	80.19	+ 25.60	12.5	- 1.1	24	
955	86.2	+ 17.9	77.8	4.7	0.3	3.4	81.47	+ 20.21	10.8	+ 1.1	*)31	
1297	527.0	+ 38.1	423.7	32.2	61.8	9.8	98.60	+ 10.62	44.6	+ 4.9	I D	
383	32.5	+ 0.7	27.4	3.0	1.5	0.6	71.54	+ 3.65	8.1	+ 1.6	5	
503	56.2	+ 8.8	45.2	3.8	6.3	0.9	89.86	+ 15.41	6.4	+ 5.1	6	
500	44.2	+ 2.2	35.4	4.6	3.5	0.7	70.80	+ 2.66	4.0	+ 0.9	7	
812	131.1	+ 48.2	116.0	5.7	6.5	2.9	142.86	+ 70.35	6.3	+ 2.8	*)8	
111	119.4	+ 28.5	90.1	5.3	21.4	2.6	81.10	- 0.35	2.7	- 0.1	9	
3309	383.4	+ 88.4	314.1	22.4	33.2	7.7	94.92	+ 7.04	27.5	+ 10.3	II D	
544	74.8	+ 12.7	61.9	3.3	8.0	1.6	113.79	+ 33.06	9.6	- 1.9	*)10	
608	57.6	- 1.6	48.1	4.7	3.7	1.1	79.11	- 3.13	6.8	- 2.2	11	
1095	156.2	+ 37.3	136.8	4.7	12.9	1.8	124.93	+ 33.69	2.2	- 1.2	*)12	
836	112.0	+ 21.5	105.6	3.6	1.8	0.5	127.51	+ 24.52	-	-	*)28	
449	76.3	+ 49.8	73.6	0.4	2.3	-	163.92	+ 109.62	-	-	*)30	
3532	476.9	+ 119.2	427.0	16.7	28.2	5.0	120.89	+ 34.67	18.6	- 5.3	III D	
738	150.8	+ 3.6	115.4	7.2	26.0	2.2	156.37	+ 6.71	9.3	- 3.5	13	
1048	124.5	+ 2.5	90.5	13.3	16.3	4.4	86.35	- 1.19	19.0	+ 5.3	14	
1128	124.5	+ 16.0	104.9	9.2	8.2	2.1	93.00	+ 13.21	7.1	- 5.8	15	
468	62.6	+ 17.3	52.6	3.4	6.2	0.4	112.39	+ 36.37	10.2	+ 2.4	16	
368	55.1	+ 9.8	43.6	3.7	7.4	0.4	118.48	+ 28.56	-	-	17	
3750	517.5	+ 49.2	407.0	36.8	61.2	9.5	108.53	+ 12.35	45.6	- 1.6	IV D	
377	90.0	- 14.6	83.0	4.7	1.4	0.9	220.16	- 33.03	-	-	18	
595	178.8	+ 19.8	153.4	8.6	6.2	0.6	274.62	+ 34.69	90.6	+ 36.0	19	
412	103.2	+ 7.4	77.6	6.3	19.1	0.2	188.35	+ 14.34	14.4	+ 0.9	20	
643	173.3	+ 53.8	145.1	7.3	20.5	0.4	225.66	+ 82.80	6.7	- 0.8	21	
361	45.8	- 3.6	26.0	3.1	16.7	-	72.02	- 8.09	3.8	+ 0.3	23	
2388	591.1	+ 62.8	495.1	30.0	63.9	2.1	207.33	+ 27.94	115.5	+ 36.4	V D	
728	93.8	+ 15.6	81.8	3.8	7.8	0.4	112.36	+ 24.01	4.4	- 1.6	25	
424	50.5	+ 4.5	43.2	2.0	5.1	0.2	101.89	+ 12.48	2.5	+ 0.2	26	
468	40.9	+ 0.3	38.7	1.6	0.5	0.1	82.69	+ 2.35	-	-	27	
599	101.9	+ 49.3	93.9	2.5	5.4	0.1	156.76	+ 81.34	18.2	+ 8.2	*)29	
317	39.6	+ 8.4	37.5	1.4	0.5	0.2	118.30	+ 23.50	0.1	- 0.3	*)32	
2536	326.7	+ 78.1	295.1	11.3	19.3	1.0	116.36	+ 31.50	25.2	+ 6.5	VI D	
9812	2822.6	+ 435.8	2362.0	149.4	276.1	35.1	119.32	+ 22.48	277.0	+ 51.2	Hela SJ	

1) Annuitet, nämligen avsättning till värdeminskningsskonto och ränta å byggnadskapital, ej inräknad.

1. fl. arbetsprestation.

Loktimmar i			Summa lokkm i tussental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²⁾					Per lokkm resp. km i tågjänst	Fordonslag, litt.
fäxlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhållskostnad ¹⁾	b smörjmedelskostnad ¹⁾²⁾		tussental	h ä r a v i %					
					snäll- o. person-tåg		militär- o. bland. tåg	fjärrgods-tåg	övr. gods- o. tjänste-tåg	El-lok		
4 547	9 089	5	1 030·1	1 030·1	103 010	179 784	68·1	0·1	22·5	9·3	186	Bg. s
230 143	238 709	43 464	44 563·9	44 207·7	139 262	15 656 735	42·5	1·5	50·0	6·0	375	Dg, k, s
587	2 304	22	765·5	767·8	178 023	361 996	99·3	—	0·1	0·6	481	F
136 157	41 203	657	5 361·3	4 900·4	70 082	684 562	48·7	1·6	6·0	43·7	173	Ha-d
6 793	9 639	4 992	2 591·7	2 593·8	152 453	1 528 039	24·4	0·8	74·7	0·1	607	M
27 920	5 823	193	825·0	725·4	59 353	436 214	0·3	0·1	9·9	89·7	835	Oa, b ⁴⁾
1 047	—	—	10·5	6·3	10 500	—	—	—	—	—	—	Oc
23 054	3 182	4 417	568·2	491·2	56 820	56 099	17·2	7·7	15·0	60·1	168	Od
10 709	15 759	53	2 493·4	2 482·2	118 733	1 862 566	—	1·4	79·8	19·0	795	Of, Of2 ⁵⁾
1 433	826	613	135·3	132·4	67 650	7 280	87·7	6·4	0·7	5·2	61	Pa
2 958	3 289	—	399·9	394·6	99 975	44 195	97·2	2·5	—	0·3	120	Pb
18 489	5	—	188·0	114·1	62 667	369	—	—	68·6	31·4	246	Ua
388 088	3 765	30	4 173·2	2 628·4	62 567	80 816	0·7	—	3·9	95·4	297	Ub ⁵⁾
2 352	171	—	27·1	18·0	27 100	763	0·1	1·4	4·6	93·9	283	Uc
3 072	87	631	31·1	20·3	15 550	5	—	—	—	100·0	13	Öa
17 657	—	—	186·9	116·3	23 962	140	0·7	—	0·7	98·6	15	Öb
34 786	1 638	222	362·4	226·9	30 712	455	9·3	7·0	27·5	56·0	76	Öc
12 417	92	—	133·0	83·5	34 103	309	0·6	—	13·6	85·8	49	Öd
922 209	335 581	55 299	63 846·5	60 939·4	110 864	20 900 327	—	—	—	—	387	Samtl.
66 124	17 553	6 108	3 284·9	3 067·8	82 328	1 116 227	20·3	5·3	7·3	67·1	450	Å Le-Rgn
856 085	318 028	49 191	60 561·6	57 871·6	112 988	19 788 767	38·8	1·2	53·2	6·8	384	Åövr.linj.
—	—	—	28·0	28·0	—	12 953	—	—	—	—	463	Å fr. jvg
—	—	—	23·8	23·8	—	20 680	—	—	—	—	869	Fr. 1. å SJ
345 278	116 401	24 048	21 369·7	20 269·5	109 140	6 303 714	47·1	1·2	45·1	6·6	359	I d.
177 420	78 325	7 420	13 435·0	12 896·8	117 132	3 734 545	45·7	0·9	44·5	8·9	324	II »
186 314	54 946	5 255	12 026·7	11 401·8	109 234	3 763 733	39·3	0·7	52·4	7·6	373	III »
94 526	50 271	6 883	9 622·7	9 358·9	128 991	4 275 386	24·0	1·6	69·7	4·7	495	IV »
118 671	35 638	11 693	7 392·4	7 012·4	91 603	2 822 949	25·3	3·1	40·1	31·5	461	V »
922 209	335 581	55 299	63 846·5	60 939·4	110 864	20 900 327	—	—	—	—	450	Samtl.
12 996	15 196	—	1 581·8	1 581·8	108 342	65 129	99·5	—	—	0·5	51	El. motorv.
470	2 249	9	285·7	285·7	42 015	7 620	100·0	—	—	—	30	Förbr.-motorv. Norm.sp.
152	189	—	49·2	49·2	18 923	1 131	100·0	—	—	—	26	Smalsp.
622	2 438	9	334·9	334·9	35 628	8 751	100·0	—	—	—	30	Samtl. SJ
—	—	—	39·8	39·8	—	2 441	—	—	—	—	61	Främ. jvg:s å SJ

så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå *icke*. — ⁴⁾ Lok litt Oa, b, Of och Of2 bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvar räknat som *ett* lok vid beräkning för denna tabell av antalen lok och lokkm. — ⁵⁾ Inkl. 7 LKAB tillhöriga, av SJ hela året förhyrda lok. — ⁶⁾ 21·1 lok, tillhörande linjen Luleå—Riksgränsen, tjänstgjorde å övriga elektrifierade linjer. — ⁷⁾ Under året endast å SJ.

Fordonslag, litteragruppernummer och littera		Antal lok vid årets slut	Medel- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok
Littera- grupper- nr (= art- konto- nr)	Littera			i tåg-tjänst								summa		
				snäll- tåg	per- son- tåg	blan- dade tåg	lokal- gods- tåg	fjarr- gods- tåg	mili- tärtåg	tjänstetåg				
		arbets- tåg för banavd.	prov-, perso- naltåg m.m.											
Ånglok.														
01	A, A2	8	5.7	188.6	65.4	—	1.4	1.7	—	4.1	0.3	261.5	8.4	
02	A3-7	17	12.2	20.4	540.6	—	8.3	20.9	0.1	1.8	0.1	592.2	7.7	
04	B, B4	96	80.7	63.9	1 777.8	0.5	495.7	722.6	18.5	66.4	1.4	3 146.8	84.0	
05	B2, 3	5	4.8	—	99.2	—	17.0	0.4	—	0.3	0.1	117.0	5.2	
07	C	16	3.0	—	144.0	—	0.1	1.1	—	0.6	—	145.8	0.3	
08	C2, 3, 6	8	5.5	—	104.2	—	2.9	22.0	—	1.0	0.1	130.2	4.0	
09	E, E2	130	127.8	5.6	680.9	314.2	2 364.3	913.7	61.2	99.1	0.7	4 439.7	79.2	
10	E3-9	37	25.0	0.2	230.3	—	449.8	300.9	1.3	0.6	0.3	983.4	12.1	
12	G, G2-7	23	16.3	—	3.4	—	36.6	185.0	15.4	29.6	—	268.0	21.7	
14	J	46	46.0	—	1 339.8	75.6	229.7	11.6	1.6	2.4	0.2	1 660.9	18.1	
16	K	25	23.1	—	66.0	0.1	123.5	10.9	—	31.9	—	232.4	21.4	
17	K2-4	62	55.9	—	9.2	—	25.6	1.5	—	—	0.1	36.4	19.8	
18	K5, 8, 10, 13, 15, 21, 22	11	8.5	—	44.5	2.6	57.8	1.5	—	0.3	—	106.7	3.8	
19	K5, 7, 9, 14, 16-20	18	12.1	—	189.8	0.2	34.4	0.7	—	0.1	—	225.2	8.9	
21	L	47	46.2	1.0	2 396.2	11.2	85.1	32.6	1.8	5.9	0.4	2 534.2	19.5	
22	L2, 4-8, 11, 12, 14-16, 18, 20-28	63	50.2	6.4	1 347.2	5.6	235.0	41.6	0.9	9.0	2.0	1 647.7	24.6	
23	L9, 10, 13, 17, 19	11	10.5	—	164.0	11.9	4.5	0.4	0.1	0.3	0.1	181.3	8.0	
25	N	39	36.9	—	0.5	—	4.8	0.2	—	0.1	—	5.6	7.1	
26	N2, 4	4	3.4	—	3.8	0.4	32.9	34.2	—	—	—	71.3	0.8	
27	N3	2	2.0	—	1.0	—	15.2	19.0	0.1	—	—	35.3	0.6	
29	Q	3	2.2	—	38.3	—	5.4	0.3	—	0.2	—	44.2	1.7	
31	R	3	0.3	—	0.1	—	0.4	3.6	2.9	0.2	—	7.2	0.7	
34	S	44	43.8	—	3.9	1 654.8	4.7	181.2	33.1	1.9	2.2	1 881.9	15.9	
35	S2-10	38	30.9	14.5	1 044.8	61.9	159.2	32.8	0.7	1.3	0.2	1 315.4	13.7	
37	T, T2	9	6.5	—	3.5	—	29.9	0.9	0.3	8.4	—	43.0	3.7	
38	W, W2	8	6.8	—	145.4	—	14.5	0.9	—	0.2	—	161.1	4.0	
39	Å, Å2, 7, 10-12	9	4.9	—	39.2	7.0	2.4	0.1	—	—	—	48.8	2.1	
	Sa normalspår	782	671.3	304.5	12 133.9	496.0	4 617.7	2 394.2	104.8	266.0	6.1	20 323.2	396.9	
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12p, 14p, Sp	10	9.9	—	251.4	22.9	99.2	24.1	—	0.5	—	398.1	6.1	
41	Cp, Lp, L2p, 3p, 5p-7p, 9p-11p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp	29	27.3	—	422.9	54.9	191.0	60.8	—	2.4	—	732.0	5.8	
42	Gp	3	3.0	—	0.2	2.0	73.9	11.8	—	—	—	87.9	—	
44	L2t, 3t, Nt ...	8	8.0	—	298.9	0.6	105.5	78.1	—	0.6	0.3	484.0	3.0	
45	Ct, C2t-8t, Kt, K2t, Lt, L4t-6t, St, S2t-7t ..	37	37.0	—	821.0	68.8	206.7	120.4	—	4.1	1.7	1 222.7	6.8	
	Sa smalspår	87	85.2	—	1 794.4	149.2	676.3	295.2	—	7.6	2.0	2 924.7	21.7	
Samtliga SJ ånglok		869	756.5	304.5	13 928.3	645.2	5 294.0	2 689.4	104.8	273.6	8.1	23 247.9	418.6	
varav: å SJ		869	756.5	304.5	13 920.4	642.1	5 283.1	2 689.4	104.8	273.6	8.1	23 226.0	418.6	
» främ. jvg ¹⁾		—	—	—	7.9	3.1	10.9	—	—	—	—	21.9	—	
Främ. lok å SJ ¹⁾ ...		—	—	0.6	27.4	8.1	7.7	—	0.7	0.2	—	44.7	0.3	
Samtliga SJ ånglok å:														
I distr.		138	94.0	—	1 450.7	4.7	367.4	407.3	0.2	32.6	0.6	2 263.4	85.1	
II »		93	92.2	0.1	997.7	63.6	563.0	260.9	27.9	37.2	0.6	1 951.0	31.5	
III » inkl. å främ. jvg ¹⁾		174	153.5	—	2 795.2	32.4	828.4	237.1	2.6	41.7	0.2	3 937.6	101.3	
IV »		150	141.3	254.8	2 885.1	109.5	1 378.3	655.8	49.6	104.3	1.4	5 440.8	55.3	
V »		87	83.5	—	811.9	306.3	706.8	334.2	20.4	24.7	1.3	2 205.6	54.8	
VI » inkl. å främ. jvg ¹⁾		215	192.0	49.6	4 987.7	128.7	1 450.1	794.1	4.1	33.1	4.1	7 449.5	90.6	
Huvudverkstaden i Örebro (avställda) ²⁾		12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Samtliga		869	756.5	304.5	13 928.3	645.2	5 294.0	2 689.4	104.8	273.6	8.1	23 247.9	418.6	

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

Loktimmar i			Summa lokkm ¹) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avspå underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ²)					per lokkm i tåg-tjänst	Fordonslag, littera
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-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. tjänst-tåg			
3 654	1 236	650	306 ⁴	291 ⁹	53 754	51 072	96 ⁶	—	0 ⁸	2 ⁶	195	Ånglok
3 534	2 719	2 404	635 ³	627 ⁸	52 074	103 289	92 ⁶	—	5 ¹	2 ³	174	A, A2
55 938	22 196	42 372	3 790 ²	2 639 ⁷	46 967	762 495	42 ⁰	0 ⁸	37 ⁴	19 ⁸	242	A3—7
2 568	821	755	147 ⁹	138 ²	30 813	12 928	67 ⁰	—	1 ⁴	31 ⁶	110	B, B4
1 307	919	—	159 ¹	154 ⁴	53 033	16 693	98 ⁷	—	1 ²	0 ¹	114	B2, 3
5 234	1 096	4	186 ⁶	162 ⁶	33 927	9 542	77 ³	—	17 ⁸	4 ⁹	73	C
138 109	36 762	24 287	5 900 ⁰	5 331 ⁵	46 166	1 004 636	7 ⁵	6 ⁷	26 ³	59 ⁵	226	C2, 3, 6
24 985	9 821	803	1 245 ⁴	1 141 ⁷	49 816	265 186	12 ⁰	0 ²	38 ²	49 ⁶	270	E, E2
17 084	2 485	422	460 ⁶	381 ⁰	28 258	95 880	1 ⁰	5 ¹	75 ⁴	18 ⁵	358	E3—9
40 195	16 159	7 991	2 081 ⁰	1 928 ³	45 239	186 051	68 ²	4 ⁴	1 ²	26 ²	116	G, G2-7
33 695	3 228	403	590 ⁷	429 ⁵	25 571	41 426	12 ⁵	—	4 ⁷	82 ⁸	178	J
156 582	837	55	1 622 ⁰	840 ⁹	29 016	4 131	8 ⁶	—	4 ⁴	87 ⁰	113	K
12 184	1 321	189	232 ³	174 ⁴	27 329	14 788	20 ⁶	1 ⁶	2 ⁶	75 ²	139	K2—4
21 961	1 602	208	453 ⁷	347 ⁵	37 496	19 570	72 ⁶	0 ¹	0 ⁶	26 ⁷	87	K6,8m.fl.
22 784	11 514	1 753	2 781 ⁶	2 694 ²	60 078	287 269	92 ³	0 ⁵	2 ²	5 ⁰	113	L
38 038	14 674	3 136	2 052 ⁶	1 898 ¹	40 888	196 880	68 ¹	0 ⁵	5 ²	26 ²	119	L2, 4 m.fl.
14 580	2 498	78	335 ¹	267 ³	31 914	14 816	88 ²	6 ⁸	0 ⁴	4 ⁶	82	L3,10m.fl.
115 362	89	501	1 166 ³	590 ⁶	31 607	1 223	7 ⁸	—	1 ³	90 ⁹	218	N
2 544	1 274	724	97 ⁶	88 ⁹	28 706	22 906	1 ⁸	0 ³	45 ⁹	52 ⁰	321	N2, 4
1 183	675	162	47 ⁷	43 ⁴	23 850	11 943	0 ⁸	0 ²	63 ²	35 ⁸	338	N3
1 578	832	—	61 ⁷	55 ⁵	28 045	1 983	69 ⁹	0 ¹	0 ⁹	29 ¹	45	Q
325	76	12	11 ¹	9 ⁶	37 000	2 314	1 ³	44 ⁴	51 ³	3 ⁰	321	R
29 564	18 248	1 025	2 193 ⁴	2 084 ²	50 078	240 534	75 ¹	0 ⁵	6 ²	18 ²	129	S
22 957	13 091	2 141	1 558 ⁶	1 474 ²	50 440	188 327	68 ⁴	4 ⁴	7 ¹	20 ¹	143	S2—10
8 480	660	145	131 ⁵	90 ⁷	20 231	11 013	2 ²	0 ⁶	2 ²	95 ⁰	256	T, T2
4 492	1 539	301	210 ⁰	191 ³	30 882	14 966	84 ¹	—	1 ²	14 ⁷	93	W, W2
3 712	810	218	88 ⁰	71 ⁶	17 959	2 852	75 ⁸	14 ⁹	0 ⁶	8 ⁷	58	Å, A2 m.fl.
782 629	167 182	90 739	28 546 ⁴	25 149 ¹	42 524	3 584 713	41 ⁷	2 ⁸	22 ³	33 ²	176	Normsp.
7 863	1 555	3	482 ⁸	446 ⁶	48 768	44 479	39 ⁶	5 ³	9 ¹	46 ⁰	112	Bp, Ep m. fl.
25 123	4 233	1	989 ⁰	871 ⁹	36 227	62 168	34 ⁹	8 ⁰	12 ⁹	44 ²	85	Cp, Lpm.fl.
3 321	827	—	121 ²	106 ²	40 400	20 549	0 ¹	0 ⁴	9 ³	90 ²	234	Gp
10 404	421	—	591 ¹	539 ⁹	73 888	66 901	42 ²	0 ¹	25 ⁶	32 ¹	138	Lst, Lst, Nt
54 644	688	3	1 775 ⁸	1 504 ⁰	47 995	116 193	48 ³	2 ⁸	18 ⁴	30 ⁵	95	Ct, C2m.fl.
101 355	7 724	7	3 959 ⁹	3 468 ⁶	46 478	310 290	39 ⁷	3 ⁴	16 ⁹	40 ⁰	106	Smalspår
883 984	174 906	90 746	32 506 ³	28 617 ⁷	42 969	3 895 003	—	—	—	—	168	Samtl.
883 984	174 906	90 746	32 484 ⁴	28 595 ⁸	—	3 893 339	—	—	—	—	168	Å SJ
—	—	—	21 ⁹	21 ⁹	—	1 664	—	—	—	—	76	fr. jvg
88	—	—	45 ⁸	45 ⁴	—	6 565	—	—	—	—	147	Fr. lok
140 775	29 006	5 593	3 756 ³	3 121 ⁶	39 961	460 434	46 ²	0 ¹	30 ⁸	22 ⁹	203	I d.
131 331	15 373	12 777	3 295 ⁸	2 695 ⁴	35 746	373 611	33 ⁴	4 ⁴	20 ⁶	41 ⁶	191	II »
201 014	40 028	7 687	6 049 ⁰	5 139 ⁴	39 407	582 982	45 ⁹	0 ⁷	17 ⁹	35 ⁵	148	III »
103 594	34 922	38 219	6 532 ⁰	6 160 ³	46 228	927 533	41 ⁷	2 ⁸	18 ⁶	36 ⁹	170	IV »
88 605	19 569	24 108	3 146 ⁴	2 790 ⁸	37 681	404 969	22 ⁷	13 ⁴	26 ⁹	37 ⁰	184	V »
218 665	36 008	2 362	9 726 ⁸	8 710 ²	50 660	1 145 474	46 ⁵	1 ⁰	21 ⁶	30 ⁹	154	VI »
883 984	174 906	90 746	32 506 ³	28 617 ⁷	42 969	3 895 003	—	—	—	—	168	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) Härav 9 C-, 1 R-, 1 T2- och 1 W-lok.

Fordonslag, litteragrupper- nummer och littera		Antal fordon vid årets slut	Medel- antal fordon i tjänst under året	L o k k i l o m e t e r i t u s e n t a l										av ensamt fordon	
Littera- grupp- nr (= art- konto- nr)	Littera			i t ä g t j ä n s t											
				snäll- tåg	person- tåg	bland- tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	militär- tåg	tjänstetåg		summa		
		arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg												
Rälsbussar.															
32	Yo, Yo1, 2, YDo1.....	121	105·5	126·1	7 688·5	—	5·2	—	—	—	—	—	18·8	7 838·1	14·8
31	Y, YT..... S:a normalspår	72 193	61·5 167·0	0·1 126·2	1 894·5 9 583·0	—	13·8 19·0	—	—	—	—	—	24·0 42·8	1 932·4 9 770·5	5·0 19·8
34	Yop, Yo1p...	19	16·7	—	849·2	—	—	—	—	—	—	—	3·8	853·0	4·2
36	Yolt	5	4·7	—	165·0	—	—	—	—	—	—	—	—	165·0	—
33	Yp	4	4·0	—	89·8	—	—	—	—	—	—	—	—	89·8	—
35	Yt	1	1·0	—	0·8	—	—	—	—	—	—	—	—	0·8	—
	S:a smalspår	29	26·4	—	1 104·8	—	—	—	—	—	—	—	3·8	1 108·6	4·2
	Samtliga SJ rälsbussar	222	193·4	126·2	10 687·8	—	19·0	—	—	—	—	—	46·1	10 879·1	24·0
	varav å SJ ... » » fr.jvg ³⁾	222 —	193·4 —	126·2 —	10 606·9 80·9	—	19·0 —	—	—	—	—	—	46·1 —	10 798·2 80·9	24·0 —
	Främ. räls- bussar å SJ	—	—	—	116·1	—	—	—	—	—	—	—	—	116·1	—
	Lokomoto- rer.														
61	Z	55	26·1	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	1·2
62	Z2, 3	25	17·8	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	1·7
63	Z4	59	43·9	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	18·9
64	Z5	21	19·2	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	6·7
65	Z6	6	3·2	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	3·9
	S:a normalspår	166	110·2	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	32·4
66	Zp	2	1·6	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	—
67	Z2p	1	1·0	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	—
68	Zt	4	3·9	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	—
	S:a smalspår	7	6·5	—	·	—	·	—	—	—	·	—	·	·	—
	Samtliga SJ lokomotorer..	173	116·7	—	3·1	—	25·0	—	—	—	2·7	—	30·8	32·4	

³⁾ 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 lokomotorkm i

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⁾						For- dons- slag, litt.
äxlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst			tusental	h ä r a v i %				per rälsbuss- resp. lokom- km i tågtjänst	
					snäll- o. person- tåg	mili- tär- o. bland. tåg	fjärr- gods- tåg	övr. gods- o. tjänste- tåg			
421	15 903	104	8 016 ³	75 984	80 010	99 ⁷	—	—	0 ³	10	Räls- bussar
135	3 173	15	1 970 ⁵	32 041	16 124	98 ¹	—	—	1 ⁹	8	Yo m. fl.
556	19 076	119	9 986 ⁸	59 801	96 134	—	—	—	—	10	Y m. fl.
2	5 259	3	909 ⁹	54 480	13 251	99 ⁷	—	—	0 ³	13	Normalsp.
—	—	—	165 ⁰	35 106							Yop m. fl.
—	—	—	89 ⁸	22 450	1 009	99 ⁸	—	—	0 ²	11	Yolt
—	—	—	0 ⁸	800							Yp
2	5 259	3	1 165 ⁵	44 148	14 260	—	—	—	—	13	Yt
											Smalspår
558	24 335	122	11 152 ³	57 665	110 394	—	—	—	—	10	Samtl.
558	24 335	122	11 071 ⁴	—	109 336	—	—	—	—	10	Å SJ
—	—	—	80 ⁹	—	1 058	—	—	—	—	13	3 fr. jvg
—	—	—	116 ¹	.	1 491	—	—	—	—	13	Fr. r. å SJ
Tjänstgöringstimmar											Loko- motorer
25 495	309	460	26 384	1 011	.	.	—	—	.	.	Z
25 169	1 269	—	26 608	1 495	.	.	—	—	.	.	Z2, 3
83 785	759	96	86 530	1 971	.	.	—	—	.	.	Z4
34 805	464	144	36 083	1 879	.	.	—	—	.	.	Z5
6 522	57	—	6 969	2 178	.	.	—	—	.	.	Z6
175 776	2 858	700	182 574	1 657	.	.	—	—	.	.	Normalsp.
1 416	317	—	1 733	1 114	.	.	—	—	.	.	Zp
1 883	—	—	1 883	1 883	.	.	—	—	.	.	Z2p
5 171	135	—	5 306	1 361	.	.	—	—	.	.	Zt
8 470	452	—	8 922	1 373	.	.	—	—	.	.	Smalspår
184 246	3 310	700	191 496	1 641	1 965	1 ⁷	—	—	98 ³	64	Samtl.

ägtjänst och av ensam lokomotor evalverats till timmar genom delning med 10. — ²⁾ Av vagnar i tåg- men ej i väx-
ingsrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå icke.
— ³⁾ Ängelholm—Klippans järnväg, trafikerad av SJ.

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

Slags	Fordons-		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon							Av antalet fordon i tjänst voro					
	litt.	befintliga ¹⁾	i tjänst	aktiv tjänst ²⁾	reparation ³⁾	revision ³⁾	pannspolning	överliggning ⁴⁾	avställning		i aktiv tjänst ⁵⁾	under rep. eller rev. ⁶⁾	under pannspolning %	överliggning ⁴⁾ %	avställda ⁵⁾⁶⁾ %
									a ⁵⁾	b ⁶⁾					
Elektrio lok (Samliga normalspårlo)															
Enkellok															
Bg, Bs		10 ⁰	10 ⁰	313	39	9	—	3	1	—	85 ⁸	13 ¹	—	0 ⁸	0 ³
Dg		178 ⁸	178 ⁸	335	17	5	—	5	1	2	91 ⁸	6 ⁰	—	1 ⁴	0 ⁸
Dk		83 ²	83 ²	338	18	8	—	—	1	—	92 ⁶	7 ¹	—	—	0 ²
Ds		58 ⁰	58 ⁰	343	14	5	—	—	1	2	94 ⁰	5 ²	—	—	0 ⁸
F		4 ³	4 ³	322	34	8	—	—	1	—	88 ²	11 ⁵	—	—	0 ³
Ha, Hb		61 ⁰	60 ⁵	311	33	4	—	13	2	2	85 ²	10 ¹	—	3 ⁶	1 ¹
Hc		12 ⁰	12 ⁰	317	34	2	—	7	1	4	86 ⁸	9 ⁹	—	1 ⁹	1 ⁴
Hd		4 ⁰	4 ⁰	240	119	6	—	—	—	—	65 ⁸	34 ²	—	—	—
M		17 ⁰	17 ⁰	287	72	—	—	—	6	—	78 ⁶	19 ⁷	—	—	1 ⁷
Oc		1 ⁰	1 ⁰	106	93	3	—	31	132	—	29 ⁰	26 ³	—	8 ⁵	36 ²
Od		10 ⁰	10 ⁰	319	10	5	—	26	1	4	87 ⁴	4 ¹	—	7 ¹	1 ⁴
Pa		2 ⁰	2 ⁰	326	24	4	—	11	—	—	89 ³	7 ⁷	—	3 ⁰	—
Pb		4 ⁰	4 ⁰	328	37	—	—	—	—	—	89 ⁹	10 ¹	—	—	—
Ua		3 ⁰	3 ⁰	325	33	2	—	1	4	—	89 ⁰	9 ⁶	—	0 ³	1 ¹
Ub		60 ⁰	59 ⁹	337	17	6	—	4	—	1	92 ³	6 ³	—	1 ¹	0 ³
• (LKAB) ..		6 ⁸	6 ⁸	329	25	7	—	2	—	2	90 ²	8 ⁸	—	0 ⁵	0 ⁵
Uc		1 ⁰	1 ⁰	278	25	—	—	34	28	—	76 ²	6 ⁸	—	9 ³	7 ⁷
Öa		2 ⁰	2 ⁰	249	25	1	—	62	—	28	68 ²	7 ¹	—	17 ⁰	7 ⁷
Öb		8 ⁰	7 ⁸	254	14	2	—	80	2	13	69 ⁶	4 ⁴	—	21 ⁹	4 ¹
Öc		12 ⁰	11 ⁸	263	54	4	—	33	1	10	72 ¹	15 ⁹	—	9 ⁰	3 ⁰
Öd		3 ⁹	3 ⁹	343	8	2	—	2	2	8	94 ⁰	2 ⁷	—	0 ⁶	2 ⁷
Summa		542 ⁰	541 ⁰	327	23	5	—	6	1	3	89 ⁶	7 ⁷	—	1 ⁶	1 ¹
Dubbellok															
Oa, Ob		13 ⁹	13 ⁹	279	35	10	—	31	5	5	76 ⁵	12 ³	—	8 ⁵	2 ⁷
Of, Of 2 ...		21 ⁰	21 ⁰	284	51	3	—	23	3	1	77 ⁸	14 ⁸	—	6 ⁸	1 ¹
Summa		34 ⁹	34 ⁹	282	44	6	—	26	4	3	77 ³	13 ⁷	—	7 ¹	1 ⁹
Ånglo k															
Normalsp. 1 435 mm.															
A, A2		8 ⁰	5 ⁷	259	53	8	11	12	4	18	71 ⁰	16 ⁷	3 ⁰	3 ³	6 ⁰
A3-7		12 ⁵	12 ²	241	84	3	10	9	4	14	66 ⁰	23 ⁹	2 ⁷	2 ⁵	4 ⁹
B, B4		90 ⁵	80 ⁷	266	49	9	11	15	6	9	72 ⁹	15 ⁹	3 ⁰	4 ¹	4 ¹
B2, 3		5 ⁰	4 ⁸	229	35	36	23	3	28	11	62 ⁷	19 ⁵	6 ³	0 ⁸	10 ⁷
C		16 ⁰	3 ⁰	307	38	10	6	1	3	—	84 ¹	13 ¹	1 ⁷	0 ²	0 ⁸
C2, 3, 6		6 ⁰	5 ⁵	244	54	4	11	20	26	6	66 ⁸	15 ⁹	3 ⁰	5 ⁵	8 ⁸
E, E2		130 ⁰	127 ⁸	267	46	10	11	19	5	7	73 ²	15 ³	3 ⁰	5 ²	3 ³
E3-9		25 ⁰	25 ⁰	250	63	11	16	20	3	2	68 ⁴	20 ³	4 ⁴	5 ⁵	1 ⁴
G, G2-7 ...		22 ⁸	16 ³	207	80	6	6	23	13	30	56 ⁷	23 ⁶	1 ⁷	6 ³	11 ⁷
J		46 ⁰	46 ⁰	274	41	16	15	9	5	5	75 ¹	15 ⁶	4 ¹	2 ⁵	2 ⁷
K		25 ⁰	23 ¹	253	50	3	9	34	5	11	69 ³	14 ⁵	2 ⁵	9 ³	4 ⁴
K2-4		60 ³	55 ⁹	255	37	7	15	27	7	17	69 ⁹	12 ¹	4 ¹	7 ⁴	6 ⁵
K6, 8, 10, 13, 15, 21, 22 ...		8 ⁵	8 ⁵	237	55	19	18	18	14	4	65 ⁰	20 ³	4 ⁹	4 ⁹	4 ⁹
K5, 7, 9, 14, 16-20		16 ⁵	12 ¹	257	38	21	18	17	2	12	70 ⁴	16 ²	4 ⁹	4 ⁷	3 ⁸
L		47 ⁰	46 ³	274	52	11	10	6	4	8	75 ¹	17 ²	2 ⁷	1 ⁷	3 ³
L2, 4-8, 11, 12, 14-16, 18, 20-23 ...		55 ¹	50 ²	242	55	18	18	21	5	6	66 ³	20 ⁰	4 ⁹	5 ⁸	3 ⁰
L9, 10, 13, 17, 19		11 ⁰	10 ⁵	259	23	25	24	16	10	8	71 ⁰	13 ¹	6 ⁵	4 ⁴	5 ⁰
N		39 ⁰	36 ⁹	276	33	9	12	28	5	2	75 ⁶	11 ⁵	3 ³	7 ⁷	1 ⁹
N2, 4		3 ⁵	3 ⁴	236	81	—	7	20	6	15	64 ⁷	22 ¹	1 ⁹	5 ⁵	5 ⁸
N3		2 ⁰	2 ⁰	218	47	48	37	12	—	3	59 ⁷	26 ⁰	10 ²	3 ³	0 ⁸
Q		3 ⁰	2 ²	183	76	13	7	37	26	23	50 ¹	24 ⁴	1 ⁹	10 ¹	13 ⁵
R		3 ⁰	0 ³	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
S		44 ⁰	43 ⁸	270	31	25	28	6	4	1	73 ⁹	15 ³	7 ⁷	1 ⁷	1 ⁴
S2-10		31 ⁰	30 ⁹	270	41	13	27	9	4	1	73 ⁹	14 ⁸	7 ⁴	2 ⁵	1 ⁴

¹⁾ Skilnaderna mellan medelantal befintliga och medelantal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda dels vid huvudverkstaden i Örebro, sammanlagt 12² ånglok och 8⁵ lokomotorer, dels å andra uppställningsplatser, sammanlagt 1⁰ ellok, 70⁸ ånglok, 13⁰ motorvagnar, 9³ rälsbussar och 45³ lokomotorer. Dessa fordon voro dock under året i aktiv tjänst under sammanlagt 6844 dagar, nämligen elektrolok 256, ånglok 4935, motorvagnar 182, rälsbussar 845 och lokomotorer 626 dagar, samt under reparation m. m. under 957 dagar, nämligen elektrolok 18, ånglok 698, motorvagnar 31, rälsbussar 117 och lokomotorer 153 dagar, vilka icke medräknats vid uträkningen av medelantalen dagar för ovan i tabellen angivna, i tjänst varande fordon. —

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

släkt	Fordons- lit.	Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon						Av antalet fordon i tjänst voro						
		befint- liga ¹⁾	i tjänst	aktiv tjänst ²⁾	repara- tion ³⁾	revis- ion ³⁾	pans- spol- ning	över- ligg- ning ⁴⁾	avställning		i akti- v ⁷⁾ tjänst ⁷⁾	under rep. eller rev. ⁸⁾	under pans- spol- ning	över- lig- gan- de ⁴⁾	av- ställ- da ⁶⁾	
									a ⁶⁾	b ⁶⁾						%
A n g i o k	T, T2	8·9	6·5	251	33	4	9	25	7	36	68·8	10·2	2·5	6·8	11·7	
	W, W2	8·0	6·8	237	31	17	15	29	19	17	65·0	13·1	4·1	7·9	9·9	
	Å, Å2, 7, 10-12	10·2	4·9	171	45	8	18	31	13	79	46·9	14·5	4·9	8·5	25·2	
	HHJ, SSJ ...	1·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summa	739·5	671·3	260	46	12	15	17	6	9	71·2	15·9	4·1	4·7	4·1	
	Smalsp. 891 mm.															
	Bp, Ep, L4p, L8p, L12p, L14p, Sp ...	10·0	9·9	245	83	1	9	18	8	1	67·1	23·0	2·5	4·9	2·5	
	Cp, Lp, L2p, L3p, L5p-L7p, L9p-L11p, L13p, Np, N2p, S2p, Åp	29·8	27·3	224	58	7	8	38	13	17	61·4	17·8	2·2	10·4	8·2	
	Gp.....	3·0	3·0	236	39	11	9	68	—	2	64·7	13·7	2·5	18·6	0·5	
	Summa	42·8	40·2	230	63	6	8	35	11	12	63·0	18·9	2·2	9·6	6·3	
1 067 mm.																
L2t, L3t, Nt...	8·0	8·0	281	36	9	17	20	2	—	77·0	12·3	4·7	5·5	0·5		
Ct, C2t-C8t, Kt, K2t, Lt, L4t- L6t, St, S2t-S7t	37·0	37·0	260	41	5	17	27	15	—	71·2	12·6	4·7	7·4	4·1		
Summa	45·0	45·0	263	40	6	17	26	13	—	72·0	12·6	4·7	7·1	3·6		
M o t o r v a g n a r	Elektro: Xoa2, Xoa4, Xa1, Xa3 ...	15·0	14·6	288	60	2	—	2	2	11	78·9	17·0	—	0·5	3·6	
	Övriga: Xod1-Xod6, Xd1, Xd2, XDD1, XFD... Xog3, Xb2, Xg1, Xg3, XDg1, XDg2 ... Xog2p Xog3p, Xog4p, Xg4p-Xg6p ...	12·2	2·2	236	74	—	—	3	21	31	61·7	20·3	—	0·8	14·2	
		6·1	4·6	200	63	54	—	—	32	16	54·8	32·1	—	—	13·1	
		1·0	0·8	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
		2·7	1·8	99	223	3	—	—	40	—	27·1	61·9	—	—	11·0	
	Summa	22·0	9·4	187	100	29	—	1	31	17	51·2	35·4	—	0·3	13·1	
	R ä i s s u s a r	Yo, Yo1, Yo2, YDo1.....	107·0	105·5	283	63	8	—	3	5	3	77·5	19·5	—	0·8	2·2
		Y, YT	68·6	61·5	255	56	6	—	20	20	8	69·9	17·0	—	5·5	7·6
		Yp	4·0	4·0	145	111	6	—	7	87	9	39·7	32·1	—	1·9	26·3
		Yop, Yo1p ...	17·3	16·7	293	34	14	—	6	10	8	80·3	13·2	—	1·6	4·9
Yt.....		1·0	1·0	8	39	—	—	37	281	—	2·2	10·7	—	10·1	77·0	
Yot1		4·8	4·7	203	65	—	—	43	48	6	55·6	17·8	—	11·8	14·8	
Summa		202·7	193·4	269	59	7	—	10	15	5	73·7	18·1	—	2·7	5·5	
L o k m o t o r e r	Z	55·2	26·1	192	39	7	—	56	50	21	52·6	12·6	—	15·3	19·5	
	Z2, Z3	21·0	17·8	214	52	3	—	44	45	7	58·6	15·1	—	12·1	14·2	
	Z4	53·4	43·9	230	67	4	—	54	4	6	63·0	19·5	—	14·8	2·7	
	Z5	21·0	19·2	232	34	7	—	75	4	13	63·6	11·2	—	20·5	4·7	
	Z6	4·4	3·2	154	147	7	—	17	32	8	42·2	42·2	—	4·7	10·9	
	Zp	2·0	1·6	265	18	—	—	68	—	14	72·6	5·0	—	18·6	3·8	
	Z2p	1·0	1·0	284	15	—	—	61	—	5	77·8	4·1	—	16·7	1·4	
	Zt	4·0	3·9	194	51	—	—	28	92	—	53·1	14·0	—	7·7	25·2	
	Summa	162·0	116·7	217	54	5	—	55	24	10	59·4	16·2	—	15·1	9·3	

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 sön- 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 utlåning till banavdelningen, EJ m. d. och inkl. lok för uppvärmning av vagnar före tågs avgång m. m. — ⁶⁾ Inklusiv fordon under putsning. — ⁷⁾ Inklusiv fordon under gång till och från reparations- eller revisionsplats samt fordon i väntan på reparation eller revision å sådan plats.

Översikter över förbrukningen av elektrisk energi och bränsle samt kostnader härför.

Elektrisk energi.

Förbrukningsändamål, resp. kostnadens art	S J utom malmбанan						Malmбанan					
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen ¹⁾					
	År 1945	+ - mot f. å.	Vattenfallsstyrelsen ¹⁾	+ - mot f. å.	Sydsvenska Kraft-A.B. ¹⁾	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.				
<i>Energiförbrukning i miljoner kWh.</i>												
Lev. totalmängd ²⁾	868·2	+	41·4	692·4	+	28·1	175·8	+	13·3	66·8	-	9·0
Härav använd för:												
tågtjänst ³⁾ :												
inkl. förluster ⁴⁾ ...	835·3	+	38·3	668·1	+	26·1	167·2	+	12·2	48·4	-	9·7
exkl. » ⁵⁾ ...	683·5	+	28·3	545·7	+	19·9	137·8	+	8·4	43·0	-	8·8
varav för viss upp- värmning ⁶⁾	34·2	+	7·5	26·1	+	3·8	8·1	+	3·7	-	-	-
belysning å bangårdar m. m., inkl. förl. ⁷⁾	26·4	+	2·5	19·8	+	1·8	6·6	+	0·7	6·2	+	0·1
verkstadsdrift, inkl. förluster ⁸⁾	6·4	+	0·3	4·6	+	0·2	1·9	+	0·1	1·2	+	0·1
uppvärmning av vissa lokaler m. m., exkl. förluster ⁹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9·7	+	0·3
Förbrukn. pr lokkm ¹⁰⁾ år:												
1945, kWh.....	14·1	+	0·2	·	·	·	·	·	·	14·8	-	2·5
1944 ».....	13·9	+	0·3	·	·	·	·	·	·	17·3	+	0·5
1943 ».....	13·6	-	0·6	·	·	·	·	·	·	16·8	-	2·4
1942 ».....	14·2	+	0·3	·	·	·	·	·	·	19·2	+	3·5
1941 ».....	13·9	+	0·4	·	·	·	·	·	·	15·7	-	0·6
<i>Energikostnad i tusental kronor.</i>												
Fasta avgifter.....	2 765·0	+	49·1	2 311·7	+	45·8	453·3	+	3·3	1 000·0	-	-
Rörliga ».....	13 822·4	+	1 094·5	10 637·4	+	819·9	3 185·0	+	274·6	238·4	-	68·2
Summa	16 587·4	+	1 143·6	12 949·1	+	865·7	3 638·3	+	277·9	1 238·4	-	68·2
<i>Medelkostnad per kWh, öre.</i>												
Fast avgift.....	0·318	-	0·011	0·334	-	0·007	0·258	-	0·019	1·497	+	0·178
Rörlig ».....	1·592	+	0·053	1·336	+	0·058	1·812	+	0·021	0·357	-	0·048
Total avgift.....	1·910	+	0·042	1·870	+	0·051	2·070	+	0·002	1·854	+	0·130

¹⁾ Av andra leverantörer, såsom kommunala elektricitetsverk m. fl., till vissa verkstäder och reparationsplatser vid SJ ävensom för belysningsändamål m. m. till SJ levererade mängder elektrisk energi *ingå ej*, emedan räkningar å sådana leveranser icke passera elektrotekniska byrån och ifrågasvarande mängder därför icke utan jämförelsevis omfattande, särskild rapportering skulle kunna utgivas. Dessa mängder kunna emellertid uppskattningsvis beräknas hava för år 1945 utgjort c:a 1 % av här ovan angivna mängder. —

²⁾ I allmänhet mätt vid leveransställena. Vid SJ utom malmбанan trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarestationernas intagssidor. Vid malmбанan dels enfasström, 15 p/s, mätt vid kraftverket i Porjus, och dels trefasström, 50 p/s, mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ³⁾ Å lok och motorvagnar dels som dragkraft, dels för belysning och uppvärmning av lok, motorvagnar och vagnar förbrukad energi. — ⁴⁾ Vid SJ utom malmбанan trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarestationernas intagssidor, och vid malmбанan enfasström, 15 p/s, mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ⁵⁾ Mätt i driftcentralerna (omformare- resp. transformatorstationer). — ⁶⁾ Mätt vid förbrukningsplatserna, fasta, större värmeposter vid SJ utom malmбанan. Energimängderna använda för uppvärmning av stillastående tågsätt. Motsvarande bruttomängder kunna icke beräknas med tillräcklig noggrannhet. — ⁷⁾ Mätt i driftcentralerna och, vad beträffar malmбанan, omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ⁸⁾ Vid huvudverkstäderna i Örebro, Malmö och Notvikens samt driftverkstaden i Hagalund övre. Mätt vid förbrukningsplatserna och omräknad till värde, avseende omformarestationernas intagssida, vad beträffar vid SJ utom malmбанan belägna verkstäder, och kraftverket i Porjus, vad beträffar Notvikens huvudverkstad. — ⁹⁾ Mätt vid fasta, större värmeposter och förbrukad dels för uppvärmning av stillastående tågsätt, dels och huvudsakligen för uppvärmning av lokaler. Motsvarande bruttomängder kunna icke beräknas med tillräcklig noggrannhet men torde motsvara skillnaden mellan totala till malmбанan levererade bruttomängden och summan av de specificerade bruttomängderna. — ¹⁰⁾ Beräknad, vad beträffar år 1945, på grundval av ovan angiven förbrukning för tågtjänst, inkl. förluster, samt antal lokkilometer för elektrolok och elektromotorvagnar enligt uppgift å sid. 47, kol. b) samt, vad beträffar övriga år, motsvarande mängder och antal för åren 1944—1941.

Stenkol, brännorv och lokved.

Här ingå 66 534¹⁾ ton utländska (f. å. 117 728), 36 138 ton svenska (f. å. 28 015) stenkol, 114 050 ton brännorv (f. å. 100 478) och 1 641 892 m³ ved, varav 1 633 000 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för elduppgöring å loken (f. å. 1 135 630, varav 1 128 000 som lokbränsle). De svenska stenkolen, brännorven och veden äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med 0·84, 0·30 (sv. kol resp. torv) samt 0·19, 0·17, 0·16 och 0·11 (ved); jfr. not 1 å sid. 56.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad	
	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	per ton	
ton	ton	kg	kg	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Ånglok	422 999	+ 45 641	1 478	+ 20	51 550·0	+ 9 632·8	180·13	+ 18·22	121·87	+ 10·79

	Kostnad (exkl. transportkostnader å SJ) samt förbrukningspris i medeltal för året							
	Per ton utländska stenkol		Per ton svenska stenkol		Per ton loktorv		Per m ³ ved	
	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Kostnad.....	65·00	—	36·96	+ 1·96	60·00	—	23·09	+ 0·34
Medelförbrukningspris..	65·00	—	37·00	+ 2·00	60·00	+ 6·25	2) 23·25	+ 0·50

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

¹⁾ Inkl. 340 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 not 1 å sid. 56), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Oljebränsle samt gengasved och -träkol.

Bränsleslag	Förbrukad mängd				Kostnad (exkl. transp.-kostn. å SJ ¹⁾)				Medelförbrukningspris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 8)	
	Summa		Summa		Medelkostnad per liter					
	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.	År 1945	+ - mot f. å.
Fordon	liter	liter	tusental kr.	tusental kr.	öre	öre	kr. pr hl	kr. pr hl	kr. pr hl	kr. pr hl
<i>Bentyl o. motyl:</i>										
Motorvagnar	65	— 55	0·1	—	80·3	+ 9·6	} öre pr l.) bent. 54·0 mot.) 84·2	} öre pr l.)	}	}
Rälsbussar	38 590	+ 36 890	24·8	+ 23·2	64·2	— 6·8				
Lokomotorer	18 284	+ 17 659	11·7	+ 11·3	64·0	— 4·0				
Summa	56 939	+ 53 994	36·6	+ 34·5	64·2	— 6·1				
<i>Solarolja:</i>										
Motorvagnar	64 156	+ 64 156	21·0	+ 21·0	32·8	—	} 42·6	}	}	}
Rälsbussar	101 490	+ 101 490	40·9	+ 40·9	40·3	—				
Lokomotorer	21 973	+ 21 973	6·8	+ 6·8	30·8	—				
Summa	187 619	+ 187 619	68·7	+ 68·7	36·6	—				— 10·4
<i>Fotogen:</i>										
Lokomotorer	454	— 746	0·2	— 0·4	52·9	+ 2·9	51·0	— 2·00		
<i>Gengasved:</i>										
Motorvagnar	hl.	hl.	34·2	— 14·9	2·42	+ 0·14	} 2·75	}	}	}
Rälsbussar	420 393	+ 103 143	1 060·9	+ 311·9	2·52	+ 0·16				
Lokomotorer	96 239	+ 11 849	242·8	+ 52·6	2·52	+ 0·27				
Summa	530 766	+ 107 601	1 337·9	+ 349·6	2·52	+ 0·18				+ 0·47
<i>Gengasträkol:</i>										
Motorvagnar	168	— 712	1·1	— 2·6	6·53	+ 2·35	} 4·75	}	}	}
Rälsbussar	24 771	— 552	119·3	+ 4·5	4·82	+ 0·29				
Lokomotorer	40 746	— 2 105	206·6	— 30·2	5·07	— 0·46				
Summa	65 685	— 3 369	327·0	— 28·3	4·98	— 0·17				+ 0·09

Oljebränsle-, gengasved- och träkolförbrukningen samt kostnader för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 58—59.

¹⁾ Och exkl. skatt å bensin, bentyl och motyl, som ingår i SJ förbrukningspris men av staten återbäres för i järnvägsdrift förbrukade mängder och gottskrives vederbörliga bränsleutgiftskonton. — ²⁾ Vid leverans i fat. — ³⁾ Motyl 25 (75 % bensin).

Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbruk							Per 100 lokkm
Littera- grupp- nr (=art- konto- nr)	Littera		Utländska stenkol	Sten- kols- briketter	Svenska stenkol	Bränn- torv	Ved	S:a efter evalv. till utl. kol ¹⁾		
			ton	ton	ton	ton	m ³	ton	kg	
Elektrolok se sid. 58.										
Ånglok.										
01	A, A2	5·7	2 740	—	144	63	10 176	4 576	1 568	
02	A3—7	12·2	3 015	—	621	1 085	32 509	9 426	1 501	
04	B, B4	80·7	15 200	107	3 546	7 104	253 288	63 754	1 752	
05	B2, 3	4·8	804	—	—	—	381	868	628	
07	C	3·0	7	—	—	1	10 883	1 839	1 191	
08	C2, 3, 6	5·5	321	—	4	834	8 709	2 206	1 357	
09	E, E2	127·8	6 477	22	3 692	8 645	457 403	90 160	1 691	
10	E3—9	25·0	212	—	136	12 069	70 588	18 212	1 595	
12	G, G2—7	16·3	2 771	—	196	763	29 761	8 286	2 175	
14	J	46·0	1 723	—	977	7 240	104 988	23 637	1 226	
16	K	23·1	1 639	2	3 005	6 516	37 351	13 108	3 052	
17	K2—4	55·9	1 384	—	1 264	5 708	45 414	12 689	1 509	
18	K6, 8, 10, 13, 15, 21, 22	8·5	20	—	1	848	5 396	1 353	776	
19	K5, 7, 9, 14, 16—20	12·1	26	—	—	195	15 531	2 737	788	
21	L	46·3	3 843	—	6 173	5 841	185 144	41 872	1 554	
22	L2, 4—8, 11, 12, 14—16, 18, 20—28	50·2	832	—	164	7 301	64 343	15 416	812	
23	L9, 10, 13, 17, 19	10·5	14	—	—	140	7 198	1 295	484	
25	N	36·9	497	—	1 632	10 578	56 423	16 326	2 764	
26	N2, N4	3·4	1 002	—	150	22	6 173	2 148	2 416	
27	N3	2·0	110	—	110	877	2 201	989	2 279	
29	Q	2·2	140	—	5	—	4 017	819	1 476	
31	R	0·3	261	—	—	—	312	314	3 271	
34	S	43·8	8 190	209	12 974	18 987	77 728	39 277	1 885	
35	S2—10	30·9	4 311	—	35	57	46 309	12 156	825	
37	T, T2	6·5	77	—	43	1 568	9 577	2 500	2 756	
38	W, W2	6·8	681	—	624	982	5 094	2 429	1 270	
39	Å, Å2, 7, 10—12	4·9	367	—	639	303	590	1 027	1 434	
	S:a normalspår	671·3	56 664	340	36 135	497 727	1 547 487	389 419	1 548	
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12p, 14p, Sp	9·9	387	—	—	4 360	11 836	4 559	1 021	
41	Cp, Lp, L2p, 3p, 5p—7p, 9p—11p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp	27·3	1 518	—	3	1 096	33 719	7 742	888	
42	Gp	3·0	3	—	—	23	8 827	1 500	1 412	
44	L2t, 3t, Nt	8·0	2 920	—	—	7 148	1 085	6 677	1 237	
45	Ct, C2t—8t, Kt, K2t, Lt, L4t—6t, St, S2t—7t	37·0	4 702	—	—	3 696	38 938	13 102	871	
	S:a smalspår	85·2	9 530	—	3	16 323	94 405	33 580	968	
Samtliga SJ ånglok å SJ		756·5	66 194	340	36 138	114 050	1 641 892	422 999	1 478	
varav för lok: å I distriktet...		94·0	11 111	—	21	—	234 690	50 620	1 622	
	» II »	92·2	1 920	—	—	14 821	204 157	43 687	1 621	
	» III »	153·5	17 733	340	34 360	57 751	83 801	83 041	1 616	
	» IV »	141·3	12 674	—	—	—	479 874	93 431	1 517	
	» V »	83·5	9 383	—	—	—	215 792	45 700	1 638	
	» VI »	192·0	13 373	—	1 757	41 478	423 578	106 520	1 223	
Samtliga		756·5	66 194	340	36 138	114 050	1 641 892	422 999	1 478	

¹⁾ Svenska stenkol, brännorv och ved (lok- 1590 047, osort. 4 117, pann- 849, slipers- 46 669, löv- 49, barr- 161 m³) evalve-
rade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0·64, 0·50, 0·17, 0·17, 0·16,
0·11, 0·19 och 0·16. — ²⁾ Bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per bruttotonkm erhållen genom delning av bränsleförbrukningen,
resp. kostnaden per lokkm, inkl. till lokkm evalverade växlingstimmar m. m., med antalet bruttotonkm per lokkm i tågjänst.
I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalena 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.

Ur drivmedel, med fördelning på olika loktyper m. m.

Ang	K o s t n a d e r								Fordonslag, littera
	Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg(tjänst kr. ²)		
	Bränsle	Smörj- medel ³)	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Under- håll	
Per 1 000 bruttoton- km i tåg- tjänst (kg ²)									
80	421·6	17·6	82·9	144·43	6·03	27·06	7·41	1·39	Ånglok
86	1 047·8	32·9	220·0	166·90	5·24	34·68	9·59	1·99	A, A2
72	7 575·0	195·3	1 287·9	208·12	5·37	33·98	8·60	1·40	A3-7
57	58·7	4·4	62·5	42·47	3·18	42·26	3·86	3·82	B, B4
105	255·5	7·8	19·2	165·48	5·05	12·07	14·52	1·03	B2, 3
186	276·4	9·8	23·1	169·99	6·03	12·38	23·29	1·69	C
75	11 872·0	297·4	1 787·8	222·68	5·58	30·80	9·85	1·34	C2-3, 6
59	2 430·5	62·2	483·5	212·88	5·45	38·82	7·88	1·44	E, E 2
61	978·5	33·4	295·4	256·82	8·77	64·13	7·17	2·79	E3-9
106	3 076·5	99·8	645·6	159·55	5·18	31·02	13·75	2·67	G, G2-7
172	1 516·9	49·8	290·2	353·18	11·60	49·13	19·84	2·75	J
134	1 554·5	43·7	525·5	184·86	5·20	32·40	16·36	2·85	K
56	171·4	6·7	69·4	98·28	3·84	29·88	7·07	2·16	K2-4
91	365·4	11·3	98·9	105·15	3·25	21·80	12·09	2·51	K6, 8 m. fl.
138	5 223·1	156·6	729·9	193·87	5·81	26·24	17·16	2·31	K5, 7 m. fl.
68	2 024·5	66·8	699·9	106·66	3·52	34·10	8·96	2·85	L
59	177·6	4·7	78·7	66·44	1·76	23·49	8·10	2·87	L2, 4-8 m. fl.
127	2 029·1	40·9	331·2	343·57	6·93	28·40	15·75	1·30	L9, 10, 13 m. fl.
75	219·6	7·6	66·0	247·02	8·55	67·62	7·70	2·10	N
67	120·7	3·8	53·8	278·11	8·76	112·79	8·23	3·33	N2, N4
328	107·3	4·2	10·1	193·33	7·57	16·37	42·96	3·65	N3
102	24·6	1·1	10·3	256·25	11·46	92·79	7·98	2·89	Q
146	4 128·7	134·6	767·9	198·10	6·46	35·01	15·36	2·74	R
58	1 355·2	36·2	374·9	91·92	2·46	24·05	6·43	1·68	S
108	323·9	4·8	44·6	357·11	5·29	33·92	13·95	1·32	S2-10
137	255·5	9·8	37·7	133·56	5·12	17·95	14·36	1·93	T, T2
247	79·9	5·7	41·4	111·59	7·96	47·05	19·24	8·65	W, W2
88	47 670·4	1 348·9	9 138·3	189·55	5·36	32·01	10·77	1·81	Å, Å2 m. fl.
91	572·7	14·8	196·7	128·24	3·31	40·74	11·45	3·65	Å: a normalsp.
105	976·2	32·4	253·2	111·96	3·72	25·66	13·17	3·01	Bp, Ep m. fl.
60	211·5	4·7	13·3	199·15	4·43	10·97	8·51	0·47	Cp, Lp m. fl.
90	657·7	21·8	111·0	121·82	4·04	18·78	8·83	1·36	Gp
92	1 461·5	69·1	342·3	97·17	4·59	19·28	10·23	2·03	L2t, 3t, Nt
91	3 879·6	142·8	916·5	111·85	4·12	23·14	10·55	2·18	Ct, C2t-8t m. fl.
88	51 550·0	1 491·7	10 054·8	180·13	5·21	30·93	10·72	1·85	S: a smalsp.
80	6 238·1	206·0	5)362·6	199·84	6·60	·	9·84	·	Samtliga
85	5 904·5	106·7	5)463·1	219·06	3·96	·	11·47	·	I distriktet
109	8 229·1	292·5	5)759·3	160·12	5·69	·	10·82	·	II "
89	11 997·5	311·8	5)806·4	194·76	5·06	·	11·46	·	III "
89	5 698·9	182·0	5)487·8	204·20	6·52	·	11·10	·	IV "
79	13 481·9	392·7	5)808·3	154·78	4·51	·	10·05	·	V "
88	51 550·0	1 491·7	3 657·5	180·13	5·21	30·93	10·72	1·85	VI "

— 2) Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — 4) Härav enligt beräkning cirka 9 000 m³ använda för eldugggöring å lok och sålunda cirka 1 633 000 m³ som lokbränsle. — 5) Endast kostnader för vid driftverkständer och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete. De underhållskostnader, som uppstått vid huvudverkständerna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning.

Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel

Fordonslag, litteragruppernummer och littera		Medelantal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning									Per 100 rälsbusskm (ved och kol) hl	Per 1000 bruttoton km i tåg-tjänst (ved och kol) hl
			Gengas-		Brännolja (solar ²) tusental liter	Fotogen tusental liter	Bensin tusental liter	Bentyl tusental liter	Motyl tusental liter	Per 100 rälsbusskm (ved och kol) hl	Per 1000 bruttoton km i tåg-tjänst (ved och kol) hl		
			ved hl	kol hl									
Rälsbussar.													
32	Yo, Yo1, 2, YDo	107 ⁰	311 522	8 257	101 ⁵	—	—	23 ⁰	13 ²	4 ⁰	4 ⁰		
31	Y, YT	68 ⁶	60 223	12 949	—	—	—	0 ¹	1 ⁸	3 ⁷	4 ⁵		
	S:a normalspår	175 ⁶	371 745	21 206	101 ⁵	—	—	23 ¹	15 ⁰	3 ⁹	4 ¹		
34	Yop, Yo1p	17 ³	40 296	1 902	—	—	—	—	0 ⁴	4 ⁶	} 3 ⁷		
36	Yolt	4 ⁸	7 020	5	—	—	—	—	—	4 ³			
33	Yp	4 ⁰	1 301	1 658	—	—	—	—	0 ¹	3 ³			
35	Yt	1 ⁰	31	—	—	—	—	—	—	3 ⁹			
	S:a smalspår	27 ¹	48 648	3 565	—	—	—	—	0 ⁵	4 ⁵	3 ⁷		
	Samtliga SJ rälsbussar	202 ⁷	420 393	24 771	101 ⁵	—	—	23 ¹	15 ⁵	3 ⁸	4 ⁰		
										Per tjänstgörings-timme (ved och kol) hl			
Lokomotorer.													
61	Z	55 ²	7 572	6 658	1.4	0 ¹	—	1 ⁷	1 ⁴	0 ⁵⁴	—		
62	Z2, 3	21 ⁰	12 853	1 083	—	—	—	2 ⁹	2 ⁶	0 ⁵²	—		
63	Z4	53 ⁴	40 594	31 520	9 ⁰	0 ²	—	0 ²	0 ¹	0 ⁸³	—		
64	Z5	21 ⁰	24 492	1 307	—	—	—	7 ²	1 ⁶	0 ⁷¹	—		
65	Z6	4 ⁴	7 286	2	11 ⁶	0 ²	—	0 ¹	—	1 ⁰⁵	—		
	S:a normalspår	155 ⁰	92 797	40 570	22 ⁰	0 ⁵	—	12 ¹	5 ⁷	0 ⁷³	—		
66	Zp	2 ⁰	833	105	—	—	—	—	0 ¹	0 ⁵⁴	—		
67	Z2p	1 ⁰	806	33	—	—	—	—	—	0 ⁴⁵	—		
68	Zt	4 ⁰	1 803	38	—	—	—	—	0 ⁴	0 ³⁵	—		
	S:a smalspår	7 ⁰	3 442	176	—	—	—	—	0 ⁵	0 ⁴¹	—		
	Samtliga SJ lokomotorer	162 ⁰	96 239	40 746	22 ⁰	0 ⁵	—	12 ¹	6 ²	0 ⁷²	—		

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. 50. 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 beräkningen av de vid medeltalsberäkningarna använda antalen tonkm men mer än tvåaxlig buss med blott så stor del, som svarar mot alla axlarna utom en. För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedelta

mörjmedel och underhåll för lok m. m. av varje typ (forts.).

K o s t n a d e r								Fordonsslag, littera
Totala, tusental kr.			Per 100 rälsbuskm ¹⁾ , kr.			Per 1 000 bruttotonkm i tåg ²⁾ , kr. ²⁾		
Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Under- håll	
Rälsbussar.								
889·2	95·0	1 872·9	11·09	1·19	23·86	10·86	22·88	Yo, Yo1, 2, YDo.
213·7	24·5	444·2	10·84	1·24	22·54	12·99	27·01	Y, YT
1 102·9	119·5	2 317·1	11·04	1·20	23·20	11·22	23·68	Normalspår
113·2	12·7	171·0	12·44	1·40	18·79	18·03	31·89	Yop, Yo1p
18·2	3·7	37·5	11·03	2·24	22·73			Yo1t
11·5	1·9	37·7	12·81	2·12	41·98	22·72	116·22	Yp
0·1	—	0·7	12·50	—	87·50			Yt
143·0	18·3	246·9	12·27	1·57	21·18	9·54	16·47	Smalspår
1 245·9	137·8	2 564·0	11·17	1·24	22·99	11·00	22·65	Samtliga.
Per tjänstgöringstimme ³⁾								
Lokomotorer.								
56·0	9·0	89·4	2·12	0·34	3·39	—	—	Z
41·6	4·8	89·8	1·66	0·18	3·37	—	—	Z2, 3
263·5	27·4	291·8	3·05	0·32	3·37	—	—	Z4
73·7	7·5	91·9	2·04	0·21	2·55	—	—	Z5
23·2	4·2	41·5	3·32	0·60	5·95	—	—	Z6
458·0	52·9	604·4	2·51	0·29	3·31	—	—	Normalspår
2·7	0·6	3·2	1·54	0·35	1·85	—	—	Zp
2·3	0·2	1·1	1·22	0·11	0·58	—	—	Z2p
5·1	1·8	15·1	0·96	0·34	1·69	—	—	Zt
10·1	2·6	19·4	1·13	0·29	2·17	—	—	Smalspår
468·1	55·5	623·8	2·44	0·29	3·26	—	—	Samtliga.

per 1 000 tonkm beräknats, emedan medeltal för lokomotorer överhuvudtaget icke beräknas per kilometer utan per tjänstgöringstimme, eftersom med dem huvudsakligen utföres växlingstjänst och tonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporteras. — ²⁾ I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen lokomotorkm i tåg²⁾ och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 10; jfr not 1 å sid. 50. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset under olika perioder å olika orter.

Förbrukning av elektrisk energi och bränsle¹⁾ samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och underhåll (forts.).

Fordonsslag, litteragruppnummer och littera		Medelantal fordon i tjänst	K o s t n a d e r				Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tätgjäst kr. ³⁾			
			Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.					
			Smörjmedel ²⁾	Underhåll	Smörjmedel	Underhåll				
Elektrolök.										
(Normalsp., 1435 mm spårvidd).										
69	Bg, Bs.....	10·0	3·7	201·7	0·36	19·58	1·05			
51, 55, 58	Dg, Dk, Ds	320·0	1 541·9	6 104·0	3·49	13·70	0·87			
65	F.....	4·3	28·0	65·0	3·65	8·49	0·18			
64, 70, 71	Ha, b, c, d.....	76·3	67·5	941·7	1·38	17·56	1·01			
73	M.....	17·0	8·6	726·1	0·33	28·02	0·46			
52	Oa, b ⁴⁾	13·9	89·8	424·3	12·38	51·43	0·62			
53	Oc ⁵⁾	1·0	0·1	25·4	1·59	241·90	—			
54	Od	10·0	39·2	179·9	7·98	31·66	1·88			
68	Of, Of ²⁾	21·0	273·6	964·6	11·02	38·69	0·49			
56	Pa	2·0	7·1	66·5	5·36	49·15	8·01			
57	Pb	4·0	48·6	49·9	12·32	12·48	1·04			
59	Ua	3·0	2·9	26·3	2·54	13·99	0·57			
60	Ub	66·7	147·8	648·2	5·62	15·63	0·52			
62	Uc	1·0	0·9	2·9	5·00	10·70	0·38			
66	Öa	2·0	0·1	7·6	0·49	24·44	19·55			
61	Öb	7·8	0·8	71·9	0·69	38·47	25·28			
63	Öc	11·8	5·0	117·7	2·20	32·48	4·28			
72	Öd	3·9	0·3	61·6	0·36	46·32	9·44			
Samtliga SJ elektrolök		575·9	2 265·9	10 685·3	3·72	16·74	0·43			
varav å I—V distr. utom malmbanan		514·1	2 038·1	8 797·4	3·52	14·53	0·38			
» » malmbanan		61·8	226·2	1 881·7	7·37	57·28	1·27			
» » främ. jvg (Rgn—Narvik)...		·	1·6	6·2	5·71	22·14	0·48			
Elektromotorvagnar.										
Normalsp. (1435 mm) (litt.-gruppnr 01)										
		14·6	26·1	172·6	1·65	10·91	2·14			
Bränsleförbrukning										
Medelantal vagnar i tjänst	Gengas-		Brännolja »solar» tusental liter	Bensin, bentyl och motyl liter	Ved och kol					
	ved hl	kol hl			Per 100 motorvagn-km ³⁾ , hl	Per 1 000 bruttotonkm i tätgjäst ³⁾ , hl				
Förbränningsmotorvagnar⁶⁾.										
Normalsp. (1435 mm) (litt.-gruppnr 11, 12)										
		6·8	10 544	924	64 156	—	4·01	1·3		
Smalsp. (891 mm) (litt.-gruppnr 13, 14)										
		2·6	3 590	28	—	⁸⁾ 65	7·35	2·8		
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 tätgjäst, kr. ³⁾			
	Bränsle ²⁾	Smörjmedel ²⁾	Underhåll	Bränsle	Smörjmedel	Underhåll	Bränsle	Underhåll		
Normalspåriga										
		6·8	47·6	11·3	104·0	16·66	3·96	36·40	5·55	12·13
Smalspåriga										
		2·6	8·7	2·5	66·6	17·68	5·08	135·37	6·80	52·07

¹⁾ Uppgifter rörande elektrolökens och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tills vidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifters uteslutande ur 1932 års drifttjänststatistik; se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 54. — ²⁾ Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle- och smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ³⁾ Medelantalen erhållna genom delning av underhållskostnaden per lokkm med antalet bruttotonkm per lokkm i tätgjäst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalerna ingå icke tonkm av lok. Av tonkm för motorvagnar är så stor del, som svarar mot 1 axel, räknad som tonkm av lok. — ⁴⁾ Se not 4 å sid. 47. — ⁵⁾ Med lok litt Oc utfördes endast växlingstjänst, för vilken bruttotonkm icke rapporteras, varför medeltal per 1 000 bruttotonkm icke beräknats för detta. — ⁶⁾ Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 58. — ⁷⁾ Inklusive till kilometer evalverade växlings-, stations- och reservtjänsttimmar; jfr not 1 å sid. 46. — ⁸⁾ Endast motyl.

Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar.

Vagnslag och littera	Antal vagnaxlar i medeltal under året ¹⁾	Vagnaxelkm av S J vagnar i tusental ²⁾				Vagnaxelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad ³⁾	
		Å S J	Å främmande järnvägar	I färjetrafik å svensk sträcka	Summa		kronor	per 1000 vagnaxelkm kr.
Personvagnar:								
2-axliga: C, EC	1 888	.	.	.	.	.	.	.
CD, ECD	34	.	.	.	.	.	.	.
CDF, ECDF	10	.	.	.	.	.	.	.
CF, ECF	346	.	.	.	.	.	.	.
4-axliga: CC2	212	.	.	.	.	.	.	.
Summa	2 490	.	.	.	.	.	3 480 626	.
4-axliga: A _o	256	.	.	.	.	.	.	.
ABC _o	44	.	.	.	.	.	.	.
A _{Co}	204	.	.	.	.	.	.	.
B _o , EB _o	240	.	.	.	.	.	.	.
BC _o , EBC _o	1 540	.	.	.	.	.	.	.
BF _o , EBF _o	60	.	.	.	.	.	.	.
EBD _o , EBDFO	8	.	.	.	.	.	.	.
C _o , EC _o	3 464	.	.	.	.	.	.	.
CD _o , ECD _o , ECDF _o	76	.	.	.	.	.	.	.
CF _o , ECF _o	180	.	.	.	.	.	.	.
R _o	144	.	.	.	.	.	.	.
RC _o	20	.	.	.	.	.	.	.
Summa	6 236	.	.	.	.	.	10 278 936	.
Post- och resgodsvagnar samt rälsbussläpvagnar:								
2-axliga: D, ED	40	.	.	.	.	.	.	.
DF	70	.	.	.	.	.	.	.
F, EF	1 406	.	.	.	.	.	.	.
UF	120	.	.	.	.	.	.	.
Summa	1 636	.	.	.	.	.	1 088 447	.
4-axliga: D _o , ED _o	96	.	.	.	.	.	.	.
DF _o , EDF _o	400	.	.	.	.	.	.	.
F _o , EF _o	268	.	.	.	.	.	.	.
UCF _o , UCDF _o	92	.	.	.	.	.	.	.
Summa	856	.	.	.	.	.	780 375	.
Summa person-, post- och resgodsvagnar	11 218	1 054 910	13 881	27	1 068 818	95 277	15 628 384	14'62
Härav smalspåriga	654	.	.	—	38 140	58 318	491 687	12'89
Slutna godsvagnar:								
2-axliga: G, H	19 726	560 821	4) 17 619	80	608 550	30 850	3 589 227	5'90
Härav smalspåriga	864	9 124	237	—	9 361	10 835	93 117	9'93
Öppna gods- och specialvagnar:								
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q;	44 891	989 917	4) 58 238	94	1 048 249	23 351	5 757 004	5) 7'07
3-axliga: Ia, M, Q 12, 34, Sa;								
4-, 6- och 10-axliga: Ib, Mb, Ob, Q, Sb, d.								
Härav smalspåriga	4 080	29 583	289	—	29 872	7 322	267 345	6) 8'95
Malmvagnar (å malmb.): 3-axl: M	10 269	66 967	4 156	—	71 123	6 927	984 193	13'84
Trafikpresenningar	—	—	—	—	—	—	1 417 422	1'40

¹⁾ Inklusive 1 450 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilkas vagnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhöriga Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. — ²⁾ Inklusive det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämnda 1 450 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen: av person-, post- och resgodsvagnar 14 258 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnägn, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 93 366 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 10 760 000 km. Icke heller ingå här av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda axelkm. För dessa fordon räknas endast »lokk» (se sid. 46 och 50), emedan underhållskostnader för de delar av motorvagn resp. rälsbuss, som motsvara person-, post- och resgodsavdelningar, 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 vagnägn. — 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 (23 351 × 1 450 = 33 858 950), vilket antal troligen är i överkant. — ⁶⁾ Exkl. kostnad för trafikpresenningar.

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade motorvagnar och rälsbussar.

Motorvagnar										Rälsbussar										
Littera	Huvudverkstäder									Littera	Huvudverkstäder									
	Örebro			Malmö			Samtliga huvudverkst.				Örebro			Halmstad			Samtliga huvudverkst.			
	Rep.-klass										Rep.-klass									
	A	B	C	A	B	C	A	B	C		A	B	C	A	B	C	A	B	C	
Xa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Yo	15	2	—	—	1	4	15	3	4
Xoa2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	Yo1	23	23	1	—	3	—	23	26	1
Xoa4	2	3	—	2	—	20	4	3	20	Yo2	—	—	—	—	1	2	—	1	2	
X2	1	—	—	—	—	—	1	—	—	YDo1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	
Xo1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	Y	15	2	3	—	—	2	15	2	5	
Xo2 p	1	—	—	—	—	—	1	—	—	Yolp	1	2	—	—	—	—	1	2	—	
Xo3 p	—	—	1	—	—	—	—	—	1	Yp	—	2	—	—	—	—	—	2	—	
Xo5	—	—	1	—	—	—	—	—	1											
Xo6	1	—	—	—	—	—	1	—	—											
Summa	5	3	4	2	—	24	7	3	30	Summa	54	32	4	—	5	8	54	37	12	

¹⁾ Rep. i Notviken.

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	Huvudverkstäder															Drift- och priv. verkstäder						
	Örebro och Tillberga ¹⁾					Borås			Ystad, Hälsingborg, Halmstad och Ronneby ²⁾			Östersund				Samtliga huvudverkst.		Växjö	Kalmar Verkstads A.-B.			
	Reparationsklass																					
	II	III	IV	V	III	IV	V	II	III	IV	V	III	IV	V	II	III	IV	V	IV	II	III	V
A	—	5	—	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	2	—	—	—
B	9	8	2	18	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	9	8	2	21	—	—	—
C	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
E	8	11	—	4	4	—	1	—	1	—	8	15	1	1	8	31	1	14	—	—	—	—
G	1	2	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	5	—	—	—	—
J	3	4	—	1	2	1	—	—	—	—	4	7	—	—	3	13	1	5	—	—	—	—
K	6	5	—	1	8	—	—	1	4	—	9	6	—	—	7	23	—	10	—	—	1	—
L	6	4	3	—	4	—	—	10	1	3	5	1	2	6	23	5	5	—	—	—	1	1
N	1	6	—	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	9	—	1	—	—	—	—
Q	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
S	9	7	—	2	2	—	1	—	10	—	16	1	—	—	9	20	—	19	—	—	—	—
T	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—
W	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Å	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
Smalsp.	1	—	—	—	2	—	—	3	9	1	18	—	—	—	4	11	1	18	2	2	7	5
Summa	44	53	7	36	26	1	2	6	34	2	65	35	2	3	50	148	12	106	2	2	9	6

¹⁾ Tillberga (1 B-, 2 S-pannor kl. II, 3 A-pannor, 1 C-, 1 N-panna kl. III, 3 B-, 1 K- 2 S-pannor kl. V).

²⁾ Hälsingborg (1 T-panna kl. V), Halmstad (1 A-panna kl. II, 4 L-pannor kl. III, 1 L-panna kl. IV, 4 E-pannor, 1 K-, 1 N-panna kl. V), Ronneby (31 pannor, smalsp., varav 3 kl. II, 9 kl. III, 1 kl. IV, 18 kl. V).

Antal vid verkstäderna reparerade tendrar.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r															Driftverk- städer ³⁾ och Kalmar Verk- stads A.-B. ⁴⁾		
	Örebro och Tillberga ¹⁾			Borås			Östersund			Ystad, Halmstad och Ronneby ²⁾		Samtl. huvudverkst.						
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a		b	c
A.....	19	7	1	1	—	1	—	2	—	1	1	21	10	2	—	4	—	
B.....	2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	1	—	—	—	
C.....	6	11	—	4	1	1	2	—	—	—	—	12	12	1	—	—	—	
E.....	4	3	—	4	2	—	—	—	—	3	1	11	6	—	—	—	1	
G.....	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—	
K.....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	1	3	—	—	—	—	
L.....	12	3	1	8	5	—	33	27	2	9	8	62	43	3	1	7	3	
Å.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	
Smalsp.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	3	4	3	—	1	3	—	
Summa	49	28	3	18	9	2	36	29	2	17	17	120	83	7	2	14	4	

¹⁾ Tillberga (2 A-tendar, 1 B-, 1 C-, 1 E-, 1 Å-tender kl. a, 3 C-tendar kl. b, 1 B-tender kl. c). — ²⁾ Halmstad (3 E-, 5 L-tendar kl. a), Ronneby (6 tendar, smalsp., varav 3 kl. a och 3 kl. b). — ³⁾ Linköping (1 L-tender kl. b), Bollnäs (3 L-tendar kl. b), Gävle (4 A-, 2 L-tendar kl. b), Kristianstad (1 E-tender och 3 L-tendar kl. c). — ⁴⁾ Kalmar Verkstads A.B.: 1 L-tender i vard. kl. a och b, 4 tendar, smalsp., varav 1 i kl. a och 3 i kl. b).

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar.

	Person-, post-, fäng- och resgodsvagnar				Godsvagnar					
	Boggi- vagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malm- vagnar	
Antal vid årets början befintliga ¹⁾ ...	1 689		1 960		9 447		19 612		3 751	
Revisionsbeteckningar ²⁾	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	
<i>Huvudverkstäder:</i>										
Örebro	—	136	4	—	—	—	—	—	—	
Tomtebodå	1 436	—	316	1	6	—	—	—	—	
Tillberga	106	1	50	1	4	2	101	1	—	
Göteborg	163	—	371	130	947	802	1 102	1 349	5	
Varberg	246	—	137	24	—	—	—	—	—	
Malmö	72	145	14	126	13	2	—	—	—	
Hälsingborg	5	—	72	—	120	94	847	229	26	
Halmstad	14	—	13	—	35	15	160	40	—	
Ronneby	53	10	45	31	55	—	260	—	—	
Östersund	108	2	63	46	—	—	—	—	—	
Bollnäs	—	—	120	54	413	200	814	472	—	
Notviken	70	—	100	—	16	5	193	72	574	
Summa	2 273	294	1 305	413	1 609	1 120	3 477	2 163	605	
<i>Driftverkstäder:</i>										
Borås	—	—	—	—	—	2	—	10	—	
Uddevalla	5	—	4	1	—	7	—	64	—	
Falkenberg	—	—	1	—	—	1	—	11	—	
Växjö	4	—	2	—	—	—	—	—	—	
Summa	9	—	7	1	—	10	—	85	—	
Kalmar Verkstads A.-B.	17	1	16	1	—	8	—	108	—	

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.

Driftstörningar, personliga olycksfall och nödräddningar vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.

Driftstörningar.

Antalet driftstörningar år 1945 var för statens järnvägar utom malmbanan 15,2 % större än närmast föregående år. Motsvarande siffra för malmbanan var 4,7 %. Ökningen i störningsfrekvensen får till största delen anses vara en följd av den ökade trafikintensiteten. Antalet störningar 1945, deras fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas inom varje grupp medelvaraktighet framgå av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp	D r i f t s t ö r n i n g a r									
	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	775	11·6	18·2	2·55	13·3	411	62·8	88·0	25·59	7·3
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar ...	1 621	24·3	38·3	5·24	0·8	61	9·6	13·1	3·80	1·3
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	655	9·8	15·5	2·16	0·3	—	—	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	611	9·2	14·4	2·01	0·5	38	6·0	8·1	2·37	0·9
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	2 442	36·7	57·7	8·04	0·8	18	2·8	3·9	1·12	3·8
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	997	15·0	23·5	3·28	2·9	60	9·5	12·9	3·73	19·1
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur	129	1·9	3·0	0·43	1·4	14	2·2	2·9	0·87	0·5
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	186	2·8	4·4	0·61	5·3	13	2·1	2·8	0·81	0·3
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	146	2·2	3·4	0·48	8·3	16	2·5	3·4	1·00	66·0
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	58	0·9	1·4	0·20	4·9	1	0·1	0·2	0·06	0·1
11. Jordslutning, våldad av fallande träd och grenar	43	0·6	1·0	0·14	18·0	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycks-händelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	115	1·7	2·7	0·38	9·3	4	0·6	0·9	0·25	60·2
13. Opppgiven orsak	22 584	339·1	533·2	74·38	0·3	970	148·3	207·8	60·40	0·6
Summa år 1945	30 362	455·8	716·7	100·0	1·0	1 606	246·5	344·0	100·0	3·9
» » 1944	26 357	402·8	647·3		1·1	1 534	261·4	328·6		2·8
» » 1943	25 663	395·4	640·1		1·2	2 493	425·3	554·7		5·9
» » 1942	25 093	396·8	638·8		1·4	1 675	285·7	372·7		5·3
» » 1941	19 305	339·6			1·3	1 360	228·3			4·9

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.

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

Vid ett bedömande av störningarnas inverkan på den elektriska driften måste beaktas, att en hel del störningar inträffat under tider, då tåg ej varit i rörelse, samt att största antalet störningar haft en varaktighet av endast 5 sekunder. Störningar av så kort varaktighet inverka nämligen, åtminstone då de uppträda mera enstaka, ej alls på trafiken.

Som ett generellt omdöme om störningarna vid statens järnvägar utom malmbanan kan sägas, att de liksom under de föregående åren varit av mycket kort varaktighet. Som synes av sammanställningen, uppvisar siffran för medelvaraktigheten av samtliga störningar ytterligare en minskning gentemot föregående år. Flertalet störningar i de elektriska anläggningarna ha icke vållat några svårare rubbningar i trafiken.

Vad beträffar störningsfrekvensen vid malmbanan är den ej direkt jämförbar med motsvarande vid övriga bandelar. Dels är energiförsörjningen ordnad enligt annorlunda uppbyggt system, dels är materielen vid malmbanan genomsnittligt sett betydligt äldre och mera försliten. Dessutom ha de klimatiska förhållandena en viss betydelse.

Vid jämförelse av de i ovanstående sammanställning ingående uppgifterna med motsvarande uppgifter för år 1944 framgår bland annat följande.

Beträffande SJ utom malmbanan.

Orsaksgrupp 1 visar färre antal störningar än föregående år, men medelvaraktigheten har varit högre, 13,3 minuter mot 10,8 minuter föregående år. Totala avbrottstiden är därför ungefär densamma i båda fallen. Den primära orsaken till dessa störningar utgöres i de flesta fall av åskverknningar på energileverantörernas anläggningar.

Grupp 2 visar en stegring i antalet störningar med cirka 22 %. Orsaken till detta torde förutom den ökade trafikintensiteten delvis vara, att lokpersonalen ännu ej hunnit tillägna sig tillräcklig rutin vid handhavandet av de senaste loktyperna.

Grupp 3 visar ett antal störningar, som med ej mindre än 170 % överstiger det föregående årets. Orsaken härtill var en svår saltstorm, som under mars månad förorsakade beläggning på ett stort antal isolatorer i synnerhet inom Malmö, Åstorps och Laholms underhållsområden, där sammanlagt ej mindre än 592 överslag förekommo under denna månad. Störningarna voro emellertid av kort varaktighet och förorsakade ej några trafikrubbningar.

Grupp 5 visar fortsatt stegring av antalet störningar, vilket emellertid står i direkt samband med den under året ytterligare ökade trafikbelastningen. Dessutom torde insättandet av ett allt större antal av de senaste, kraftigare loktyperna vara en bidragande orsak. Störningarnas medelvaraktighet uppgick emellertid endast till 0,8 minuter mot 1,4 minuter föregående år, varför den totala avbrottstiden varit cirka 18 % mindre. Detta får närmast betraktas som ett resultat av den ökade användningen av automatiska s. k. zongrånsmätare.

Grupp 13 omfattar som alltid ett ojämförligt större antal störningar än någon av de övriga orsaksgrupporna, och antalet störningar var 13 % större än under föregående år. Medelvaraktigheten var även den något högre, 0,3 mot 0,2 minuter.

De övriga orsaksgrupperna uppvisa ej några anmärkningsvärda skillnader gentemot föregående års med undantag av grupp 6, som visar en ökning i antal med 103 % men en minskning i medelvaraktighet, 2,9 mot 5,2 minuter.

Beträffande malmbanan.

Totala antalet störningar visar en ökning med 4,7 % och medelvaraktigheten har ökat från 2,8 till 3,9 minuter. Trafiken på ifrågavarande bandel har varit starkt reducerad. De långa avbrottsiderna vid störningarna inom orsaksgrupperna 6 och 9 ha närmast sin orsak i, att reparationsarbetena ej behövt forceras i lika hög grad som vid andra bandelar, emedan längre dispositionstider stått till förfogande vid malmbanan på grund av den relativt låga trafikbelastningen. För övrigt pågå genomgripande förnyelsearbeten vid de elektriska anläggningarna på denna bandel.

B a n d e l	Antal störningar i procent av hela antalet med en varaktighet i minuter av:			
	intill 3's	3's intill 15	15—60	över 60
Statens järnvägar utom malmbanan år 1945	96	3	1	—
» » » » » 1944	95	4	1	—
» » » » » 1943	93	5	2	—
» » » » » 1942	95	4	1	—
» » » » » 1941	93	5	2	—
Malmbanan år 1945	90	5	4	1
» » 1944	87	9	4	—
» » 1943	93	5	1	1
» » 1942	90	6	2	2
» » 1941	78	20	1	1

Efterföljande sammanställning visar driftstörningarnas inom orsaksgrupperna 1—12 fördelning åren 1941—1945 på de olika grupperna och månaderna.

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.	1945	1944	1943	1942	1941
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	5	2	4	8	23	27	35	21	9	2	2	3	141	209	233	211	230
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorgagnar.....	24	14	28	12	11	13	17	21	12	14	13	21	200	201	181	206	229
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	1	—	76	—	—	1	—	—	—	—	—	—	78	33	177	163	112
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	6	7	5	5	4	9	5	8	9	7	6	6	77	95	73	95	98
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	24	14	23	9	16	30	34	41	17	19	26	39	292	284	203	179	164
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusiv isolatorbrott	7	9	60	5	7	6	3	5	5	4	9	7	127	78	64	62	56
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur	—	—	1	1	2	2	4	2	2	1	1	1	17	24	10	18	28
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	—	—	—	—	6	3	10	4	1	—	—	—	24	21	21	17	21
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	—	1	3	—	—	3	5	2	1	—	1	2	18	25	20	24	40
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	1	—	—	1	—	—	1	1	—	1	2	—	7	11	6	11	14
11. Jordslutning, våldad av fallande träd och grenar.....	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	2	—	5	7	6	5	3
12. Jordslutning genom olycksfall såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	—	—	1	—	1	3	1	1	—	2	2	3	14	12	6	9	5
Summa år 1945	65	47	203	42	70	97	115	106	56	50	64	82	1000	—	—	—	—
» » 1944	122	51	66	47	68	95	138	137	76	48	80	72	—	1000	—	—	—
» » 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

Av ovanstående sammanställning, som visar den procentuella relationen i avrundade tal mellan antalet störningar av olika varaktighet under den senaste femårsperioden, framgår, att en ytterligare förskjutning mot kortare störningstid ägt rum under år 1945 vid SJ utom malmbanan.

Av denna sammanställning framgår, att av de dominerande orsaksgrupperna, fränsett grupp 13, grupperna 1 och 5 uppvisa största antalet störningar under sommarmånaderna. Detta är en följd av dels de under dessa månader förekommande åskvädren, dels den högre trafikintensiteten. Beträffande grupp 2 synas de flesta störningarna förekomma under den mörka årstiden.

Hjälpkraftledningarna, medelst vilka energi för belysning och andra smärre kraftbehov distribueras, ha under året i stort sett föga drabbats av störningar. Ett fåtal driftavbrott ha inträffat till följd av isolatorfel eller rent mekanisk överkan (fallande träd, sprängsten m. m.).

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmbanan inträffade år 1945 sammanlagt 27 driftavbrott mot 21 år 1944. De försakades huvudsakligen av kortslutningar och överbelastningar. Driftavbrottens medelvaraktighet utgjorde år 1945 7,6 minuter mot 8,6 och totala avbrottstiden uppgick till 3,4 timmar mot 3,0 år 1944.

Personliga olycksfall vid elektrisk drift.

Under år 1945 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift och vid statens järnvägars lågspänningsnät sammanlagt 20 (23 år 1944) genom elektrisk ström förorsakade personliga olycksfall, varav 9 (10 år 1944) med dödlig utgång.

De omständigheter, som voro förhanden vid de olika olyckstillfällena framgå av följande redogörelse, uppdelad på olika kategorier av skadade och för-olyckade.

Lokpersonal.

20/1 i Jörn. Ett lokbiträde på ett i gång varande lok observerade att dettas kompressorer hade stannat och konstaterade, att termoreläerna slagit ifrån. Då han tryckte in dessa, uppstod ett kraftigt överslag, vilket förorsakade brännskador på hans högra hand. Återställd.

7/5 i Svartön. En lokförare skulle på ett lok, som höll på att införas i lokstallet, taga ned en strömvagn med manöverstång, varvid överslag uppstod. Svåra brännskador på överkroppen och armarna. Avled.

14/10 i Malmö. En stationskarl skulle undersöka ett värmerelä på ett i banhallen stående lok. Han råkade därvid halka och falla baklänges, varvid en handlampa, som han medförde, kom i kontakt med omkopplingsvalsen och förorsakade överslag mellan denna och relästativets gavel. Brännskador i ansiktet samt på höger hand och underarm. Återställd.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning.

26/5 i Rävlanda. En stationskarl var sysselsatt med att lossa järnrör från en öppen godsvagn och råkade därvid med ett långt rör (6 m) komma i kontakt med den spänningsförande kontaktledningen, som vid platsen ej är urkopplingsbar. Lindriga brännskador på höger hand och höger fot. Återställd.

18/6 i Gårdsjö. En omlastningsarbetare, som skulle börja omlastning av en vagn med bräder, gick upp på bräddlasten för att kasta loss kättingar och presenning, utan att först invänta lastspårets urkoppling. Han råkade förmodligen genom en kätting komma i beröring med kontaktledningen, varvid han blev bränd och föll ned. Brännskador i nacken, på vänster arm och vänster ben. Återställd.

16/7 i Abisko. En banarbetare skulle byta linnehållare och porslin på överföringsledningen Porjus—Riksgränsen i närheten av Abisko driftcentral. Ifrågavarande ledning hade gjorts spänningslös, men av misstag gick han över till fel sida av stolpen, där ledningarna voro spänningsförande. Då han vidrörde dessa, fick han ström genom

kroppen. Han hade använt livbälte, men remmarna till detta brusto på grund av olämplig fastgöring vid stolpen, varför han föll till marken. Brännskador och inre skador samt brott på skallbasen vid fallet mot marken. Avled.

21/7 i Skövde. Ett banbiträde gick upp i en stege för att byta en belysningsarmatur på en ledningsbrygga. Han kom därvid med huvudet i beröring med en matarlina, som han underlätit att göra spänningslös. Brännskador i huvudet samt svåra skallskador vid fall mot marken. Avled.

7/8 i Kiruna. Ett banbiträde var sysselsatt med revisionsarbete på kontakt- och hjälpkraftledningarna, varvid han var i färd med att justera en fränskiljare på hjälpkraftledningen. Denna ledning såväl som närbelägna kontaktledningar voro spänningslösa och jordade. Kontaktledningen vid södra änden av bangården var däremot spänningsförande. Då manöverstängen till fränskiljaren var felaktig, lossade banbiträdet denna från själva fränskiljaren. Då han utfört detta, råkade han emellertid med axeln draga ur fränskiljaren, varvid den söder om denna befintliga delen av ledningen bortkopplades från jordningen. Då han samtidigt med handen och axeln vidrörde denna del av ledningen, avleddes genom hans kropp till jord den genom influens från den spänningsförande kontaktledningen alstrade spänningen, varvid han förlorade medvetandet och blev liggande över ledning och fränskiljare. Brännskador på högra axeln och högra läret samt inre nervskada. Aterställd.

14/9 i Hörnsjö. En banarbetare var sysselsatt med målningsarbete i en stolpe, vid vilken en linjesektion är avspänd. Då han observerade, att en kilklämma framför avspänningsisolatorerna ej var målad, gick han ut för att måla denna, varvid han stödde fötterna mot återledningen. Linjesektionen var spänningsförande, och då han med penseln kom i beröring med ledningen, uppstod överslag, varvid hans kläder fattade eld och han föll till marken. Fallet lindrades emellertid av att han föll mot signalledningarna till en semafor. Brännskador intill 27 % av kroppsytan. Aterställd.

25/10 i Ulriksdal. En reparatör var sysselsatt med nedmontering av ledningar i en stolpe, som blivit nerkörd vid en urspårning. Arbetsplatsen var endast jordad genom bangårdens förbigångsledning. Omkopplingarna för att få arbetsplatsen spänningslös och jordad hade utförts av reparatören själv. Då en av bangårdens högspänningskablar genom de vidtagna omkopplingarna blev överbelastad, sågo sig andra personer tillhörande ledningspersonalen, vilka voro ofullständigt underrättade om de vidtagna anordningarna, nödsakade att koppla över till en annan kabel. Härvid blev emellertid arbetsplatsen satt under spänning, samtidigt som dess jordförbindning bröts. Reparatören erhöi svåra brännskador på vänster arm och ben. Avled.

14/11 i Dorotea. En banarbetare (elektriker) hade klättrat upp i en stolpe för att byta ut en lampa i en stolparmatur. Spänningen (220 V, 50 p/s) var ej fränslagen, och då han lossade lampan, föll lamphållaren, som var trasig, ned mot hans vänstra hand. Då han höll fast i ett stag med höger hand, fick han ström genom kroppen. Han förlorade medvetandet och blev hängande i den ena stolpskon. Då han kom till sans, tillkallade han hjälp och kunde själv klättra ned på en stege. Skadorna inskränkte sig till brännsår på vänstra handens långfinger.

15/11 i Gransjö. En ledningsvakt var i arbete med ett provisoriskt ställverk för hjälpkraftledningen vid driftcentralen. Han hade av driftvakten begärt urkoppling, då han hade för avsikt att rikta en förbindning mellan en kabelbox och en fränskiljare. På grund av missförstånd blev endast själva ledningen urkopplad, medan kabeln lämnades spänningsförande. Ledningsvakten kom i beröring med spänningsförande detalj och föll till marken. Brännskador på händer och knän samt inre skada och kontusionsskador på hjässa och bröstorg ådragna vid fallet. Aterställd.

Utomstående personer: Resande, personal i lastnings- och lossningstjänst m. fl.

10/3 i Hässleholm. En värnpliktig, som medföljde ett militärtåg, gick upp på en lastbil, lastad på en öppen godsvagn. Då han klättrade upp på taket till ett på lastbilsflaket stående skåp för att öppna dettas taklucka, kom han med pannan emot kontaktledningen, varvid en djup skära inbrändes i huvudet. Avled.

26/3 i Sällinge. En chaufför var i arbete med lastning av höbalar på en öppen godsvagn. Fränskiljaren till lastspårsledningen hade av växlingsledaren kvarglömmts i tillslaget läge, vilket lastningspersonalen ej kände till. Efter avslutad lastning stod chauffören uppe på lasten för att lägga över presenningar, varvid han kom i beröring med ledningen. Strömmen leddes genom hans kropp till jord förmodligen genom de järntrådar, som sammanhöllo höbalarerna, vilka vid överslaget fattade eld. Svåra brännskador. Avled.

12/4 i Malmö. En lagerarbetare, som var sysselsatt med att lasta in gods i en järnvägsvagn från en bil råkade med ett längre järnrör komma i beröring med kontaktledningen. Lindriga brännskador på höger arm och vänster ben. Återställd.

16/4 i Älmhult. En krossmaskinist, som skulle vara behjälplig vid lossning av sulfitlut från en tankvagn till en tankbil, gick för att öppna tankens lucka upp på vagnens plattform, innan kontaktledningen hunnit göras spänningslös. Han kom därvid i beröring med ledningen och fick ström genom kroppen. Brännskador och inre skador. Avled.

16/7 i Asträsk. En åkare var sysselsatt med lastning av en kolvagn vid kolbryggan. Då han gick upp på vagnens mittbalk, kom han med huvudet emot kontaktledningen, vilken stationspersonalen glömt att göra spänningslös efter avslutad växling. Brännskador intill 60 % av kroppsytan. Avled.

13/9 i Stenstorp. En målare, anställd hos en entreprenör, som utförde arbeten för statens järnvägar, var i arbete med att måla en ledningsbrygga. En del av ledningarna hade gjorts spänningslösa, så att målning kunde utföras på halva bryggan. Bevakning var ordnad, och bevakningsmannen påpekade även vid ett tillfälle för målaren, att han kommit för nära spänningsförande område. Målaren uppfattade detta, men råkade halka på bryggan och kom i beröring med spänningsförande ledning, varvid överslag uppstod, och han föll till marken. Brännskador på vänster arm och bröstet. Återställd.

30/10 vid linjen Södertälje S—Tvetaberg. Vid ett brobygge voro två träarbetare sysselsatta med att spänna en järntråd mellan brofästena. Tråden brast och den ena änden slog emot kontaktledningen, varvid en av arbetarna fick en strömstöt genom kroppen och föll mot en skyddsställning. Förflamning i armen och brännskador under fötterna samt krossår i huvudet. Återställd.

2/11 i Forserum. En arbetare i en träullsfabrik utförde lastning av träullsbalar på en öppen godsvagn. Kontaktledningen över spåret var spänningsförande, emedan växlingsledaren glömt att koppla ifrån denna efter avslutad växling föregående dag. Då arbetaren skulle lägga presenning över lasten, kom han i beröring med ledningen, varvid överslag uppstod och lasten antändes. Brännskador över hela kroppen. Avled.

Nödfrånkopplingar.

Antalet nödfrånkopplingar år 1945, deras fördelning på olika orsaksgupper samt medelvaraktigheten av nödfrånkopplingarna inom varje grupp framgå av följande sammanställning. Nödfrånkopplingarna ha utförts dels automatiskt dels av driftvakt på anmodan, inkommen per telefon från trafikstationerna.

Orsaksgrupp	Nödfrånkopplingar	
	Antal	Medelvaraktighet per fall, minuter
Bromsfel	49	10·2
Varmgång	39	14·8
Avvärjning av befarad olycka	16	26·7
Eld i last eller på bangård	10	13·1
Fel i den automatiska utrustningen	39	5·5
Övrigt	10	21·0
Summa	163	13·0

Orsaksgruppen »Avvärjning av befarad olycka» omfattar nödfrånkopplingar, orsakade av att två tåg eller ett tåg och ett A- eller B-fordon (tyngre småfordon) befunnit sig på samma tåganmälningsträcka etc.

Orsaksgruppen »Övrigt» omfattar nödfrånkopplingar, föranledda av olika orsaker såsom förskjutning av last på tåg, medsläpande bromsskor etc.

Allmänt kan sägas, att största antalet nödfrånkopplingar per omformarstation har utförts på linjerna norr om Ånge, där automatisk nödstoppustrustning varit i drift. På övriga sträckor är motsvarande antal mindre. Detta gäller både sträckor med automatisk nödstoppustrustning och sträckor, där nödfrånkoppling begärts per telefon.

Organisationsavdelningen.

Redogörelse för verksamheten 1942—1945.

Avdelningens tillkomst.

I ett protokoll av den 10 juli 1942, hållet vid sammanträde med av Kungl. Maj:t tillsatta besparingsberedningens järnvägssakkunniga, anföres följande:

»Till behandling upptogs frågan om arbetsstudier inom järnvägstjänsten. Arbetsstudier i egentlig mening ha hittills endast förekommit inom verkstads-tjänsten, men dylika noggranna och på vetenskaplig grund gjorda detaljerade undersökningar av sättet att utföra ett arbete i syfte att förenkla, förbättra och förbilliga arbetsmetoderna torde enligt järnvägssakkunnigas mening ha en mycket viktig uppgift att fylla även inom järnvägarnas drifttjänst och förråds-väsande.

Dessa arbetsstudier böra som vanligt omfatta undersökningar av dels själva arbetsplatserna med hänsyn till deras lämplighet för själva arbetsprocessen, såsom bangårdarnas växelanordningar, godsmagasinens, omlastningsmagasinens och omlastningskajernas utformning i avsikt att underlätta arbetet och avlägsna onödiga, tidsödande eller tröttande arbetsoperationer, dels arbetsmetodernas lämplighet, dels de använda redskapens och maskinernas ändamålsenlighet och dels forskningar och studier för användning av ökat maskinellt arbete. Det framhölls, att sådana arbetsstudier på senare tid lett till oväntat goda resultat även inom sådana områden som jordbrukets och skogsbrukets, där man tidigare ansett att maximieffekten varit nådd.

Det uttalades, att dessa arbetsstudier i första hand borde omfatta de stora arbetena för banunderhållet samt rangerbangårdar, godsmagasin och omlastningsanordningar, vilka voro mest arbetskrävande, och efter hand utvidgas att omfatta drifttjänstens alla grenar.

Beslöts att hos järnvägsstyrelsen förordas att arbetsstudier igångsättas även inom den egentliga drifttjänsten i enlighet med ovanstående.»

I anslutning härtill beslöt styrelsen enligt protokoll av den 9 oktober 1942, att arbetsstudier, omfattande drifttjänstens alla grenar och förrådsväsendet, skulle igångsättas och i den ordning så befunnas lämpligt, att inom drifttjänstbyrån skulle räknat från och med den 15 oktober 1942 inrättas en organisationsavdelning för nämnda arbetsstudier, varjämte det uppdrogs åt byråingenjören T. Pramberg på bantekniska byrån att såsom föreståndare för avdelningen organisera och leda dessa studier.

Arbetet med upporganisering av den nya avdelningen började omedelbart. Från huvudverkstaden Malmö överfördes föreståndaren för arbetsstudieavdelningen därstädes till organisationsavdelningen; därjämte erhöll avdelningen som lån på 6 månader 2 arbetsstudieingenjörer från huvudverkstäderna. Tack vare att avdelningen kunde starta med några utbildade arbetsstudieingenjörer, var den i stånd att omedelbart sätta igång med studier.

Utbildning av arbetsstudiemän.

Det kanske viktigaste problemet vid starten var att skaffa en första uppsättning egna arbetsstudieingenjörer. Den enda framkomliga vägen visade sig vara att taga in nya ingenjörer och i erforderlig omfattning utbilda dessa i arbetsstudier. Nio ingenjörer anställdes och placerades under en tid av tre månader å huvudverkstäderna i Örebro och Malmö, där större arbetsstudieavdelningar äro inrättade, för att de där skulle erhålla praktisk utbildning i arbetsstudietekniken. Samtidigt härmed bedrevs studier i den viktigaste arbetsstudielitteraturen.

Denna tre månaders utbildning av de nya arbetsstudieingenjörerna var helt och hållet verkstadsbetonad, under det att deras blivande arbetsområden huvudsakligen voro av helt annat slag. Det förelåg därför ett mycket stort behov av att få komplettera den nämnda verkstadsutbildningen. Svårigheten låg härvid i att man nu skulle ge sig in på att studera arbetsområden, som hittills praktiskt taget ingenstädes varit föremål för arbetsstudier.

Närmare fyra år före organisationsavdelningens tillkomst hade inom Kungl. Vattenfallsstyrelsen inrättats en avdelning för arbetsorganisation. Denna avdelning hade framför allt vid Vattenfallsverkets stora kraftstations- och linjebyggnader och inom de flesta områdena för kraftverkens verksamhet utfört ett stort antal arbetsstudier inom väg- och vattenbyggnads- samt elektrofacket. Frågan angående den ifrågasatta kompletterande utbildningen av de nyanställda arbetsstudieingenjörerna ordnades nu så, att den från Malmö verkstad erhållna arbetsstudieingenjören, som dels skulle få hand om den fortsatta utbildningen av å avdelningen nyanställda arbetsstudieingenjörer, dels i första hand skulle leda och övervaka de rent arbetsstudietekniska frågorna, fick under en tid av tre månader följa arbetsstudierna inom väg- och vattenbyggnadsfacket vid vattenfallsverket.

Sedan avdelningen kommit igång med egna arbeten har vid den fortsatta intagningen av arbetsstudieingenjörer utbildningen helt skett genom avdelningens egen försorg.

Eftersom arbetsstudier hittills huvudsakligen bedrivits inom industrien har det i regel varit ingenjörer, som tjänstgjort som arbetsstudiemän. När avdelningen satte igång med arbetsstudier på trafikavdelningen, fingo avdelningens ingenjörer ta hand om studierna. Det visade sig rätt snart, att för att komma till klarhet med trafikavdelningens arbeten var det nödvändigt att grundligt taga reda på alla bestämmelser och författningar, som berörde de arbetsuppgifter, som skulle studeras. När man i syfte att komma fram till rationaliseringsåtgärder övervägde, vilka åtgärder, som skulle kunna vidtagas, visade det sig vidare, att man i regel ej kan betrakta en viss arbetsplats såsom isolerad för sig. Vid t. ex. godsmagasinsstudierna förhåller det sig så, att arbetet inom olika magasin i regel bedrivs på olika sätt. För ingenjörer, som tidigare ej tjänstgjort vid trafikerad järnväg, var därför den första arbetsuppgiften att bedriva grundliga metodstudier synnerligen tidskrävande. Med anledning härav gjordes ett försök att utbilda två stationsskrivare till arbetsstudiemän, s. k. trafiktekniska assistenter. Dessa stationsskrivares utbildning i arbetsstudietekniken har ävenledes skett genom avdelningens egen försorg. Den förberedande utbildningen har tagit en tid av tre månader.

Försöket att utbilda stationsskrivare till arbetsstudiemän för trafikstudier slog synnerligen väl ut, varför ytterligare fyra stationsskrivare tillförts organisationsavdelningen.

Jämför man SJ med en personalstyrka på c:a 60 000 man med privata företag, som ha arbetsstudieavdelningar, visar en enkel proportionering, att en arbetsstudieavdelning för SJ driftsavdelningar skulle behöva vara ganska stor. Den erfarenhet, som hittills vunnits, visar klart och tydligt, att med den personalstyrka, som nu finnes å avdelningen, är det endast möjligt att medhinna ett mycket begränsat antal arbetsuppgifter. Frågan angående avdelningens ytterligare utökning är därför för en del år framåt ständigt aktuell. En utökning kan givetvis endast ske så småningom, enär ingen utbildad personal står att få och möjligheterna att förutom skötseln av de pågående studierna även medhinna utbildning av ny personal äro begränsade.

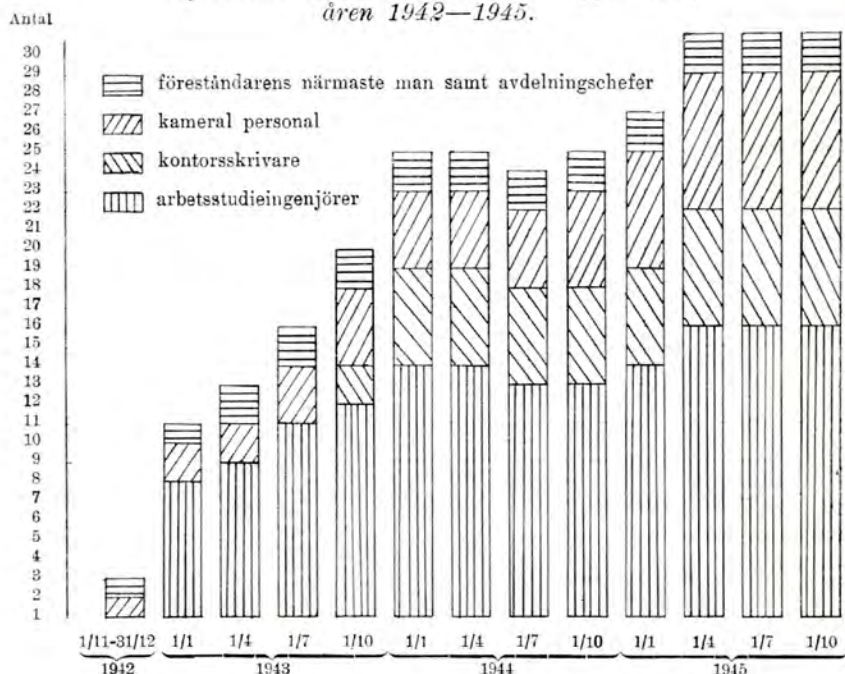
Övrig personal å organisationsavdelningen.

Som föreståndarens närmaste man och ställföreträdare anställdes fr. o. m. 1 mars 1943 en e. o. byråingenjör.

Då behovet av arbetsstudiemän är stort, är det givetvis angeläget att avlasta från dem så mycket rutinarbete som möjligt. För den skull har å avdelningen placerats kontorspersonal i erforderlig omfattning för alla löpande arbeten.

Personaluppsättningen å avdelningen framgår av nedanstående diagram.

*Organisationsavdelningens personaluppsättning
åren 1942—1945.*



Bestämmelser, riktlinjer, instruktioner.

Ett viktigt led i upporganiseringen av avdelningen har varit utarbetandet av en del bestämmelser, riktlinjer, instruktioner m. m. De viktigaste av dessa äro:

- Instruktion för arbetsstudieingenjörer och trafiktekniska assistenter (i instruktionen kallade assistenter).
- Allmänna riktlinjer för arbetsstudier.
- Arbetsstudieprotokoll jämte sammanställning.
- Riktlinjer för handläggning av ackordsfrågor och vissa andra avlöningsfrågor för arbetare vid Statens järnvägars driftsavdelningar.

Samarbetet med järnvägsmannaförbundet.

På därom av järnvägsmannaförbundet gjord framställning biföll järnvägsstyrelsen i november 1942 förbundets begäran att få utse en representant för förbundets vidkommande, vilken representant äger att sätta sig i förbindelse med organisationsavdelningen samt deltaga i förhandlingar, så snart verkställda arbetsstudier och därpå baserade utredningar fortskridit så långt, att resultat berörande personalintressena framkommit.

Dessutom har personalen å arbetsplatser, där studier bedrivs, rätt att utse en s. k. kontaktman, vilken äger rätt att gentemot arbetsstudiemannen företräda personalens intressen. (Bestämmelse härom är numera intagen i str 4 IX:82.)

Av organisationsavdelningen bedrivna studier t. o. m. 1945.

(I det följande omnämnda förslag och åtgärder äro direkt föranledda av arbetsstudierna eller ha ock framförts av vederbörande linjebefäl, varefter samarbete har ägt rum mellan organisationsavdelningen och linjebefälet.)

1. Vid banavdelningen.

Rälsutbyten i samband med makadaminläggning å dubbelspår Flisby—Solberga och Hult—Östansjö.

Arbetet har omfattat utbyte av den gamla grusballasten mot makadam, varvid såväl banvall som makadamballast vältats, samt inläggning av nya sliprar och räler med underläggsplattor och fjäderspiksbehaftning. Arbetena ha verkställts med hjälp av rälsläggningstraverser, talbotvagnar för makadamtransporterna, ballastplog för borttagning av gammal ballast och utbredning av ny, rälsgående vält samt pneumatiska slipersstoppningsmaskiner.

Studierna ha i första hand resulterat i utarbetande av en detaljerad plan för arbetenas utförande samt ackordsförslag.

Kostnadskalkyler ha givit vid handen, att arbetet, som genom vältningen åstadkommit ett bättre spårållage än vid rälsutbyte och makadamisering på förut vanligt sätt, kunnat utföras för lägre kostnader än tidigare.

Rälsutbyten å enkelspår.

Rälsutbytena äro ofta organiserade på olika sätt och olika arbetsmetoder användas. Detta beror i viss mån på skiftande förhållanden å respektive arbetsplatser. Det har därför varit nödvändigt att bedriva studier på flera arbetsplatser. Samtidigt ha försök med olika lagsammansättningar gjorts och förbättringar av verktyg m. m. utprovats. Preliminära riktlinjer för rälsutbyten ha utarbetats, och dessa skola ligga till grund för upprättande av arbetsplaner för vissa rälsutbyten år 1946 ävensom för upprättande av nomogram, med vars hjälp lagstorlek och utbyteslängd per dag preliminärt kan bedömas.

Lastning, lossning och transport av räler.

Upplastning av räler på linjen sker vanligen för hand eller medelst rälslastningstraverser (kranar) direkt på järnvägsvagn. I vissa fall lastas rälerna för hand på tralla för intransport till närmaste station, där lossning sker i upplag, eller upplastning på järnvägsvagn äger rum. På 17 bansektionen provades år 1944 en lastningsanordning med brygga och loket som dragkraft för rälernas förflyttning upp på järnvägsvagn. De påbörjade studierna syfta till att få fram riktlinjer för bedömning av, när det ena eller det andra förfaringsättet är lämpligast. Försök med den på 17 bansektionen använda bryggan, vilka försök varit förlagda till Värtan, ha resulterat i konstruerande och tillverkning av en brygga, vilken provats och befunnits lämplig under vissa förhållanden. Den kommer att prövas ytterligare år 1946 jämsides med studier av övriga lastningsmetoder. (Närmare redogörelse i Statsbaneingenjören 1/1946.)

Rälsjusteringsanläggningen i Hallsberg.

De företagna studierna ha visat, att en höjning av produktionen i anläggningen är möjlig sedan vissa förändringar vidtagits. Förslag härtill har upp-

gjorts och fastställt. Ändringsarbetena äro under utförande. Genom de beslutade åtgärderna beräknas produktionen kunna höjas med 30 à 40 %. Arbetsstyrkan ökar med en man per skift. Kostnaderna för åtgärdernas genomförande ha beräknats till cirka 75 000 kr. och den årliga vinsten till cirka 20 000 kr.

Slipersbyten, stoppningsundersökningar och ballastundersökningar.

Slipersbytesstudierna, som bedrivits på ett flertal arbetsplatser över hela statsbanenätet, ha omfattat utbyte dels enligt den hittillsvarande metoden, dels och framför allt enligt en ny metod med slipersutdragare. Studierna ha även avsett utexperimenterande av bästa arbetsgång och lagsammansättning under olika förhållanden (exempelvis olika slags grusballast och spåröverbyggnad). Vidare utprovas nya verktyg såsom klyvyxa, rälslyftare, stoppspadar, olika kofötter m. m.

Studierna ha visat bl. a., att slipersutdragaren gör arbetet mindre tröttande, och att den å ett flertal platser medför tidsbesparing — i genomsnitt cirka 10—15 %. Under år 1946 kommer den nya metoden att ytterligare utprovas för att successivt genomföras å alla platser, där den visar sig lämplig. — Omfattande studier återstå ifråga om slipersbyte under speciella förhållanden och i makadam.

Då stoppningen av sliprarna vid såväl slipersbyte som vid justering av spåret är av särskild betydelse, ha undersökningar påbörjats i ett provspår i Uttrans grusgrop å 4 bansektionen. De hittills utförda stoppningsundersökningarna ha givit preliminära besked om de för olika grusorter erforderliga stoppnings-tiderna och lämpligaste stoppningsredskapen. Försöken fortsättas år 1946, då även stoppning i makadam torde komma att undersökas.

Grusballastens olika beskaffenhet och inverkan på slipersstoppningen har föranlett undersökningar för att få fram enkla hjälpmedel och metoder för ballastens klassificering. Dessa undersökningar äro ej avslutade.

Slipersreglering på linjen Kristianstad—Brösarp.

Studierna resulterade i vissa omläggningar i arbetet, innebärande tidsbesparing på cirka 25 %. På studierna baserat aekord godkändes.

Uppkilning av spår.

Studierna, som avse undersökningar för utrönande av om förbättringar i de nuvarande arbetsmetoderna m. m., kunna göras för arbetets underlättande och förbilligande, äro ej avslutade. Vid studierna vintern 1945 kunde emellertid konstateras, att kilningsarbetet i kurvor med radie om 750 m och därunder utan underläggsplattor skulle kunna minskas med upp till 25 %, om dylika plattor lades in. Detta har föranlett styrelsen att gå i författning om ökad inläggning av underläggsplattor på kilningsställena i kurvor med nämnda radier.

Utgrävning av tjälskjutande jord i banan.

Utgrävning dels med grävmaskin på 17 bansektionen, dels för hand på 11 bansektionen har studerats.

Förstnämnda studier, som hade till första uppgift att få fram lämplig arbetsstyrka och organisation vid arbetets utförande, ha sedermera visat, att gräv-maskin ur ekonomisk synpunkt är fördelaktig under förutsättning bl. a., att tillräckligt långa bandispositioner stå till buds. År 1945 ha genom banavdelningens egen försorg försök gjorts att under utgrävningen frilägga arbetsplatsen genom sidobaxning av spåret, så att trafiken kan pågå oberoende av utgräv-

ningsarbetet. Även detta har under gynnsamma förutsättningar visat sig lämpligt. (Närmare redogörelse i Statsbaneingenjören nr 1/1946.)

Vid utgrävning för hand visade studierna, att det var ekonomiskt fördelaktigt att direkt lasta massorna i skottkärra och transportera ut dem till närbelägna markområden (intill cirka 40 m). Jämfört med kostnaderna vid utgrävningsmassornas uppläggning på banslätten för senare borttransport medelst skottkärra eller järnvägsvagn, erhöles en besparing på cirka 2:— kr. per spårmeter vid ett utgrävningsdjup om 80 cm och en arbetskostnad om 20:— kr. per spårmeter; alltså cirka 10 %.

Schaktning.

Undersökningarna, som bedrivits å vissa platser vid dubbelspårsarbetena å 4, 8 och 11 bansektionerna samt vid arbeten för ny impregneringsanläggning i Hässleholm, ha varit inriktade på införandet av maskinell arbetskraft, transporternas planläggande, studier av gällande ackord samt uppgörande av ackordsförslag. Vidare ha studier påbörjats för att få fram en objektiv, praktiskt användbar metod, enligt vilken olika jordarters grävbarhet kan bestämmas.

Sedan studierna påbörjades 1943 har maskinschaktning införts på allt flera platser. Planer för de utschaktade massornas uttransport ha uppgjorts och genomförts helt eller delvis. På vissa platser har maskinschaktningen och transporterna studerats, varefter ackordsförslag utlämnats till arbetsbefälet och tillämpats. Vid studierna har konstaterats att bristen på arbetsbefäl medför bl. a., att ackord ej kunna nöjaktigt övervakas.

Komprimering av utfyllda bankar.

Då det i en del fall kan vara angeläget att få utfyllda massor komprimerade hastigare än som sker genom självkomprimering, ha försök gjorts med vibrationsmaskinen »Vibromax». Genom de hittills gjorda försöken har maskinens verkningsdjup kunnat fastställas för ett par jordarter och resultatet utarbetats i grafisk form. (Närmare redogörelse i Statsbaneingenjören nr 8/1945.) Försök ha även påbörjats med en s. k. vägstämpmaskin.

Bergsprängning.

Under medverkan av en arbetsstudieingenjör från Vattenfallsstyrelsens avdelning för arbetsorganisation ha vissa metod- och spilltidsstudier gjorts å ett par arbetsplatser vid dubbelspårsbygget på 4 bansektionen. Vid studierna visade det sig, att en del rent sprängningstekniska problem först måste lösas, innan sprängningsarbetet kan läggas upp fullt rationellt. För sprängning i öppet schakt torde i allmänhet grytsprängning ställa sig mest ekonomisk. Några riktlinjer för hur grytsprängning bör utföras för att bli så ekonomisk som möjligt finnas emellertid ej. Som närmaste uppgift vid de fortsatta studierna, vilka komma att återupptagas då så lämpligen kan ske, stå därför systematiska undersökningar för att utröna de olika faktorer, som påverka sprängningsresultatet vid grytsprängning. Program för provsprängningar har utarbetats.

Tunnelsprängning i nya Hagalundstunneln.

Med hjälp av ingenjör från Vattenfallsstyrelsen har arbetet studerats och förslag till nya borrhplaner, ändring av transporterna och borrhmedjan samt arbetsorganisationen uppgjorts och överlämnats till arbetsbefälet. Arbetet har dock legat nere sedan längre tid tillbaka.

Bansektionernas organisation och planering av arbeten m. m.

Under en månads tid år 1944 tjänstgjorde tre arbetsstudieingenjörer å var sin bannmästaravdelning för att studera bannmästarnas arbetsförhållanden och de olika arbetena på avdelningen ur organisatorisk synpunkt. En del uppslag till rationaliseringsåtgärder, som framkommo härvid, ha upptagits till behandling i samband med senare igångsatta studier och försök till bättre planering och efterkalkylering av vid banavdelningen förekommande arbeten. Bl. a. konstaterades, att bannmästarnas tid till direkt arbetsledning ute på arbetsplatserna uppgick till endast 10—15 % av deras arbetstid. Sistnämnda studier och försök äga tills vidare rum på fyra bannmästaravdelningar å 28 bansektionen. Förplanering avseende 1946 års arbeten har uppgjorts. Noggrannare månads- och veckoplanering uppgöres efter hand. Upprättandet av avlöningshandlingar m. m. har på prov överflyttats från bannmästarna till baningenjörsexpeditionen, där planeringen och övriga försök handhaves av en särskild planeringsavdelning. För bannmästarnas vidkommande har på prov införts behovsinspektion i stället för regelbunden sådan. I planeringsförsöken ingår även studium av sträckvakternas arbetsuppgifter och av vissa lagarbeten.

2. Vid trafikavdelningen.

Utrönande av orsakerna till tågförseningarna. (Tågföringen beträffande personförande tåg.)

Studierna ha i huvudsak varit förlagda till de större stationerna å linjen Stockholm C—Malmö C samt till denna anslutande SJ linjer. Studier av mindre omfattning har dessutom ägt rum på vissa stationer å linjerna Stockholm C—Göteborg och Stockholm C—Boden.

Följande arbetsområden ha varit och äro fortfarande föremål för studier: arbetsledning, arbetsmetoder, organisation och teknisk utrustning i tågexpedieringsarbetet, främst resande-, post- och godsutväxlingen vid snälltågen, de viktigaste persontågen och anslutningstågen till dessa; godsarbetet i de personförande tågen och den tekniska utrustningen i resgodsvagnar och postvagnar; spårdispositioner, utformning av plattformar, trappor, skyltar, signaler etc. och dess inverkan på tågexpedieringen; organisation av ordergivning, lämnandet av meddelanden och anvisningar till den resande allmänheten. De t. o. m. år 1945 utförda studierna ha föranlett följande förslag och åtgärder.

Förslag till utökad kontrollverksamhet beträffande tågföringen och i samband härmed undervisning och handledning främst av det lägre arbetsbefälet. Genomfört fr. o. m. 15/4 1945 å III distriktet.

Förslag till sammanslagning och ändrad uppställning av transportplaner för gods i de personförande tågen. Genomfört fr. o. m. 11/6 1945.

Förslag till skyltning av godsutrymmena i de personförande tågen. Genomfört i viss utsträckning fr. o. m. sommaren 1944. Fortsatta prov pågå.

Förslag till signalanordning för underlättande av samband mellan postpersonal och tågpersonal. Utprovat under 1944 och beslut fattat att förslaget skall genomföras; arbetet härmed pågår.

Förslag till lämpligare form för reglering av posttransporterna. Överlämnat till vederbörande byrå för vidare handläggning.

Förslag till utvidgad och noggrannare förutannmälan i tågs väg av förhållanden, som på stationerna påverka tågexpedieringen. Genomfört fr. o. m. sommaren 1944.

Förslag till propaganda bland personalen och allmänheten för medverkan till god tågföring. Tillämpat beträffande personalen under 1944.

Förslag till standardisering och katalogisering av plattformsfordonsmaterielen. Lämpliga typer utprovade. Preliminär katalog utsänd sommaren 1945. Central upphandling av för år 1946 beräknat antal behövliga vagnar, varigenom priset per vagn kunnat nedbringas. Slutgiltig katalog utsändes i år. Förslag till ändrad arbetsmetod beträffande försortering av övergångsgods i tågen och överföring av detta gods mellan anslutande tåg. Prov å vissa stationer å huvudlinjen Stockholm C—Malmö C ha givit positiva resultat. Fr. o. m. 1/2 1946 utvidgas proven till att omfatta statsbanenätets flesta linjer och viktigare knutpunkter.

Förslag till lämpligare spårdispositioner och ändring av teknisk utrustning på stationerna för åstadkommandet av bättre arbetsförhållanden. Föreslagna åtgärder ha beaktats och i en del fall redan lett till förbättringar. Förslag till handledning för det lägre arbetsbefälet vid godsarbetet föreligger i koncept. Korrekturupplaga att användas vid tågkontrollörens undervisningsverksamhet utsändes sommaren 1946.

Förslag till utökande av högtalaranläggningarna. Nyanläggningar och modernisering av äldre anläggningar fortgå successivt. Instruktion angående högtalares handhavande uppgjort och har utgivits i särtrycksform.

Förslag till buntningsanordning för skidor. Provad våren 1945 och beräknas komma i användning å större vintersportorter fr. o. m. 1/2 1946.

Diverse prov och lokala omläggningar av arbetsmetoder, nykonstruktioner av lastningsmateriel, skyltanordningar, detaljer å plattformsvagnar, konsultationer vid nyanskaffning av plattformsmateriel etc.

Standardisering av arbetsredskap m. m. för il- och fraktgodsmagasinstjänsten.

Studier ha gjorts å ett flertal stationer och avsett transportredskap, vågar, landgångar, prickningsbord m. m.

Behovet av olika redskap och av olika typer har klarlagts samt prov företagits med skilda typer av redskap. Utformningen av standardtyper av de viktigaste arbetsredskapen är i det närmaste klart. Arbete å katalog pågår.

Rationalisering av arbetet i fraktgods- och omlastningsmagasin.

Arbetet i *avgående* fraktgodsmagasinen vid Norrköping C, Liljeholmen, Uppsala C, Malmö C och Linköping m. fl. har studerats. Dessa studier ha lett till bl. a.: utformande av ny vågkurstyp, vilken kommit till utförande i flera magasin, utarbetande av riktlinjer för ny, rationellare arbetsorganisation; omläggning av arbetet enligt dessa riktlinjer i Norrköping, vilken åtgärd medförde att personalstyrkan i avgående magasinet kunde minskas med 4 man, motsvarande cirka 15%; anskaffning av transportvagnar av ny typ till ett flertal magasin. Åtgärder för en omläggning av arbetet i Uppsala, Liljeholmen, Malmö och Linköping äro påbörjade. Arbete å broschyr med riktlinjer för arbetsorganisationen pågår.

Å bl. a. förenämnda platser har även arbetet i *ankommande* fraktgodsmagasin studerats och i viss utsträckning föranlett åtgärder av motsvarande slag som i avgående magasin.

I Nässjö, Ånge och Hallsberg ha preliminära studier gjorts i *omlastningsmagasinen*, varefter riktlinjer för fortsatta studier framkommit.

Möjligheten att ernå bättre överensstämmelse mellan gods och handlingar har undersökts och föranlett förslag till ändrat expeditionsförfarande för frakthandlingar.

På uppdrag av och i samarbete med ekonomibyrån ha undersökningar gjorts på en mängd stationer för införskaffande av underlag för beräkning av järnvägens kostnader för styckeogodstransporterna.

Organisationsavdelningens *konsulterande verksamhet* omfattar bl. a. lämnande av råd och anvisningar ur arbetsorganisatorisk synpunkt vid planerande av om- och nybyggnad av godsmagasin. Ur denna synpunkt granskas ritningar, och ändringsförslag ha i flera fall framlagts. Vidare granskas rekvisitioner å arbetsredskap med hänsyn till redskapens lämplighet.

Rationalisering av arbetet i ilgodsmagasin.

Vid utarbetande av förslag till ny ilgodsbyggnad vid *Stockholm C* har organisationsavdelningen medverkat dels genom arbetsstudier i bl. a. nuvarande ilgodsmagasinet, dels genom uppgörande av förslag till det nya ilgodsmagasinet planlösning och de olika lokalernas utrustning i olika avseenden såsom fack, diskar, vågar, varuhissar, transportband för frakthandlingar från magasinet till expeditionen m. m. Avdelningen har sedermera ur organisatorisk synpunkt granskat av bantekniska byrån uppgjorda ritningar och i vissa fall framlagt ändringsförslag.

Beträffande ilgodsmagasinen vid *Malmö C* och *Göteborg C* ha förslag utarbetats till alternativa omläggningar i såväl ankommande som avgående magasin (mindre om- och tillbyggnader, ändringar av inredning, vågplacering, lokalernas inbördes läge m. m.). Försök ha gjorts med transportvagnar i stället för magasinsskärror samt med andra förbättrade hjälpmedel (landgångar, skyltar m. m.).

För *Norrköping C* har utarbetats förslag till bättre arbetsmetoder avseende mottagning, uppsortering och prickning av gods. Vidare har för *Norrköping C* m. fl. stationer utarbetats förslag till ny vägkur, annan placering av ny våg av optisk typ m. m.

Den *konsulterande verksamheten* i vad det gäller ilgodsmagasinen har varit av samma art som beträffande fraktgodsmagasin och omfattat ett 20-tal platser.

Arbetet å broschyr med riktlinjer för arbetsorganisationen pågår.

Omlastning av vagnslaster mellan normal- och smalspåriga banor.

Å 30 omlastningsstationer har bedrivits dels metodstudier för erhållande av underlag till rationaliseringsåtgärder och dels studier för justering av gällande ackord. Dessutom har i stor utsträckning statistiskt material varit föremål för bearbetning i avsikt att underlätta avtalsförhandlingar. Rationaliseringsförslag ha uppgjorts för och genomförts på 24 stationer innebärande bl. a. anskaffande av verktygs- och presenningsupplag, ändring av spårlägen, förbättring av tekniska hjälpmedel såsom kranar, rullbanor, vagnskjutare m. m. samt i vissa fall iordningställande av manskaps- och tvättrum m. m.

Malmtransporterna Boliden—Rönnskär.

I Boliden, Skelleftehamns övre och Rönnskär ha möjligheterna att höja transportkapaciteten undersökts. Vidare ha undersökningar gjorts för att beräkna vagnsbehovet. Resultatet av undersökningarna jämte vissa förslag ha överlämnats till ekonomibyrån.

Fisktransporterna i Göteborgs fiskhamn.

Av fiskgrossisternas förening i Göteborg gjordes år 1943 framställning till SJ om ersättning för lastning av stycke- och godssändningar av färsk fisk vid Göteborgs fiskhamn. Denna lastning hade förut helt ombesörjts av trafikanterna, varvid SJ personal endast kontrollerat gods och handlingar. För att undersöka, vilken ersättning, som kunde vara skäligen, företog organisationsavdelningen studier av lastningsarbetet. De under studier erhållna resultaten visade, att lastningsarbetet skulle åsamkat SJ en årlig utgift på c:a 24 000 kr. Det pris grossis-

terna begärt skulle medfört en utgift för SJ av c:a 77 000 kr. årligen. Grossisterna återtog sin begäran, då de fingo kännedom om resultatet av studierna.

Biljettförsäljning med maskin.

För kontorsutredningens räkning har biljettförsäljning med maskin arbetsstuderats i Norrköping.

3. Vid maskinavdelningen.

Klargöring av lok.

Vid Hagalunds övre ha studier bedrivits för uppsättande av nya arbetsinstruktioner över omfattningen av det arbete, som skall utföras av förare och biträde vid elektrolokens klargöring och avsyning, och med vilka intervaller de olika delarbetena behöva utföras. Studier pågå i syfte att undersöka, vad som kan åtgöras för att förenkla och förbilliga arbetet och för att sedan fastställa klargörings- och avsyningstiderna för alla förekommande loktyper.

Linjerevision av lok.

Studierna, som bedrivits vid Hagalunds övre, Vännäs, Malmö, Sävenäs och Bollnäs, gällde revisioner, som verkställas vid lokstationernas driftsverkstäder mellan de vid huvudverkstäderna förekommande större revisionerna. Revisionsprogram jämte arbetsinstruktioner för ellok litt D och U ha upprättats, vilka innebära linjerevision var 90:e dag av 3 man mot nu var 30:e dag av 5 man. Förutom revision var 90:e dag skall även en mindre översyn av loken ske var 30:e dag. Revision enligt programmet för D-loken har påbörjats på 21 maskinsektionen i Vännäs och omfattar där ett 10-tal lok. Kan samma program tillämpas över hela statsbanenätet, kommer det att beröra c:a 320 st. lok och beräknas då medföra icke obetydlig besparing av lok och personal.

Vagnstädning.

Vid Hagalunds övre, Malmö C och Göteborg C har rengöring och därmed sammanhängande klargöring av person-, post- och resgodsvagnar studerats i syfte att få fram bättre arbetssätt och hjälpmedel samt en bättre arbetsorganisation. Förslag till ny arbetsordning för Hagalunds övre i syfte att minska gångtiden för personalen har uppgjorts. En del nya verktyg för städningsspersonalen ha utprovats. Undersökningar ha påbörjats för att utröna möjligheterna till maskinell tvättning av vagnar utvändigt.

Batterirevisionsverkstaden i Hagalunds övre.

Studium har ägt rum av nuvarande metoder vid revisionerna i Hagalunds övre, varjämte studiebesök gjorts hos AB Jungner i Oskarshamn och AB Tudor i Nol, vilka tillverka ackumulatorer. Med stöd av dessa studier ha förslag till ny batterirevisionsverkstad uppgjorts i samråd med berörda fackbyråer och linjebefälet.

4. Vid förrådsavdelningen.

Impregnering av sliprar.

I samarbete med den ingenjör å förrådsbyrån, som handhar virkesimpregneringen, ha en del arbetsstudier gjorts vid impregneringsanläggningarna i Norlida och Krylbo. Vid Norlida studerades lossning, lastning och transport av sliprar i och för ackordssättning. Studierna i Krylbo ha gjorts med anledning av den av förrådsbyrån planerade övergången från manuell till maskinell lossning och lastning av sliprar.

Persontrafiken.

Tidtabellen.

Tidtabell nr 144.

Vid 1945 års ingång gällande tidtabell, nr 144, tillämpades till och med den 10 juni 1945 med vissa ändringar, av vilka de viktigaste voro följande.

Fr. o. m. den 9 januari 1945 framfördes snälltågen nr 76 och 77 dagligen Mjölby—Krylbo—Mjölby. (Se vidare järnvägsstyrelsens cirkulär nr 833/44.)

Fr. o. m. den 15 januari 1945 inställdes tåg 412 mellan Uppsala och Krylbo och i stället inlades tåg 460 dagligen Stockholm—Krylbo och tåg 464 dagligen Uppsala—Krylbo. De direkta vagnarna Stockholm—Rättvik framfördes i tåg 460 (cirkulär 833/44).

Fr. o. m. den 1 februari 1945 anordnades tåg nr 2317 från Hässleholm på kvällen som snabbtåg Hässleholm—Hälsingborg med uppehåll endast vid Tyringe, Klippan och Åstorp. Nytt tåg, nr 2323, inlades omedelbart efter tåg 2317 med uppehåll på alla mellanstationer (cirkulär 245/45).

Fr. o. m. den 1 mars 1945 inställdes tåg 12 å sträckan Trelleborg F—Malmö och i samband därmed vidtogos även en del andra ändringar av tidtabellen för samma sträcka (cirkulär 289/45).

Fr. o. m. den 8 april 1945 inlades ett nytt rälsbusståg, nr 2541, dagligen från Bergvik kl. 18.20 till Söderhamn (cirkulär 390/45).

Fr. o. m. den 28 april eller från den senare tidpunkt, som i varje särskilt fall bestämdes, vidtogos en del tidtabellsändringar för att tillgodose vissa sommartrafikbehov av i huvudsak lokal karaktär under tiden före tidtabellsskiftet den 11 juni (cirkulär 390/45).

Tidtabell nr 145.

Tidtabell nr 145 trädde i kraft den 11 juni 1945. På grund av de rådande ovissa förhållandena fastställdes denna tidtabell, liksom de föregående under krigsåren, att gälla tillsvidare. Anslagstidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga, den senare gällande fr. o. m. den 10 september, då de speciella sommartågen indrogos. Även den häftade samlingen grafiska tidtabeller trycktes i en sommar- och en vinterupplaga, vilket berodde därpå, att tåglägena på vissa linjer voro så olika sommar och vinter, att det icke var möjligt att med tillräcklig tydlighet inrita båda lägena på samma grafiska tidtabell.

I den nya tidtabellen voro nästan alla de tåg, som av olika anledningar måst indragas i mitten av september 1944, åter insatta. Frånsett dessa återinlagda tåg hade emellertid den knappa tillgången på elektrolok endast medgivit ett fåtal nyheter av större räckvidd. På ånglinjerna hade en under våren inträdande ytterligare försämring av situationen på bränslemarknaden haft till följd, att alla planer på utvidgning av tidtabellen måst skrinläggas. I några fall måste till och med tågindragningar vidtagas.

I järnvägsstyrelsens cirkulär nr 461/1945 lämnades en utförlig redogörelse för de ur persontrafiksynpunkt mer betydelsefulla ändringar och nyheter, som den nya tidtabellen innebar. Av utrymmesskäl kunna i det följande blott omnämnas de viktigaste av dessa.

Stockholm—Malmö.

Middagssnälltåget nr 87 från Stockholm till Malmö och morgonsnälltåget nr 88 i motsatt riktning, vilka under förra sommaren voro dubblerade endast på sträckan Mjölby—Malmö, dubblerades nu hela vägen.

Från Linköping till Stockholm anordnades söndagskvällar ett nytt snälltåg, nr 62, för avlastning av snälltåg nr 18. Tåg 62 avgick från Linköping C 20.40 och ankom till Stockholm C 23.57.

Snälltågen nr 99 och 100 Stockholm—Kalmar—Stockholm jämte anslutningstågen till och från Jönköping anordnades under tiden 11 juni—9 september i ungefär samma tidslägen som under sommaren 1944.

Stockholm—Göteborg.

Snabbtågen nr 39 och 40 Stockholm—Göteborg jämte anslutningstågen nr 1554 och 1553 till och från Strömstad återinlades under sommaren och det samma gäller middagssnälltågen nr 47 och 48.

Nattsnälltågen nr 29 och 14, dubblingståg till nattsnälltågen nr 3 och 4, utdrogos under sommaren till och från Göteborg. Söder om Laxå medförde tågen endast sovvagnar.

Vardag efter sön- och helgdag dubblerades under sommaren persontåg nr 128 på sträckan Laxå—Stockholm med ett nytt snabbgående persontåg, nr 130, som ankom till Stockholm C redan kl. 11.20.

Göteborg—Malmö.

Nattsnälltågen nr 37 och 38 anordnades i lokbesparande syfte dagligen endast å sträckan Göteborg—Ängelholm. Mellan Ängelholm och Malmö framfördes tågs 37 vagnar i persontåg nr 1891 och tågs 38 vagnar i tåg nr 1878. Sön- och helgdagar framfördes dock tåg 38 även å sträckan Malmö—Ängelholm.

Dagsnälltågen nr 43 och 44 Göteborg—Malmö med anslutningståg till och från Hälsingborg återinlades under sommaren.

Genom inläggandet av ett nytt persontåg, nr 1461, från Göteborg C 11.28 till Halmstad, där anknytning skedde till förutvarande persontåg nr 1899, erhöles en helt ny persontågsförbindelse mellan Göteborg å ena sidan och Hälsingborg och Malmö å andra sidan.

Ytterligare ett snabbgående motorvagnstågpar inlades mellan Malmö och Hälsingborg.

Kristianstad—Karlskrona.

Ett nytt snabbgående rälsbusstågpar, nr 2714 och 2713, inlades från Karlskrona N kl. 7.20 till Kristianstad resp. från Kristianstad C kl. 14.00 till Karlskrona. För tillträde till dessa tåg, som endast givits uppehåll i Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg, erfordrades en särskild bussplatsbiljett, som betingade ett pris av 0:50 kr.

Även en del andra nya rälsbusståg inlades.

Stockholm—Eskilstuna.

Ett nytt snabbgående persontågpar, nr 300 och 299, inlades från Eskilstuna C kl. 7.30 resp. från Stockholm C kl. 18.05 med uppehåll endast vid några få platser och med goda anslutningar till och från Mariefred och Strängnäs.

Krylbo—Mjölby.

Snälltågen nr 75 och 78 återinlades, och som snälltågen nr 76 och 77 åter-

inlagts redan fr. o. m. 9 januari, var snälltågstidtabellen härmed återställd till det skick, i vilket den befann sig före indragningarna hösten 1944.

Stockholm—Riksgränsen.

Nattsnälltågen nr 22 och 21 mellan Stockholm och övre Norrland anordnades även å sträckan Kiruna—Riksgränsen.

Under tiden 15 juni—27 augusti dubblerades förutnämnda tåg på sträckan Stockholm—Vännäs två dagar i veckan i vardera riktningen genom anordnandet av tågen nr 50 och 49, vilka framfördes över Gävle—Ockelbo. Tåg nr 50 avgick från Stockholm fredagar och lördagar och tåg nr 49 från Vännäs lördagar och söndagar.

I likhet med föregående sommar utdrogos dagsnälltågen nr 92 och 91 mellan Stockholm och Änge som snälltåg till Kiruna och därifrån som persontåg till Riksgränsen. Lämpliga anslutningståg inlades på flertalet sidolinjer.

Persontågen nr 419 och 420 återinlades under sommaren på sträckan Bollnäs—Krylbo.

Änge—Storlien.

Den elektriska driften, som utsträckts till Järpen fr. o. m. 13 februari 1945, möjliggjorde en del förbättringar av tidtabellen i form av dels något kortare gångtider, dels en del nya tåg, vilka sistnämnda medförde avsevärt förbättrade förbindelser, bl. a. mellan Sundsvall och västra Jämtland.

Boden—Haparanda/Övertorneå.

På grund av att loktågen åter måste framföras av vedeldade lok, blev det nödvändigt att ganska avsevärt förlänga restiderna. För att mildra olägenheterna härav insattes vissa dagar mellan Boden och Haparanda nya snabbgående rälsbusståg, som i Karungi hade anslutning till och från Övertorneå.

Övriga linjer.

Tågen nr 2132 och 2131 (från Hässleholm 18.46 till Halmstad C resp. från Halmstad C 21.10 till Hässleholm), som förra sommaren endast gingo sön- och helgdagar, anordnades dagligen. Tåg 2131 erhöi god förbindelse i Hässleholm till nattsnälltågen Malmö—Stockholm.

På linjen Borås—Vänersborg förbättrades förbindelserna avsevärt genom insättande av en del nya rälsbusståg.

Den 10 september 1945 skedde övergången till vintertidtabell, vilket som vanligt innebar, att för sommarsäsongen speciellt anordnade tåg indrogos. Därutöver vidtogos liksom de närmast föregående åren ytterligare en del tågindragningar och andra tidtabellsändringar. På de elektrifierade linjerna kunde tågindragningarna, som där huvudsakligen syftade till att frigöra elektrolok för de beräknade stora vedtransporterna, denna gång hållas inom betydligt snävare gränser än tidigare. Bl. a. kunde samtliga snälltåg på linjen Krylbo—Mjölby bibehållas över vintern. På ånglinjerna, där tidtabellen de senaste vinternarna kunnat bibehållas tämligen obeskuren, framtvingade den skärpta bränslesituationen ganska betydande nedskärningar och ändringar av tidtabellen. Dessa indragningar vidtogos på grund av direktiv från regeringshåll

efter yrkande därom från Statens Bränslekommission. Styrelsen gjorde energiska ansträngningar för att undgå dessa för trafikanterna synnerligen olägliga försämringar av tågplanen — men förgäves. I en del fall kunde de indragna ångtågen ersättas med rälsbussar, men på grund av den knappa tillgången på dylika fordon kunde sådana utbyten ske endast i begränsad omfattning.

I cirkulär nr 663/45 lämnades en utförlig redogörelse för de vidtagna tidtabellsändringarna.

Fr. o. m. 1 oktober 1945 återinsattes nattsnälltågen nr 32 och 31 mellan Laxå och Charlottenberg och i samband därmed ändrades tidtabellen för tåg 14 mellan Laxå och Katrineholm, för tåg 29 mellan Hallsberg och Laxå och för tåg 1427 Kristinehamn—Laxå. Direkta sov- och sittvagnar framfördes Stockholm—Laxå—Oslo och omvänt i tågen 29/32 och 31/14.

1 oktober fullbordades elektrifieringen av bandelen Järpen—Storlien och i samband därmed kunde restiderna väster om Östersund avsevärt förkortas. Sovvagnarna Stockholm—Jämtland framfördes ånyo till och från Storlien.

De sov- och sittvagnar i snälltågen på Övre Norrland, som tidigare framgått mellan Stockholm och Boden, framfördes i stället fr. o. m. samma dag mellan Stockholm och Luleå. (Cirkulär 695/45.)

Fr. o. m. 12 oktober 1945 anordnades ett nytt tåg, nr 2009, dagligen mellan Ängelholm och Hälsingborg. Tåget medförde de direkta vagnarna från tåg 37 och ankom Hälsingborg F 6.08, varigenom ökad övergångstid erhöles till morgonfärjan från Hälsingborg F kl. 6.40 (Cirkulär 695/45.)

Fr. o. m. 1 november 1945 anordnades tågen 1283 och 1282 Jönköping—Forserum även å sträckan Forserum—Nässjö. (Cirkulär 735/45.)

Den 1 december 1945 (i några fall redan 19 november) vidtoges en hel del tidtabellsändringar, vilka bl. a. bestodo däri, att en del av de ångtåg, som indragits den 10 september eller tidigare, sedan samförstånd uppnåtts med Statens Bränslekommission, återinsattes helt eller delvis. Bland dessa kunna särskilt nämnas det s. k. tidningståget Stockholm—Tillberga—Vansbro—Stockholm samt snabbpersontågen nr 1021 Västerås—Stockholm och 1022 Stockholm—Köping. (Cirkulär 794/45.)

Införlivade banor.

Den 1 juli 1945 införlivades med SJ Halmstad—Nässjö och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, av vilka den sistnämnda förvaltats i SJ regi från den 1 juli 1944. Från den 1 juli 1945 övertogs aktiemajoriteten i Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag, vars järnväg förvaltades av SJ i bolagsform till den 1 januari 1946, då den införlivades med SJ.

Särskilda anordningar under vintersportsäsongen.

För att underlätta resor under vintersportsäsongen anordnades under viss del av vintern och våren särskilda reselägenheter till och från Härjedalen och Västerdalarnas turistområden. Detaljerade bestämmelser rörande tåganordningar och framförandet av direkta vagnar m. m. för resorna meddelades i cirkulär nr 258/1945 beträffande resorna till Härjedalen och i cirkulär nr 822/1944 för resorna till Västerdalarna.

Reglering av persontrafiken från Stockholm.

För att så långt möjligt förhindra överbelastning av tågen från Stockholm under sommaren, då persontransportapparaten väntades bli mycket hårt tagen i anspråk för extraordinära transporter av olika slag, bestämdes, att resande

från Stockholm och vissa stationer i Stockholms närhet skulle vara försedda med platsbiljett för att lämnas tillträde till de viktigare långväga tåg, som avgå från Stockholm C mellan kl. 12.00 fredagar och 12.00 måndagar.

Vidare genomfördes under sommaren i Stockholm en tvångsvis reglerad resandefördelning mellan vissa närliggande snälltåg, nämligen tågen 27 och 39, 17 och 99 samt 22 och 50.

Bestämmelserna härom intogos i Bihang 1 till Tågföringsföreskrifter (särtryck nr 234).

Inskränkning i fribiljetts giltighet.

För att med tanke på den väntade stora trafiken ernå största möjliga lättnad i tågbelastningen vid veckoskiftena vidtogos under sommaren mycket långt gående inskränkningar i fribiljetts giltighet. Bestämmelserna härom intogos i cirkulär nr 430/45.

Cykeltransporterna.

I Kungl. brev den 2 mars 1945 bemyndigades järnvägsstyrelsen ävensom förvaltning av i personsamtrafiken deltagande enskild järnväg att utan hinder av bestämmelserna i 31 § 2 mom. järnvägstrafikstadgan föreskriva, att cykel, vilken under tiden 11 juni—9 september skulle befordras såsom resgods med annat tåg än snälltåg, skulle vara inlämnad viss tid — dock högst 48 timmar — före tågets avgång. Med stöd av detta bemyndigande utfärdade tillämpningsbestämmelser och särskilda transportplaner intogos i Godstransportföreskrifter, del II.

I samma brev förordnade Kungl. Maj:t, att tilläggsavgiften för befordring med snälltåg av cykel, vägande högst 60 kilogram, under samma tid skulle utgå med 2 kr. 50 öre.

Utlandsförbindelserna.

Med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Färjetrafiken, som avbröts den 27 september 1944, har varit inställd under hela året.

Tåg färjorna »Konung Gustaf V» och »Drottning Victoria» utförde fr. o. m. 15 november 1945 turer mellan Trelleborg och Gdansk (Danzig) i Polen för överföring av godsvagnar. Även passagerare fingo medfölja.

Med Danmark.

a) Via Malmö—Köpenhamn.

Färjetrafiken upprätthölls under tiden 1 januari—25 mars med en daglig tur i vardera riktningen. Vid behov utfördes dock ytterligare en dubbeltur. Under tiden 26 mars—17 juni måste på grund av ringa trafik och knapp tillgång på bränsle antalet turer minskas till en ordinarie dubbeltur helgfria måndagar, onsdagar och fredagar. Under april och maj utfördes ett flertal extraturer för transport till Sverige av genom svenska Röda Korsets försorg i Tyskland omhändertagna personer. Sedan kriget i Europa upphört och trafiken med Danmark börjat stiga, ökades antalet turer och under tiden 18 juni—31

augusti utfördes en tur i varje riktning alla vardagar. Från och med den 1 september utfördes dagligen tvenne dubbelturer.

Den 1 oktober insattes den nya motorfärjan »Malmöhus» i trafik, varvid residerna mellan Malmö och Köpenhamn kunde förkortas med omkring 30 min. Den direkta 1 och 2 klass sovvagnen mellan Stockholm och Köpenhamn, som indrogs den 1 september 1939, återinsattes fr. o. m. den 1 oktober och framfördes i nattsnälltågen nr 33 och 34 samt färjeturerna littera O och S.

Färjornas ankomst- och avgångstider framgå av nedanstående sammanställning:

	$1/1-25/3$	$26/3-17/6$ Helgfria män- ons- och fre- dagar	$15/6-31/8$ Vardagar	$1/9-30/9$	$1/10-31/12$
fr. Malmö F	7.30 c 12.05	7.30	7.30	7.30 16.20	7.30 16.45
t. Köpenhamn Frih. (svensk tid*)	9.30 c 14.10	9.30	9.30	9.30 18.30	9.10 18.25
fr. Köpenhamn Frih. (svensk tid*)	9.45 c 14.20	9.45	9.45	9.45 19.05	10.15 19.45
t. Malmö F	11.50 c 16.25	11.50	11.50	11.50 21.20	11.55 21.25

c = Vid behov.

*) 2 april—14 augusti tillämpades sommartid (en timme före svensk tid) i Danmark.

b) Via Hälsingborg—Helsingör.

Under januari månad upprätthölls trafiken med fyra turer i vardera riktningen. Av samma orsaker som beträffande Malmö-rutten måste sedermera inskränkningar i färjetrafiken vidtagas och under tiden 15 mars—24 juni upprätthölls förbindelse endast helgfria tisdagar, torsdagar och lördagar med två dubbelturer. Successiva förbättringar kunde därefter vidtagas, och fr. o. m. den 12 oktober utfördes fem dagliga turer i vardera riktningen. Fr. o. m. sistnämnda dag började åter direkta personvagnar att framföras mellan Oslo och Köpenhamn.

Antalet annonserade personfärjeturer var under året följande:

1 januari—31 januari	4 turer i vardera riktningen dagligen.
1 februari—14 mars	2 » Hälsingborg—Helsingör och 3 turer (fr. o. m. 15 februari endast 2 turer) i motsatt riktning. Ingen trafik sön- och helgdag.
15 mars—24 juni	2 turer i vardera riktningen helgfria tis-, tors- och lördagar.
25 juni—31 augusti	2 turer i vardera riktningen vardagar.
1 september—11 oktober	2 » » » » dagligen.
12 oktober—31 december	5 » » » » »

Med Norge.

Förbindelserna med Norge försämrades, efter hand som kriget närmade sig sitt slut, och voro som sämst vid tidpunkten för den tyska kapitulationen i maj 1945. Sedan den tyska ockupationen av Norge och Danmark hävts, kunde för-

bindelserna snabbt förbättras, och vid årets slut voro de i stort lika dem som funnos vid krigsutbrottet 1939. Här nedan redogöres i korthet för de viktigare förändringarna.

a) *Via Korsnäs.*

Fr. o. m. natten mellan den 1 och 2 mars 1945 inställdes tågen 137/37 och 38/138 mellan Oslo och Mellerud, varigenom nattågsförbindelsen från Oslo till Hälsingborg och Malmö bröts. I stället erhöles dagsnålltågen nr 41 och 42 direkt förbindelse med Oslo. Nattågsförbindelsen återställdes fr. o. m. den 10 september.

Fr. o. m. den 12 oktober framfördes mellan Oslo och Köpenhamn direkt 1 och 2 klass sovvagn dagligen i tågen 37 och 38 samt 2 och 3 klass sittvagn fem dagar i veckan i tågen 41 och 42. Fr. o. m. den 9 december framfördes i tågen 37 och 38 även 3 klass sittvagn Oslo—Köpenhamn.

b) *Via Charlottenberg.*

Fr. o. m. den 1 februari inställdes tågen 51 och 52 mellan Oslo och Charlottenberg, varigenom den genomgående förbindelsen Stockholm—Oslo med tågen 27—52 och 51—10 bröts. Förbindelse mellan Oslo och Charlottenberg upprätthölls med motorvagnståg (vardagar under tiden 1 februari—24 mars; dagligen fr. o. m. den 25 mars), som ankom till Charlottenberg på kvällen och avgick därifrån på morgonen.

Fr. o. m. den 15 maj återställdes den ovannämnda dagförbindelsen Stockholm—Oslo. Direkt 2 och 3 klass sittvagn insattes.

Fr. o. m. den 16 juni insattes ett nytt motorvagnstågpar Oslo—Charlottenberg i anslutning till tågen 1406 och 1427, varigenom en nattförbindelse erhöles mellan Oslo och Stockholm. I anslutning till de nya tågen framfördes 1, 2 och 3 klass sovvagn Stockholm—Charlottenberg—Stockholm i tågen 29—1406 och 1427—14.

Fr. o. m. den 1 oktober återinlades nattsnålltågen nr 31 och 32 mellan Laxå och Charlottenberg. Tågen, som i Charlottenberg fingo anslutning med nyinlagda tåg till och från Oslo, medförde direkta sov- och sittvagnar mellan Stockholm och Oslo.

c) *Via Storlien.*

Fr. o. m. den 15 januari kördes de till tågen 23 och 24 anslutande tågen mellan Trondheim och Storlien endast fyra gånger i veckan och från slutet av februari endast onsdagar och lördagar. Fr. o. m. den 1 september anordnades tågen åter dagligen. En avsevärd förbättring i förbindelserna genomfördes på norska sidan fr. o. m. den 9 december, från vilken dag dessutom den direkta sittvagnen Stockholm—Trondheim, som indrogs den 9 april 1940, återinsattes.

d) *Via Riksgränsen.*

På grund av tyska övergrepp mot den svenska tågpersonalen avbröts trafiken med Björnfjell i Norge helt den 26 februari 1945 men återupptogs den 8 maj. Fr. o. m. den 16 maj framfördes direkta 3 klass sittvagnar i tågen 94 och 93 till och från Narvik samt fr. o. m. den 11 juni dessutom direkta sov- och 2 klass sittvagnar. Fr. o. m. den 1 juli framfördes även tågen 22 och 21 till och från Narvik och med direkta sov- och sittvagnar.

Med Finland.

Via Haparanda.

Trafiken upprätthölls enligt nedanstående tidtabell.

	$\frac{1}{3}-\frac{10}{6}$ b)	$\frac{11}{6}-\frac{9}{9}$ c)	$\frac{10}{6}-\frac{31}{12}$ c)
fr. Haparanda.....	↓ 15.14	16.48 21.14	15.22 20.22
t. Torneå	↓ 15.24	16.58 21.24	15.32 20.32
fr. Torneå	↓ 15.44	17.18	15.52
t. Haparanda.....	↓ 15.54	17.28	16.02

- b) Trafiken var officiellt helt inställd, men detta tåg anordnades dock i regel, då tåg 2794 från Boden vid avgången från Karungi medförde resande till Finland.
- c) Tåget anordnades, endast om tåg 2722 från Boden vid avgången från Karungi medförde resande till Finland.

Heltrafiken.

Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 290/1945. Årets resandetrafik var avsevärt större än fjolårets rekordartade trafik, vilket till icke ringa del torde få tillskrivas den omständigheten, att Marie Bebadelsedag inföll på lördagen före påsk.

Påskdagen inföll år 1945 den 1 april och år 1944 den 9 april. Nedanstående sammanställning belyser omfattningen av årets påsktrafik vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C jämförd med närmast föregående års.

	Stockholm C ¹⁾		Göteborg C		Malmö C	
	1945	1944	1945	1944	1945	1944
Antalet försålda färdbiljetter...	144 574	124 937	58 700	59 300	44 966	34 986
Antalet utrustade sovagnar ...	286	276	45	47	76	55
Antalet avsända resgodskollin	20 316	20 874	7 140	4 060	4 174	3 476

¹⁾ Uppgifterna för Stockholm C avse tiden $\frac{23}{3}-\frac{1}{4}$.

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:		1945	1944
för tiden 27—30 mars	(1944 4—7 april)	41 463	39 410
» » 31 mars—1 april	(1944 8—9 »)	3 454	4 634
» » 2—4 »	(1944 10—12 »)	39 930	32 906

Pingst- och midsommartrafiken.

För pingsttrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 394/1945. Trafiken var av större omfattning än föregående års. Särskilt närtrafiken var betydande, vartill det vackra vädret i hög grad torde ha bidragit.

För midsommartrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 453/1945. Trafiken visade, jämförd med motsvarande trafik året före, en på sina håll ganska avsevärd nedgång. Orsaken härtill torde bl. a. vara att söka i dels det förhållandet, att midsommardagen inföll på en söndag och följaktligen icke erbjöd någon extra ledighet, dels den långvariga, då ännu pågående verkstadskonflikten.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning år 1945 och 1944 vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, för pingsten från och med onsdagen före pingst t. o. m. annandagen och för midsommaren fr. o. m. den 19 t. o. m. den 24 juni.

Pingst.

Pingstdagen inföll år 1945 den 20 maj och år 1944 den 28 maj.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1945	1944	1945	1944	1945	1944
Antalet försålda färdbiljetter.....	79 736	77 349	57 160	45 175	31 358	29 159
Antalet utrustade sovvagnar	188	186	44	41	62	53
Antalet avsända resgodskollin ...	13 456	15 684	5 201	3 650	4 446	4 252

Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1945	1944	1945	1944	1945	1944
Antalet försålda färdbiljetter ...	119 157	137 997	60 200	74 320	26 152	27 762
Antalet utrustade sovvagnar ...	272	219	48	34	61	65
Antalet avsända resgodskollin...	28 697	38 892	7 477	7 562	7 767	7 468

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1945	1944
för tiden 18—20 maj (år 1944 26—28 maj).....	17 842	22 412
» » 21—22 » (år 1944 29—30 »)	14 527	11 976
» » 19—22 juni	16 291	16 593
» » 23—25 »	14 154	14 106

Jul- och nyårstrafiken.

För jul- och nyårstrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 775/1945.

Resandetrafiken var av större omfattning än jul- och nyårstrafiken 1944/45. På grund av att julaftonen inföll på en måndag, kom trafiken att mycket starkt koncentreras till lördagen den 22 december, vilket förhållande givetvis vållade vissa besvärigheter. Militärtrafiken blev som var att vänta betydligt mindre än året förut och avvecklades utan svårigheter. Posttrafiken var mycket livlig och förorsakade en del tågföröningar. Tågföröringen var emellertid på det hela taget tämligen tillfredsställande, även om några större tågmissöden dagarna före jul vållade en del ganska omfattande tågföröningar och andra trafikrubbingar. Tillgången på personvagnar var som vanligt vid de stora helgerna otillräcklig, med resultat att trängseln i tågen de största resdagarna blev synnerligen besvärande, trots att långt gående åtgärder vidtogos för möjligast rationella utnyttjande av vagnparken.

Julaftonen inföll år 1944 på en söndag och år 1945, som redan nämnts, på en måndag. Nedanstående siffror belysa i någon mån omfattningen av trafiken vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1945	1944	1945	1944	1945	1944
Antalet försålda färdbiljetter.....	90 274	83 952	57 856	52 300	38 970	38 467
Antalet utrustade sovvagnar	378	325	82 ¹⁾	42	82	75
Antalet avsända resgodskollin ...	36 713	32 438	10 860	5 731	7 373	6 078

¹⁾ varav B.J 25

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

	1945/46	1944/45
för tiden 18—25 december	94 781	91 820
» » 26—29 »	35 574	33 313
» » 30 december—3 januari	30 169	30 982
» » 4—10 januari	24 066	21 976

Antalet 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 1937—1946.

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	$\frac{1}{3}$ 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	5·93	2 727	0·58	39 648	8·45
137	$\frac{32}{5}$ 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	$\frac{15}{6}$ 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— $\frac{5}{9}$ 1939	8 001	23 003	2·88	89 218	11·15	1 138	0·14	113 359	14·17
139	$\frac{4}{9}$ 1939— $\frac{30}{8}$ 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— $\frac{14}{6}$ 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	²⁾ 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	²⁾ 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	²⁾ 100 248	9·59	1 202	0·11	120 735	11·54
142	$\frac{15}{9}$ 1942— $\frac{6}{6}$ 1943	10 457	14 974	1·43	²⁾ 98 821	9·46	1 191	0·11	114 986	10·99
143	$\frac{7}{9}$ 1943— $\frac{6}{9}$ 1943	10 877	19 611	1·80	²⁾ 104 965	9·65	1 044	0·10	125 620	11·55
143	$\frac{6}{9}$ 1943— $\frac{4}{6}$ 1944	10 877	15 949	1·47	²⁾ 104 207	9·58	1 072	0·10	121 228	11·15
144	$\frac{5}{9}$ 1944— $\frac{17}{9}$ 1944	11 195	25 278	2·26	²⁾ 121 872	10·89	913	0·08	148 063	13·23
144	$\frac{18}{6}$ 1944— $\frac{10}{9}$ 1945	11 195	17 358	1·55	²⁾ 120 082	10·73	922	0·08	138 362	12·36
145	$\frac{11}{6}$ 1945— $\frac{9}{6}$ 1945	12 077	26 120	2·16	²⁾ 138 345	11·45	964	0·08	165 429	13·70
145	$\frac{10}{9}$ 1945— $\frac{2}{6}$ 1946	12 324	18 968	1·57	²⁾ 134 387	11·13	957	0·08	154 286	12·77

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

²⁾ Härav för: rälsbusståg motor-tåg

³⁾ Härav för: rälsbusståg motor-tåg

under tidtab. nr 141:	14 268	1 417
» » » 142:	16 375	2 136
» » » 143:	16 978	1 958
» » » 144:	23 517	1 593
» » » 145:	29 167	1 183

under tidtab. nr 141:	15 237	1 222
» » » 142:	16 689	2 310
» » » 143:	17 230	1 983
» » » 144:	24 413	1 558
» » » 145:	29 901	1 896

Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring.

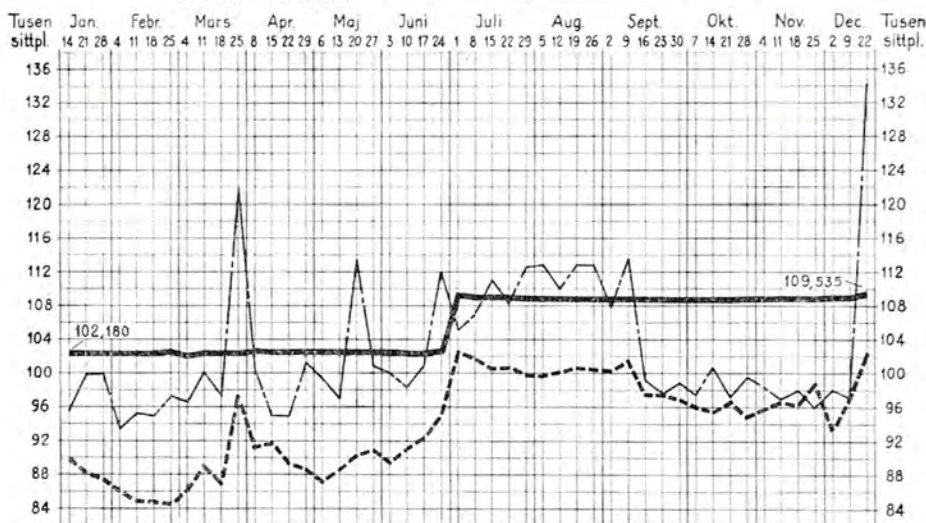
För trafik tillgängliga vagnar och deras användning.

I en på sid. 93 befintlig tabell nr 1 angives vid SJ under år 1945 befintliga resp. för trafik tillgängliga antal personvagnar av olika littera. De i tabellen angivna procenttalen för vagnar, avställda för revision eller reparation, grunda sig på de uppgifter, som en gång i veckan inkommit dels från verkstäderna, dels från de stationer, där verkstad finnes. I dessa uppgifter har uppgivits det antal vagnar, som varit under arbete på verkstäderna eller stått avställda för revision eller reparation antingen vid verkstäderna eller på resp. stationer.

Av en tabell nr 2 på sid. 94 framgår, hur de enligt tabell nr 1 tillgängliga antalen disponerats — i tågsätt och i reserv — under olika tidsperioder av året.

I nedanstående tablå visas grafiskt totaltillgång och totalbehov vid statens järnvägar, exklusive »ESJ»¹⁾, av antalet sittplatser i 3 klass i de personvagnar, som förekomma i största antal, nämligen BCo, Co och C. Av tablån framgår dels hela platsantalet i ifrågavarande vagnar, dels den dagliga tillgången på sittplatser i vagnar av nämnda littera, sedan antalet sittplatser i vagnar under revision och reparation avdragits, samt slutligen det av trafikinspektörerna anmälda platsbehovet i 3 klass.

Vid SJ (utom »ESJ») befintligt antal 3 klass sittplatser i vagnar litt BCo, Co och C, därav tillgängliga för trafik och behövt antal år 1945



Förändringar av vagnparken.

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

48 nya vagnar levererades under året, nämligen 4 Bo5b, 14 Co6, 4 Co8b, 1 Co8d och 25 F5.

¹⁾ Då under år 1945 intet hann åtgöras de med f. d. Halmstad—Nässjö järnvägar övertagna personvagnarna, hava ej heller dessa medtagits i tablån.

Personvagnparken (se sid. 92).

Tabell 1. Antal befintliga och för trafik tillgängliga vagnar.¹⁾

	L i t t e r a														U										
	Ao	ABCo	ACo	Bo	BCo	BFo	Co-sitt	Co-sov	CDo	CFo	Do	DFo	Co	CCo		Ro	RCo	DF	CD	CDF	CF	C7	F		
Antal befintliga vagnar den 1 januari 1945 ...	59	11	51	51	303	15	645	43	7	41	21	91	39	40	53	504	118	12	28	5	3	146	10	471	75
Antal tillkomna vagnar under år 1945	—	—	—	4	²⁾ 37	—	²⁾ 65	—	²⁾ 1	—	²⁾ 1	²⁾ 4	14	²⁾ 2	—	²⁾ 1	8	²⁾ 4	²⁾ 1	—	—	²⁾ 1	—	²⁾ 48	14
Antal under året frångångna (slopadе eller ombyggda) vagnar	²⁾ 5	—	²⁾ 1	—	—	—	—	²⁾ 5	²⁾ 1	—	—	—	—	—	—	²⁾ 4	7	²⁾ 3	—	—	—	1	—	—	—
Antal förrevision eller reparation avställda vagnar (i medeltal 10.4 % av 4-axliga, 8.5 % av 2-axliga, 9.5 % av CC2- och 7.5 % av U-vagnar ...	6	1	5	6	35	2	74	4	1	4	2	10	6	4	5	46	10	1	2	1	—	14	1	44	7
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året	48	10	45	49	305	13	636	34	6	37	20	85	47	38	48	403	109	12	27	4	3	155	9	475	82

Av »ESJ» 4-axliga vagnar voro under året 9.2 % och av 2-axliga 7.6 % avställda för revision eller reparation.

¹⁾ Ao3, Bo7, Bo10, Co7, Fo7, Cl0, F2 och F6 äro icke inräknade, ej heller sådana med enskilda järnvägar övertagna vagnar, som icke erhållit SJ vanliga litterateckning (BCo3, Co5 etc.).

²⁾ 2 Ao1a, 3 Ao4, 1 Co7, 3 Co11 ombyggda till Co4a, 1 ACo3a och 1 Co15 skadade vid järnvägsolyckan i Gårdsjö den 29/6 1945. ³⁾ Därav övertagna med SWBJ 37 BCo, 37 Co, 1 CDo, 1 Do, 4 DFo, 14 Fo, 2 Ro, 39 C3, 8 C4, 4 D, 1 DF, 12 CF, 23 F och 6 U och med HNJ 8 U.

⁴⁾ 12 C3a ombyggda till CF4.

⁵⁾ Därav 1 (Do, 3 C3, 3 D övertagna med SWBJ, CDo ombyggdes till Bo7 (se även under uttrangerade vagnar på sid. 95).

Personvagnsparken (se sid. 92).
 Tabell 2. Den tillgängliga vagnparkens planenliga användning under olika tidsperioder.¹⁾

	L i t t e r a																									
	Ao	ABCo	ACo	Bo	BCo	BFo	Co-sitt	Co-sov	CDo	CFo	Do	DFo	Fo	RCo	Ro	CC2	C3	C4	D	DF	CD	CDF	CF	C7	F	U
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året enligt tabell 1	48	10	45	49	305	13	636	34	6	37	20	85	47	38	48	493	109	12	27	4	3	155	9	475	82	
Disposition:																										
1/1-10/6 1945 {	8	7	33	28	214	8	457	7	4	23	11	69	29	22	48	334	—	8	15	4	2	127	2	359	33	
» » reserv	40	3	12	21	91	5	173	27	2	14	9	16	18	16	—	159	109	4	12	—	1	28	7	116	49	
11/6-10/9 1945 {	12	9	37	43	272	7	624	24	5	31	15	70	46	33	52	437	—	7	20	4	3	131	2	393	48	
» » reserv	36	1	8	6	33	6	12	10	1	6	5	15	1	5	4	56	109	5	7	—	—	24	7	82	32	
10/9-31/12 1945 {	18	7	38	38	248	6	540	13	5	32	15	72	45	24	50	375	—	7	22	4	3	146	2	399	48	
» » reserv	30	3	7	11	57	7	96	21	1	5	5	13	2	14	2	118	109	5	5	—	9	7	76	32		

¹⁾ Se not 1 på sid. 93.

Bo5b-vagnarna äro i olikhet med tidigare vagnar av samma littera helt utrustade med lösa fåtöljer. I Co8b-vagnarna äro två kupéer specialinredda för barn under 2 år med vårdare. Mellan dessa båda »barnkupéer» är anordnad en särskild barntoilet, försedd med för barnens skötsel erforderlig utrustning, såsom skötbord, behållare för tempererat vatten, tvättställ, nattkärl med tömningsanordning, hållare med kräppapper m. m. Vagnarna erhålla litterabeteckningen Co8b och de tidigare Co8b-vagnarna med tjänstekupé omlittererades till Co8e. Övriga under året levererade vagnar äro utrustade på samma sätt som förut befintliga vagnar av samma littera.

I samband med statsinlösen av Halmstad—Nässjö och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar *överfördes* dessa järnvägar tillhöriga personvagnar till SJ personvagnpark. Av efterföljande tabell framgår antalet sålunda överförda vagnar av olika littera. Vagnarna överfördes den 1 juli 1945.

Järnväg	Ao	BCo	BCDo	Co	Fo	Ro	B	C	C10	CF	F	Få	Postvagnar		Summa
													4-axl.	2-axl.	
HNJ.....	—	—	—	16	—	—	1	17	—	2	8	1	4	2	51
SWBJ...	1	37	1	37	14	2	—	47	2	12	23	4	5	5	190

Dessutom överfördes med Halmstad—Nässjö järnvägar 8 rälsbussläpvagnar, nämligen 5 UCFo2, 1 UDFo2 och 2 UF2 samt med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar 6 rälsbussläpvagnar, nämligen 2 UCFo2 och 4 UF2.

Av sålunda övertagna vagnar *utrangerades* under året 17 på grund av sin dåliga beskaffenhet, nämligen:

HNJ 1 Co, 1 B, 1 C, 1 D, 1 Få = 5 vagnar,

SWBJ 3 C, 2 C10, 3 D, 4 Få = 12 vagnar

(därav 3 C och 3 D upptagna även i tabell 1 på sid. 93).

De med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar övertagna, kvarvarande vagnarna omlittererades under året enligt för SJ ursprungliga personvagnar gällande littereringsprinciper, sålunda utan »E»-beteckning. Samma principer skola gälla även beträffande de med Halmstad—Nässjö järnvägar övertagna vagnarna; omlittereringen av dessa hade dock icke påbörjats vid årsskiftet 1945/1946. Vagnarna hava därför icke medtagits som nytillkomna vagnar i tabell 1 på sid. 93.

Av under åren 1940—1944 övertagna vagnar *utrangerades* under året 19, nämligen:

normalspåriga: 6 C1, 2 C3a, 3 C3c, 2 CF1, 1F1b

smalspåriga (1 067 mm): 3 C, 1 C10

» (891 mm): 1 F.

Vidare *utrangerades* 11 med enskilda järnvägar *icke* övertagna vagnar, nämligen 1 ACo3a, 1 Co15, 1 C3c, 7 C4 och 1 CF4. ACo3a och Co15 utrangerades på grund av skador, erhållna vid en järnvägsolycka i Gårdsjö den 29 juni och CF4 på grund av skador, erhållna vid en järnvägsolycka i Sävsjö den 5 oktober 1945.

I samband med större revision *ombyggdes* under året ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. Vagnarna försågos med ny korg och de många kupétrymmen omändrades till öppna avdelningar, allt för att göra vagnarna mera ändamålsenliga och trivsamma.

Ett mindre antal med enskilda järnvägar *icke* övertagna vagnar ombyggdes under året. Av nedanstående tablå framgå de slag av ombyggnader, som under året fortsattes, påbörjades eller beslutades.

Fortsatt ombyggnad		Påbörjad ombyggnad		Beslutad ombyggnad ¹⁾	
av	till	av	till	av	till
Co8cm med 16 bordsplatser	Co8cm m. 24 bordsplatser	Ao1a ¹⁾	Co4a	C10	C10 med en-axliga boggiar
Co7	Co4a	Ao4 ¹⁾	Co4a		
C3a	CF4	F9	F4		

Under året *omlittererades* Co8b-vagnarna med tjänstekupéer till Co8e och den härigenom frigjorda litterabeteckningen Co8b togs i stället i anspråk för de nya Co8-vagnarna med specialinredda barnkupéer. Likaså omlittererades Fo3-vagnarna (ångfinkor) till Fo7; litterabeteckningen Fo3 kom i stället till användning för de med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar övertagna Fo-vagnarna av träkonstruktion.

Den 1 juli 1945 övertog SJ förvaltningen av Nässjö—Oskarshamn, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar i samarbete i bolagsform med järnvägarnas styrelser. För de åtgärder, som i anledning härav vidtoges beträffande ifrågasvarande järnvägar tillhöriga personvagnar, kommer redogörelse att lämnas i drifttjänststatistiken för år 1946. Järnvägarna övertogs nämligen helt av SJ fr. o. m. den 1 januari 1946.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning.

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågasvarande slag framgår av till tidtabellerna nr 144 och 145 hörande normalplaner.

Uppgift om resultatet av personvagnssamtrafiken i *internationell* trafik kan erhållas på styrelsens persontrafikbyrå.

I tidigare års drifttjänststatistik ha redogörelser lämnats över på grund av kriget vidtagna förändringar — indragningar och återinsättningar — i de internationella vagnomloppen. Av följande tablå framgå dels de omlopp, som funnos den 1 januari 1945, dels de ändringar, som vidtoges under året, speciellt till följd av krigsslutet i maj 1945.

Dag/månad	Tåg	Vagnar	EWP-kurs	
<i>Över Riksgränsen.</i>				
1 jan.—23 febr.	94/93	B Co7b, Co9b	Stockholm C—Björnfjell	625
» » — » »	»	Fo4	» » —Narvik	624
» » — » »	»	C3	Kiruna C—Narvik	628
» » — » »	8706/8705	C3, CF4	» —Björnfjell	629
9 maj—9 sept.	»	»	» — »	629
10 » —10 juni	94/93	ACo2c, B Co7b	Stockholm C— »	625
» » —15 maj	»	Co9b	» — »	623
» » — »	»	Fo4	» —Narvik	624
16 » — »	»	Co9b	» — »	623, 625
» » — »	»	C3	Kiruna C — »	628
11 juni—30 sept.	»	ACo2c, B Co7b	Stockholm C— »	625

¹⁾ Ombyggnadsfrågan avgöres från fall till fall med hänsyn till dels ombyggnadskostnaderna, dels behovet av Ao-vagnar.

Dag/månad	Tåg	Vagnar	EWP-kurs	
30 juni—	22/21	ACo4, BCo6b, Co8d, Fo4	Stockholm C—Narvik	622
» » —9 sept.	»	Co9b	» — »	622
1 juli — 30 »	»	Co8cs	Boden C—Narvik	623
1 okt.—	94/93	Ao2b, Co15, BCo7b	Stockholm C—Narvik	625
<i>Över Storlien.</i>				
8 dec.—	24/23	BCo6a	Stockholm C—Trondheim	634
<i>Över Charlottenberg.</i>				
1 jan.—21 jan.	27/10	BCo6b	Stockholm C—Oslo	636
15 maj—	»	»	» — »	»
10 sept.—	»	CFo5	» — »	»
30 » —	29/14	Ao, ACo, BCo, CFo	» — »	638
1 okt.—	32/31	DFo5	Laxå—Oslo	640
<i>Över Korsjö.</i>				
1 jan.—28 febr.	38/37	CFo5	Hälsingborg F—Halden	658
» » — » »	»	ACo1, BCo7b	Malmö C—Halden	650
» » — » »	»	DFo1	Trelleborg C—Oslo	651
» » — » »	42/41	BCo, CFo	Malmö C—Korsjö	
1 mars—11 okt.	»	BCo, CFo5	» —Oslo	654
» » —16 aug.	»	BCo, CFo5	Hälsingborg F—Oslo	659
» » —	»	DFo	Malmö C—Oslo	651, 654
17 aug.—11 okt.	»	Bo, Co8a, CFo5	Hälsingborg F—Oslo	659
10 sept.—	38/37	DFo1	Trelleborg C— »	651
» » —	»	ACo3a, BCo7	Malmö C—Oslo	650
» » —	»	BCo7a	Hälsingborg F—Oslo	658
» » —11 okt.	»	Ao1c, CFo5	» — »	657, 658
12 okt.—	»	Ao1c, CFo5	Köpenhamn—Oslo	679, 684
» » —31 okt.	42/41	Bo, Co8a, GFo5	Malmö C—Oslo	654
» » — » »	»	BCo, CFo5	Köpenhamn—Oslo	682
1 nov.—	»	Bo, CFo5	» — »	682
» » —	»	BCo, CFo5	Malmö C—Oslo	654
» » —	»	Co8a	Hälsingborg F—Oslo	659
<i>Över Hälsingborg F.</i>				
12 okt.—	38/37	Ao1c, CFo5	Köpenhamn—Oslo	679, 682
» » —31 okt.	42/41	BCo, CFo5	» — »	682
1 nov.—	»	Bo, CFo5	» — »	682
<i>Över Malmö F.</i>				
30 sept.—	33/34	Ao1c	Stockholm C—Köpenhamn	695

Indragningen i vissa kurser av direkta vagnar mellan Sverige och Norge i början av året var beroende på de dåvarande förhållandena i Norge.

Viss förändring av personvagnarnas utrustning.

I drifttjänststatistiken för år 1944 omnämndes vissa under året vidtagna lättnader i de gällande besparingsbestämmelserna beträffande personvagnarnas utrustning. Då det givetvis är önskvärt, att den sänkning av personvagnarnas

standard, som ifrågavarande besparingsbestämmelser onekligen innebära, icke bibehålles längre än nödvändigt, medgav styrelsen den 1 februari 1945 ytterligare en del lättnader. Dessa finnas närmare angivna i styrelsens cirkulär nr 241 och 280 för år 1945.

Logivagnar.

Uthyrning av logivagnar förekom under året i den utsträckning, som framgår av följande sammanställning:

Station	Vagnar	Tid	Inkomster kr.
Örebro C	2 Ao	26—28/1	160:—
Kramfors	10 Ao	24/2—4/3	1 700:—
Linköping C.....	2 Ao	5—6/5	101:50
Västerås	2 Ao	27—29/5	519:75
Sölvesborg.....	3 Ao	20—27/6	539:—
Ursviken	1 Ao	28—29/6	70:—
Stenungsund	2 Ao	18—18/7	225:—
Skellefteå stad	1 ACo	20—21/7	262:50
Kristianstad	4 Ao	29/7—1/8	732:75
Mellösa	2 Ao	11—14/8	280:—
Jönköping C.....	3 Ao	13—16/8	747:—
Boliden.....	2 Ao	19—23/9	77:—
Skelleftehamn Ö	2 Ao	13—14/9	49:—
Stockholm C	1 Co	17—18/11	60:—
Lycksele	1 Ao, 1 Co	31/12 45—1/1 46	371:75

Dessutom användas sovvagnar som logivagnar i ett flertal fall i samband med militärtransporter.

Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

Skolungdomens utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Under julferierna 1945—1946 anordnades på framställning av Norra Latinläroverket och Kungsholms Läroverk i Stockholm, som samarbetade med två läroverk i Oslo, utbytesresor för 80 svenska och 80 norska gymnasister den 27 december 1945—9 januari 1946. Resorna företogs i reserverade sittvagnar.

För de svenska gymnasisterna utgick avgift såsom för svensk skolungdom under 20 år vid studieresor, och för de norska gymnasisterna medgav styrelsen färd mot avgift, motsvarande halva ordinarie biljettpriset.

Resor till lantbruksmötet i Varberg den 5—10 juni 1945.

För att åstadkomma en såvitt möjligt jämn fördelning av trafiken till Varberg under tiden för lantbruksmötet därstädes medgav styrelsen, att besökare av lantbruksmötet från linjerna Göteborg C—Båstad, Borås C—Tofta, Åtran—Träslöv, Älvsered—Falkenberg och Veinge—Markaryd, som den 7 eller 8 juni färdades till Varberg, ägde återresa samma dag mot lösen av enkel 3 klass biljett.

Sammanlagda antalet sålunda försålda biljetter (s. k. Lantbruksbiljetter till Varberg) utgjorde 4 898.

Extratåg anordnades till Varberg och åter från Göteborg, Falkenberg, Halmstad, Ätran och Björketorp samt från Falkenberg till Ullared och åter under dagarna den 5—10 juni. Rådande vagnbrist gjorde, att extratåg ej kunde insättas i önskad omfattning, varför ganska besvärande trängsel rådde på tågen till och från Varberg den 9 och 10 juni.

Resor till jubileumsutställningen i Skellefteå den 20 juni—31 juli 1945.

För resor till jubileumsutställningen i Skellefteå bemyndigade styrelsen distriktschefen, Luleå, att anordna dubblerings- och extratåg och att utbyta rälsbusståg mot loktåg, i den mån så beräknades erforderligt och visade sig vara möjligt med överstående vagnsätt. På grund av den rådande vagnbristen kunde distriktet ej påräkna någon tillbeordring av personvagnar.

Natten 19—20 juni framfördes en direkt sovvagn Stockholm C—Skellefteå stad och natten 21—22 juni Skellefteå stad—Stockholm C.

I samband med jubileumsutställningen i Skellefteå framfördes för Sveriges Stadskamerala Förening en sovvagn Stockholm C—Skellefteå stad natten 16—17 juli och en sovvagn natten 17—18 juli för deltagare i föreningens årskonferens. Åtterresorna företogs i direkta sovvagnar natten 20—21 juli.

Resor till 24:de Allmänna Skånska Lantbruksmötet i Lund den 10—15 juli 1945

För deltagare i Lantbruksmötet i Lund från stationer inom Skåne och från stationer inom Halland söder om Halmstad medgav järnvägsstyrelsen resa mot avgift såsom för enkel biljett under dagarna den 12 och 13 juli.

Enär mycket stor anslutning till Lantbruksmötet väntades, måste vissa restriktioner vidtagas beträffande järnvägsresorna för att åstadkomma en såvitt möjligt jämn fördelning av de resande i de olika tågen till Lund.

Sälunda upplätos vissa tåg till och från Lund blott för resande med tågplatsbiljetter.

På grund av den rådande vagnbristen uppmanades de resande bl. a. i radio att såvitt möjligt företaga sina resor till Lantbruksmötet under torsdagen eller fredagen den 12 resp. 13 juli.

Inalles c:a 80 extratåg insattes på olika linjer i Skåne under mötesdagarna.

Av de sammanlagt c:a 70 000 utställningsbesökarna färdades c:a 33 000 på järnväg, varvid såväl ordinarie som extratåg användes.

Resor till Södertörns Lantbruksmötes utställning vid Solvalla den 19—22 juli 1945.

För besökare av Södertörns Lantbruksmötes utställning vid Solvalla medgav styrelsen, att ett stort antal av lokaltågen mellan Stockholm C och Kungsängen erhöilo uppehåll vid Solvalla under dagarna för utställningen, samt att ett flertal extratåg insattes på sträckan Stockholm C—Solvalla den 20, 21 och 22 juli. De ordinarie tågen, som berörde Solvalla, förstärktes samma dagar.

Transporter av norska barn från Norge till Danmark.

För att bereda c:a 10 000 norska barn rekreation anordnades på framställning av Föreningen Norden i Oslo och tidningarna Extrabladet i Köpenhamn och Dagbladet i Oslo (de nämnda tidningarna beträffande transport av c:a 200 barn, som inbjudits av den danska tidningen) för dessa barn extratåg från Oslo till Köpenhamn över Hälsingborg—Helsingör och åter samma väg. Resorna Oslo—Köpenhamn företogs dels den 14 juni i ordinarie tåg samt dels fr. o. m. natten 3—4 juli och varannan natt t. o. m. natten 19—20 juli i extra-

tåg och återresorna fr. o. m. natten 14—15 augusti och varannan natt t. o. m. natten 30—31 augusti i extratåg.

För transporterna ställdes 12 DSB Co till förfogande.

Transporterna omfattade till Danmark 7 875 barn jämte 638 vårdare och från Danmark 7 858 barn jämte 608 vårdare eller sammanlagt 15 733 barn jämte 1 246 vårdare.

Transporter av norska barn till Sverige.

Genom Föreningens Rädda Barnen försorg ha c:a 5 300 norska barn omhändertagits för vård i svenska hem. Transporterna, som avsågo barn från såväl Narviks- och Trondheims- som Oslo-området, pågingo fr. o. m. augusti t. o. m. december i riktning till Sverige och återtransporterna påbörjades i september. För resorna till Sverige anordnades 8 extratåg. Av de c:a 5 300 barnen hade vid årets slut c:a 2 400 återtransporterats till Norge, varvid 3 extratåg anordnats. Återstoden av barnen beräknas återtransporterad till Norge under våren 1946.

Transporter av norska husmödrar till Sverige.

Svenska Norgehjälpen i samarbete med Reso omhändertog under tiden juli—oktober ett antal norska husmödrar och norska f. d. fångar för att bereda dem vila och rekreation i Sverige. Inalles omkring 1 200 personer färdades till Sverige under månaderna juli, augusti och september. Återresorna företogs under augusti, september och oktober. För resorna, som även delvis företogs med ordinarie tåg, anordnades fyra extratåg.

Transporter av finska barn.

Transporterna av finska barn från Finland voro under år 1945 av ganska ringa omfattning. Inalles transporterades c:a 100 barn över Haparanda och c:a 900 barn över Stockholm till Sverige.

Transporterna från Sverige till Finland voro däremot omfattande. Sålunda transporterades över Haparanda c:a 3 000 barn och över Stockholm (f. v. b. med båt) c:a 13 000 barn. Från Danmark transporterades c:a 450 finska barn över Stockholm till Finland. För de finska barnens hemresor anordnades under år 1945 16 extratåg, varav 12 till Stockholm och 4 till Haparanda.

Hemtransporterna skedde huvudsakligast under andra halvåret 1945.

Under år 1944 transporterades omkring 28 000 barn till Sverige, huvudsakligen med 41 extratåg över Haparanda. Till Finland transporterades under samma år omkring 1 600 barn.

I Sverige vid utgången av år 1945 kvarvarande finska barn (c:a 20 000) beräknas hemresa under loppet av år 1946.

Transporter av franska tvångsarbetare i Norge till och genom Sverige.

För att bereda franska tvångsarbetare i Norge rekreation efter frigivandet i samband med krigsslutet upplät Kungl. Civilförsvarsstyrelsen sina läger i Axvall och Johannesberg vid Kårsta och Rimbo stationer vid Stockholm—Roslagens järnvägar under juni och juli månader 1945.

Sammanlagt c:a 1 500 franska arbetare transporterades från Oslo, Trondheims- och Narviksområdena till Rimbo och Kårsta över Stockholm östra resp. Uppsala C under tiden 9 juni—14 juli 1945. Återtransporterna, som utfördes dels över Göteborg f. v. b. med båt och dels över Malmö—Köpenhamn f. v. b. med flyg, utfördes under tiden 2—31 juli 1945. Inalles sex extratåg anordnades för dessa transporter.

Transporter av flyktingar.

Transporter av norrmän inom Sverige.

Transporterna till och från samt mellan de år 1944 upprättade polisutbildningslägren för norska flyktingar pågingo fram till krigsslutet. Resorna företogs dels enskilt, dels i såväl större som mindre grupper i de flesta fall med ordinarie tåg.

De av styrelsen ordnade transporter, som uteslutande avsågo grupper om minst tio personer, omfattade inalles omkring 6 100 man.

Transporter av norrmän från Sverige till Norge samt genom Sverige.

I samband med den tyska kapitulationen i Norge i maj 1945 öppnades åter förbindelserna mellan Sverige och Norge för flyktingar, polistrupper, legationspersonal m. fl. För Norska Legationens i Stockholm räkning framfördes vid ett par tillfällen i början och mitten av maj en extra sovvagn från Stockholm C till Charlottenberg, varifrån extra rälsbusståg anordnades till Oslo.

För c:a 350 frigivna norska fångar från narviksområdet anordnades den 17—19 maj ett extratåg från Vassijaure till Charlottenberg f. v. b. till Oslo.

Under tiden 15 maj—6 juni beforderades c:a 3 000 norska f. d. fångar i Tyskland samt c:a 1 500 norska flyktingar i Sverige (varav c:a 400 norska studenter) från olika platser i Sverige till Oslo över Göteborg samt c:a 125 norska flyktingar till Trondheim. Resorna företogs dels i ordinarie tåg och dels i extratåg. För dessa transporter anordnades tre extratåg.

Reguljära flyktingtransporter till Norge pågingo under tiden 27 maj—22 juni, varvid samlingsbaser anordnats i Östersund, Falun, Karlstad, Vingåker, Uppsala, Stockholm, Norrköping och Göteborg samt fr. o. m. den 6 juni i Kiruna. Hemresorna skedde över samtliga gränstationer. Planer för hemresorna upprättades av järnvägsstyrelsen i samråd med Kungl. Norsk Legasjons Flyktningskontor, Transportavdelningen, och delgavos linjemyndigheterna genom styrelsens cirkulär nr 423/45. För dessa transporter anordnades inalles 84 extratåg, varav 28 utgjordes av tomvagnståg. Det hade beräknats, att c:a 28 000 norska flyktingar skulle hemresa under denna tid, men av olika skäl (bl. a. på grund av det korta varslat för uppbrott) använde blott c:a 15 000 norrmän sig av denna möjlighet att hemvända.

Fr. o. m. den 3 juli t. o. m. den 30 november pågingo de norska flyktingtransporterna ånyo med samlingsbaser i Östersund, Karlstad, Stockholm, Göteborg och Kiruna. Under denna tid begagnades blott ordinarie tåg, där visst utrymme disponerades för flyktingarna vissa dagar i veckan. Under denna tid beräknades återstoden av flyktingarna, c:a 18 000, ha återvänt.

Transporter till Norge av norska flyktingar, som insjuknat i Sverige, pågingo under tiden 5 juni—13 december. Under denna tid ordnades 78 sjuktransporter av inalles c:a 200 sjuka norska flyktingar. Av dessa transporter skedde 5 i sjukhustågagnar, 33 i sjukvagnar och 40 i reserverad kupé.

Slutligen kan nämnas att under tiden 12 juli—2 augusti på begäran av Norska Legationen och Statens Utrymningskommission c:a 700 internerade norrmän transporterades från de för dem upprättade lägren vid Umeå, Bollnäs, Falun och Örebro till Oslo, Trondheim och Narvik. Dessa transporter utfördes med ordinarie tåg.

Hemtransporter av danska flyktingar.

Med anledning av den tyska kapitulationen i Danmark i maj 1945 uppgjorde styrelsen i samråd med danska legationens flyktingkontor definitiva planer för de danska flyktingarnas hemresor.

För dessa flyktingresor meddelades färdplaner i styrelsens cirkulär nr 422/45. Hemresorna, som företogs under tiden 28 maj—8 juni 1945, ordnades dels med ordinarie tåg och dels med extratåg över såväl Malmö som Hälsingborg. Vidaretransporterna till Danmark utfördes med både ordinarie och extra färjor. Järnvägsresorna företogs i stor utsträckning i speciellt avdelade sovvagnar.

Inalles hemreste 9 325 danska flyktingar, av vilka 2 654 färdades i sovvagn. För transportererna anordnades 31 extratåg, av vilka 13 utgjordes av tomvagnståg.

Hemtransporter av evakuerade finnar.

Den under hösten och vintern 1944 till Sverige evakuerade delen av civilbefolkningen från Nordfinland hemtransporterades under loppet av år 1945. Transporterna utfördes dels med järnväg och dels med båt.

På järnväg hemtransporterades c:a 30 000 personer och c:a 20 000 husdjur. Huvudparten av de resande transporterades över Haparanda och en mindre del över Övertorneå. Transporterna utfördes dels och huvudsakligast med ordinarie tåg och dels med extratåg. Inalles anordnades 7 extratåg. Transporterna slutfördes under september.

Transporter av baltiska flyktingar.

Genom såväl styrelsens som linjemyndigheternas försorg ordnades även under första halvåret 1945 transporter av baltiska flyktingar från uppsamlingsläger till resp. uppehållsorter. Transporterna skedde i grupper med ordinarie tåg. Genom styrelsens försorg ordnades transporter av ungefär 900 personer.

Transporter av genom Svenska Röda Korset och UNRRA omhändertagna civila f. d. fångar och flyktingar, som inkommit till Sverige från och över Danmark.

I samband med den strax före Tysklands sammanbrott överenskomna frigivningen av koncentrationslägerfångar m. fl. vidtogos omfattande anordningar för att mottaga dessa flyktingar i Sverige och för dessas transporter.

Transporterna till Sverige ordnades bl. a. med såväl ordinarie som med extra tåg färjor till Malmö. Från Malmö befordrades flyktingarna till olika i Skåne belägna sanitetsanstalter huvudsakligen med extratåg och från dessa sanitetsanstalter till särskilt inrättade karantänläger. Flyktingarnas nationaliteter voro bl. a. följande: balter, belgier, danskar, finnar, fransmän, greker, holländare, jugoslaver, luxemburgare, norrmän, polacker, rumäner, ryssar, tjecker, tysk-svenskar, ungrare och österrikare samt statslösa.

Färjetransportererna pågingo från mitten av april till början av juli 1945. Under denna tid inkommo sammanlagt c:a 30 000 flyktingar till Sverige, därav omkring 17 000 under tiden 11 april—4 maj 1945. Från Malmö anordnades c:a 30 extratåg till sanitetsanstalterna. Från dessa transporterades flyktingarna i grupper huvudsakligast med ordinarie tåg till karantänlägren, som företrädesvis voro upprättade i södra Sverige. Flyktingarnas transporter från sanitetsanstalterna till karantänlägren och från dessa till flyktingläger ordnades dels genom styrelsens och dels genom trafikinspektörernas försorg. Dessa transporter omfattade c:a 21 000 flyktingar av denna kategori.

För de sjuka flyktingarna anordnades 142 transporter i sjukhustågsvagnar och 6 transporter i sjukvagnar. Dessa transporter ordnades för sammanlagt c:a 2 800 flyktingar.

Hemtransporter av polska flyktingar.

De genom Röda Korsets och UNRRA:s försorg till Sverige under tiden april—juli 1945 överförda polska flyktingarna, vilka förlagts till olika flyktingläger i södra och mellersta Sverige, hemtransporterades under månaderna oktober, november och december 1945, sedan polska beskickningen i Stockholm förklarade, att de polska myndigheterna vore beredda att i hemlandet mottaga de polska medborgare, som befunno sig i Sverige och önskade återvända till hemlandet. Sammanlagt c:a 5 300 polska flyktingar transporterades från de olika flyktinglägren till Malmö. Dessa transporter skedde i grupper dels i ordinarie tåg och dels i extratåg. Tre extratåg anordnades för transportererna. Från Malmö vidarebefordrades dessa flyktingar med båt till Gdynia. De svenska fartygen Kronprinsessan Ingrid och Kastelholm användes för dessa sjötransporter.

Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.

Skolungdomens allmänna fjällfärd.

Någon allmän fjällfärd för skolungdom planerades icke för år 1945 på grund av rådande transportsvårigheter. Transportläget tvingade tvärtom styrelsen att utfärda vissa restriktioner för gruppresor av skolungdom m. fl. (cirk. 250/45, EJ nr 166).

År 1944 anordnades fjällfärden i begränsad omfattning under tiden 18 febr.—29 mars. Antalet deltagare utgjorde 2 740.

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

Resan Stockholm—Västerbotten anordnades till Dorotea, Vilhelmina och Storuman, resan Stockholm—Jämtland huvudsakligen till stationerna på sträckan Järpen—Ånn samt resan Stockholm—Härjedalen till Åsarna, Röjan och Sveg.

I resan till Västerbotten deltog 65 personer, i resan till Jämtland 555 personer samt i resan till Härjedalen 155 personer. Framresorna ägde rum den 23 och 24 mars samt återresorna den 2—4 april. I liknande resor år 1944 deltog omkring 60 personer till Västerbotten och omkring 100 personer till Härjedalen. Resorna till Jämtland hade föregående år ej någon större omfattning.

Resan Göteborg—Härjedalen anordnades till Sveg. Omkring 30 personer deltog. Framresan ägde rum den 23 mars och återresan den 2 april. I liknande resa år 1944 deltog 85 personer.

Sveriges förenade studentkärers fjällfärd.

Studentkärernas fjällfärd år 1945 anordnades i likhet med 1944 års färd till Vilhelmina. Resan företogs med ordinarie tåglägenheter över Östersund med framresor den 26—27 och 27—28 mars samt återresor den 4—5 och 5—6 april. En reserverad 3 klass sittvagn framfördes Stockholm C—Vilhelmina resp.

Vilhelmina—Stockholm C för varje resa. Järnvägsstyrelsen medgav färd från Stockholm, Uppsala, Göteborg och Lund till Vilhelmina och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte fulla snälltågstilläggsavgifter och i förekommande fall sovplatsavgifter. I resan deltog 183 personer.

År 1944 var antalet deltagare 185.

Tågheimsresor.

Resor med tåghemmet anordnades icke heller under år 1945.

Dansk skolungdoms julresa till Storlien.

Den i samarbete med Dansk Skiløberforening och Skidfrämjandet 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 1945—1946.

Turistutbytesresor.

Några turistutbytesresor anordnades på grund av tidsläget icke heller under år 1945.

Sällskapsresor, anordnade i samarbete med tidningsföretag m. fl.

Sällskapsresor anordnades i samarbete med tidningsföretag, enskilda järnvägar och lokala turistföreningar varje år t. o. m. år 1939.

År 1945 återupptogs dessa resor och fingo under hösten ganska stor omfattning. Resorna anordnades i samarbete med tidningsföretag, enskilda järnvägar, resebyråer och lokala turistföreningar enligt förut för dylika resor tillämpade bestämmelser. Antalet sådana resor under året, antalet deltagare i var och en av dem och SJ inkomst av desamma framgår av efterföljande sammanställning (inkomst av sovplatsbiljetter ej inräknad).

Tid	Från	Till	Antal resande	SJ inkomst kr.	Medarrangör
21/4—22/4	Göteborg C	Stockholm C	435	10 492	Tidningen Ny Tid
29/9—1/10	"	"	493	11 968	" " "
30/9	Örebro C	"	840	10 773	Reso Resebyrå, Örebro
14/10	Östersund C	Trondheim	286	3 496	Jämtl. Turistförening
20/10—22/10	Göteborg C	Stockholm C	215	4 972	Tidningen Ny Tid
2/11—12/11	Övre Norrland	"	760	27 953	Reso Resebyrå, Sthlm
3/11—5/11	Göteborg C	Malmö F (Köpenhamn)	191	3 732	Tidningen Ny Tid
3/11—13/11	Halmstad C	Stockholm C	55	1 840	Tidningen Halland ¹⁾
3/11—13/11	Göteborg C	"	775	22 110	Göteborgs-Posten ¹⁾
11/11	"	Degerfors o. Kristinehamn	242	3 762	" "
17/11—19/11	"	Malmö C (Köpenhamn)	357	6 719	" "
17/11—27/11	Sundsvall C	Stockholm C	130	4 200	Medelpads Turistförening
22/11—2/12	Östersund C	"	263	8 849	Jämtl. Turistförening
30/11—10/12	Skåne	"	416	14 120	Sydsvenska Dagbladet

¹⁾ Gemensamt extratåg Göteborg C—Stockholm C.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 11 mars 1945.

På grund av vagnbrist och bränslebrist vidtogos inga särskilda anordningar med anledning av årets Vasalopp. Särskild biljettprisnedsättning medgavs icke.

Utflyktståg.

Utflyktståg anordnades icke heller under år 1945.

Fasta tåg för badresor samt sport- och turistfärder.

Liksom under föregående år användes för dessa resor dels för ändamålet inrättade tåg, dels de vanliga för den allmänna trafiken avsedda tågen.

Den väntade stigande resandefrekvensen under sommarmånaderna (delvis flyktingresor) samt den bekymmersamma vagn- och lokbristen tvingade dock järnvägsstyrelsen att hos Kungl. Maj:t begära, att civila veckoslutsbiljetter, sportbiljetter, badresobiljetter och s. k. turistbiljetter icke måtte försälas i SJ egen trafik eller i samtrafik med SJ under månaderna juni, juli och augusti 1945. Efter erhållet bemyndigande från Kungl. Maj:t införde järnvägsstyrelsen dessa inskränkningar genom cirkulär 462/45 (EJ nr 280).

Omständigheterna medgävo dock, att försäljningen av civila veckoslutsbiljetter och sportbiljetter återupptogs fr. o. m. lördagen den 18 augusti 1945 i de förbindelser, där sådana biljetter tillhandahöllös före den 1 juni 1945 (cirk. 602/45 [EJ nr 364]).

Idrotts- och utflyktsresor för skolungdom.

I augusti 1940 återtog styrelsen det tidigare lämnade medgivandet för trafikinspektörerna att medgiva särskild nedsättning i biljettpriset för skolungdom vid idrotts- och utflyktsresor, och styrelsen har alltsedan dess handlagt dylika ärenden.

Genom skrivelse den 15 september 1945 bemyndigade emellertid styrelsen åter trafikinspektörerna att medgiva nedsättning för sådana resor.

Under år 1945 anordnades endast nio resor med extratåg för tillsammans 3 528 deltagare, vilket gav SJ en inkomst av 9 925:90 kr.

Transport av barn till och från sommarvistelseorter.

Ovannämnda resor medgävos från samma orter och på samma villkor som motsvarande resor under år 1944.

Beträffande biljetternas giltighetstid gällde dock under år 1945, att resorna ej fingo företagas med järnväg eller buss under tiden 16, 17, 20—30 juni och 1—3 juli. Den 18 och 19 juni fingo resor endast äga rum i den mån så var nödvändigt och under förutsättning att utrymme fanns i tågen. Under tiden 6 juli—2 september fingo resorna ej heller företagas med järnväg eller buss från kl. 0.00 fredag t. o. m. kl. 6.00 måndag. Resa, som påbörjades före kl. 24.00 natt till fredag och företogs direkt till bestämmelseorten, fick dock fullföljas. Undantag gjordes även för vårdare, som åtföljt barn på framresan och återvände inom tio dagar, vilka fingo återresa de enligt ovan icke tillåtna dagarna.

Beträffande barn i förskoleåldern stadgades, att dessa icke fingo resa i juni månad efter söndagen den 10. Detta gällde emellertid icke sådana barn, som skulle resa tillsammans med barn i skolåldern. De barn, som företogo fram-

resan i maj eller juni, fingo icke återresa under tiden 10 augusti—3 september. I detta sista stycke angivna inskränkningar gällde dock icke koloniresor.

Från dessa bestämmelser om inskränkningar i biljetternas giltighet fingo trafikinspektörerna medgiva undantag i ömmande fall. Trafikinspektör fick även medgiva mindre förlängning av biljetts giltighetstid, då vårdare på grund av styrkt sjukdom eller annat ömmande skäl blivit förhindrad återresa inom tio dagar.

Extratåg anordnades för koloniresor från Västkusten till Norrland och åter, varjämte direkta vagnar framfördes i ett flertal fall för transporter av större grupper av resande, företrädesvis resande till och från sommarkolonier.

De icke järnvägstekniska anordningarna handhades av Kungl. Socialstyrelsen. Inalles företogs omkring 92 000 resor (fram- och återresa räknad som två resor) och SJ inkomst av desamma var omkring 580 000:— kr.

Rabatterade resor för husmödrar till och från sommarvistelseorter.

Kungl. Maj:t anbefalldes i brev den 11 maj 1945 försöksverksamhet med rabatterade resor för svenska husmödrar.

De järnvägstekniska bestämmelserna för dessa resor infördes i cirk. nr 654 (EJ nr 401) efter samråd mellan järnvägsstyrelsen, Kungl. Socialstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen, Ångbåts AB Kalmarsund, Ångfartygs AB Gotland samt Ångbåtsleden Hjo—Hästholmen.

Försöksverksamheten avsåg tiden 1 september 1945—31 maj 1946. Resorna fingo dock icke, vare sig med tåg eller båt, företagas under tidsperioden 20 december 1945—14 januari 1946.

Rätt till rabatterad resa gällde vid enskild färd med järnväg (inbegripet SJ billinje Övertorneå—Pajala) och i samtrafik mellan järnväg och Ångbåts AB Kalmarsund, Ångfartygs AB Gotland och Ångbåtsleden Hjo—Hästholmen.

Berättigade att erhålla rabatterade resor voro husmödrar i familjer med minst tre hemmavarande barn samt en beskattningsbar inkomst och skattepliktig förmögenhet av högst 1 500 resp. 10 000 kr., allt oavsett husmoderns hemort och platsen för semestervistelsen.

Vistelsen måste omfatta minst tio dagar och högst en månad på en och samma plats.

Rabatten avsåg fram- och återresa över samma väg för enkelt biljettpris i billigaste klass och i regel över den kortaste vägen. Avgiften erlades kontant av den resande. Nedsättning medgavs dock icke för sådan sträcka, där det ordinarie enkla biljettpriset för hela ressträckan understeg tre kronor.

Särskilda rekvisitioner för dessa resor tillhandahölls av Kungl. Socialstyrelsen och utfärdades av vederbörande barnavårdsnämnd. Barnavårdsnämnderna voro ansvariga för att de resande voro rabattberättigade. I detta avseende hade järnvägen ingen kontrollskyldighet.

Antalet dylika resor under året uppgick till 374 st. (fram- och återresa räknad som två resor) och SJ inkomst av desamma var 4 374:85 kr.

Transporter med sjukvagnar.

Under året utfördes 3 024 transporter med SJ sjukvagnar, därav 8 i Bo10- och 3 016 i C10-vagnar. Av transportererna i C10-vagnarna utfördes 20 st. i EC10. I regel omfattade varje transport en sjuk jämte vårdare. Det förekom dock i ett flertal fall, att flera sjuka sammanfördes i en och samma sjukvagn.

I 474 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Det ökade antalet sjuktransporter i jämförelse med år 1944 beror till stor del på att vagnarna i betydande omfattning användes för transporter av flyktingar, i första hand hemvändande norrmän.

Vid storrevisioner under år 1945 utökades hjulaxelavståndet med 90 cm på de i Göteborg, Malmö, Nässjö, Långsele och Hallsberg stationerade sjukvagnarna, vilket bl. a. medförde, att vagnarnas gång blev jämnare. I och med ombyggnaden av dessa vagnar ha samtliga normalspåriga C10-vagnar erhållit ett axelavstånd av 7,90 m.

Billiga rundturer.

Bestämmelser angående *rundturstrafik inom Sverige* att gälla fr. o. m. den 1 juni 1945 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 448/1945. Bestämmelserna voro i stort sett desamma som föregående år.

Rundtur F omlades — sedan SWB förstatligats — att gå från Stockholm direkt över Tillberga—Vansbro till Särna och därifrån åter till Stockholm över Älvdalen, Mora, Rättvik, Gävle eller Krylbo och erhöll därigenom en avsevärt förbättrad sträckning. Vidare erhöles rundturena K och O mellan Kalmar och Karlskrona alternativ giltighet över Emmaboda eller Torsås.

Den alternativa giltigheten med båt på sträckan Kil (Fryksta)—Torsby återinfördes för rundtur E och för tilläggsturerna 3, 59 och 100. Tilläggsavgift för båtresa erlades ombord.

Avgifterna för tilläggsturerna 5, 23 och 67 sänktes, vilket kunde ske på grund av förstatligande av vissa enskilda järnvägar. Avgifterna för tilläggsturerna 16, 17, 29, 30 och 69 höjdes på grund av avgiftshöjning på i turerna ingående båtsträckor.

På grund av trafiksvårigheterna voro rundturena C, D, J och L, tilläggsturerna nr 98 och 103 samt den lokala rundturen nr 13 indragna, varjämte resa på huvudturena och GHT-resan under tiden 1/6—31/8 1945 icke fick påbörjas, dvs. anträdas från utgångsstationen, på fredagar, lördagar och söndagar.

Reklamen för de billiga rundturena år 1945 var liksom under de närmast föregående åren inskränkt på grund av tidsläget. Broschyren trycktes dock liksom år 1944 i 60 000 exemplar. Ingen affisch trycktes.

Rundresorna i nordisk personsamtrafik voro inställda även år 1945.

Antal resor, antal personkilometer och försålda biljetter framgå av tabellen på sid. 108. Rundturer, som berört SJ men icke anordnats i SJ regi äro ej medtagna. Vid beräkning av antalet resor har varje huvud- resp. tilläggstur räknats som en resa.

Minskningen i antalet försålda biljetter torde bero på ovan nämnda inskränkningar beträffande reseomöjligheterna vid veckoskiftena.

Billiga vinter- och sensommarresor.

Genom Järnvägsstyrelsens cirkulär nr 796/1944 och 629/1945 utfärdades bestämmelser om SJ *billiga vinter- och sensommarresor år 1945*.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor och avgiftsberäkning som föregående år. I syfte att förhindra koncentring av sovvagnstrafiken till veckoskiftena gällde emellertid att resande på biljett till de billiga vinterresorna icke fingo i förväg beställa sovplats till tågen 22, 24 och 94 natt mellan lördag och söndag samt till tågen 21, 23 och 93 natt mellan söndag och måndag. För sensommarbiljetterna 1945 gällde ingen sådan inskränkning.

Antalet resor av olika längd samt antal på SJ fallande personkilometer för dessa resor och resandefrekvensen på olika landskap framgår av tabellerna på sid. 109. Som synes av sammanställningarna har antalet resor och personkilometer år 1945 överträffat föregående år, som var rekordår för dessa resor.

Antal sålda biljetter till de olika huvudturena.

Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.		Tur litt.	Benämning	Antal försålda bilj.	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Väner—Vätterturen	86	471	S	Skåne—Dalaturen	245	2 850
B	Västsvenska turen	44	398	T	Nedre Norrland på cykel	35	682
E	Mellansvenska Dalaturen ...	34	429	V	Dal—Värmland » »	—	35
F	Östsvenska Dalaturen	16	203	X	Sydöstra Sverige » »	—	40
H	Nedre Norrlandsturen	62	611		GHT-resan	78	800
K	Öst- och Västkustturen	395	3 195		Summa	1 384	12 305
M	Skåne-Nedre Norrlandsturen	31	236		D:o år 1944 ¹⁾	1 496	12 947
N	Jämtland-Härjedalsturen ...	64	814		» » 1943 ¹⁾	1 238	10 937
O	Blekingeturen	79	860		» » 1942 ¹⁾	1 104	8 418
P	Övre Norrlandsturen	144	407		» » 1941 ¹⁾	1 869	13 323
Q	Storsvenska turen	70	258				
R	Lappland—Tornedalsturen	1	16				

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

av resor i 2 klass 109 224 kr. (114 351 kr. år 1944)
 » » » 3 » 623 686 » (622 776 » » »)
 per personkm i 2 klass 3·89 öre (3·96 öre » »)
 » » » 3 » 2·76 » (2·74 » » »).

	2 kl.	3 kl.
¹⁾ Härav till »GHT-resan»	1944 147	1 090
	1943 122	827
	1942 29	427
	1941 49	676

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer.

	Antal resor				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+ mot f.å. %
		intill 500	501—1000	över 1000		
<i>SJ rundturer, utom lokala sddana</i>	12 811	75	1 239	11 497	23 193	— 1·2
»GHT-resan»	878	—	—	878	932	— 1·1
<i>Nordiska rundresor</i>	—	—	—	—	—	—
<i>Summa år 1945</i>	13 689	75	1 239	12 375	24 125	— 1·6
Härav: i 2 klass	1 384	—	136	1 248	2 761	— 1·3
i 3 klass	12 305	75	1 103	11 127	21 364	— 1·6
<i>Summa år 1944</i>	14 443	73	2 480	11 890	24 527	+ 17·5
Härav: i 2 klass	1 496	—	273	1 223	2 814	+ 14·8
i 3 klass	12 947	73	2 207	10 667	21 713	+ 17·8
<i>Summa år 1943</i>	12 175	99	2 136	9 940	20 880	+ 29·3
» » 1942 ¹⁾	9 066	78	1 573	7 415	15 757	— 37·3
» » 1941 ¹⁾	14 467	112	2 130	12 225	25 145	+ 47·5
<i>SJ Lokala rundturer år 1945:</i>						
i 2 klass	35	21	14	—	16	— 11·1
i 3 klass	3 344	2 142	1 202	—	1 121	+ 33·3
<i>Tilläggsurer år 1945:</i>						
i 2 klass	75	75	—	—	30	— 48·3
i 3 klass	532	532	—	—	127	— 36·2
<i>Anslutningsturer år 1945:</i>						
i 2 klass	·	·	·	·	·	·
i 3 klass	·	·	·	·	·	·

¹⁾ Exkl. »GHT-resan».

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

Landskap	Antalet försålda biljetter									
	under vintern ($\frac{9}{1}-\frac{2}{3}$, $\frac{16}{2}-\frac{23}{3}$, $\frac{11}{4}-\frac{18}{6}$)			under sensommaren ($\frac{23}{8}-\frac{30}{9}$)			Summa			Summa år 1944
	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	
Lappland.....	186	1 747	1 933	89	427	516	275	2 174	2 449	2 424
Norrbottn.....	1	14	15	—	—	—	1	14	15	18
Jämtland.....	587	3 690	4 277	278	1 142	1 420	865	4 832	5 697	5 193
Ångermanland.....	8	20	28	9	45	54	17	65	82	59
Härjedalen.....	60	528	588	14	187	201	74	715	789	582
Medelpad.....	—	9	9	2	17	19	2	26	28	63
Hälsingland.....	46	240	286	11	42	53	57	282	339	356
Dalarne.....	115	329	444	27	116	143	142	445	587	218
Västmanland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Gästrikland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmland.....	16	40	56	5	55	60	21	95	116	69
Dalsland.....	—	2	2	—	—	—	—	2	2	—
Närke.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohuslän.....	—	—	—	38	164	202	38	164	202	470
Västergötland.....	—	—	—	8	21	29	8	21	29	44
Östergötland.....	—	—	—	—	6	6	—	6	6	17
Halland.....	—	—	—	4	48	52	4	48	52	110
Småland.....	—	—	—	1	26	27	1	26	27	17
Öland.....	—	—	—	5	53	58	5	53	58	80
Blekinge.....	—	—	—	—	8	8	—	8	8	35
Gotland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skåne.....	—	—	—	16	143	159	16	143	159	353
Summa	1 019	6 619	7 638	507	2 500	3 007	1 526	9 119	10 645	10 110

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 1945:						
2 klass.....	3 052	302	1 868	882	2 689	+ 1'3
3 klass.....	18 238	1 612	10 970	5 656	16 305	+ 3'1
Summa	21 290	1 914	12 838	6 538	18 994	+ 2'8
År 1944:						
2 klass.....	2 884	254	1 610	1 020	2 655	+ 63'2
3 klass.....	17 336	1 538	10 028	5 770	15 817	+ 47'7
Summa	20 220	1 792	11 638	6 790	18 472	+ 49'8
Summa år 1943	13 506	1 089	8 169	4 248	12 335	+ 40'6
» » 1942	9 728	576	6 082	3 070	8 771	— 34'5
» » 1941	15 062	912	9 494	4 656	13 383	+ 50'4

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

av resor i 2 klass 83 362 kr. (80 921 kr. år 1941)
 » » » 3 » 337 599 » (323 731 » » »)
 per personkm i 2 klass 3·10 öre (3·05 öre » »)
 » » » 3 » 2·07 » (2·05 » » »).

Reklam- och upplysningsverksamhet.

Trots krigets upphörande under året har såväl person- som godstrafiken haft att utstå minst samma hårda belastning som tidigare. Reklamen har därför fortfarande måst inriktas på att lämna allmänna instruktioner och upplysningar rörande transportförhållandena.

SJ rullande utställning »Folkets järnväg — Järnvägens folk», som startades under 1944, fortsatte under första halvåret sin turné i de södra delarna av landet. Inalles besöktes utställningen av 229 000 personer.

Vid årets slut utkom »SJ 1945», tredje årgången av SJ redogörelse i bild och text för de olika verksamhetsgrenarna.

För SJ reklamverksamhet i sin helhet voro följande belopp tillgängliga:

Inländsk reklam: Styrelsen	kr. 237 900	
Distrikten	» 16 800	
		254 700
Utländsk reklam	»	74 700
		329 400
	Total	329 400

I denna summa ingick ett belopp av kr. 49 500:—, utgörande SJ bidrag till Svenska Turisttrafikförbundets verksamhet.

De olika reklammedel, som användes, voro följande:

1. Reklamtryck.

37 st. affischer, anslag och kartor	97 200 ex.
12 » broschyrer	287 600 »
10 » vikblad	313 500 »
26 » diverse trycksaker	456 100 »
	1 154 400 ex.

Reklamtrycken distribuerades till allmänheten genom trafikinspektörerna, rese- och upplysningsbyråerna, stationerna o. s. v. I stor omfattning utsändes trycksaker även som adresslösa postförsändelser och genom reklamavdelningens centralregister samt i samarbete med turistorganisationerna.

2. Film.

Filmarkivet utökades under året med ett 30-tal nya filmer. Vid förstatligandet av Halmstad—Nässjö och Nässjö—Oskarshamns järnvägar upptogs en del bilder. Filmningen av arbetet på den nya tåg färjan Malmöhus har pågått tid efter annan under arbetets gång och avslutades under året med bilder från tåg färjans första resa till Köpenhamn i september månad. Två landskapsfilmer om Dalsland upptogs under året samt en film »från Pajala till Smygehuk», visande utvecklingen av SJ bilverksamhet.

Dessutom ha bl. a. följande mindre filmer fullföljts eller påbörjats:

SJ elektrifiering 30 år.

Tunga don på revision, en kortfilm om SJ personvagnsrevision.

Nattliga spår, en kortfilm om SJ natt-trafik.

Broutbyte vid Vargön.

SJ nya barnkupéer.

Med rälen på släptåg.

Filmer om utländska truppers och flyktingars resor i Sverige.

Tåg till sjöss, en kortfilm om Malmöhus.

Under året ha SJ filmer genom reklamavdelningen, Utrikesdepartementet, Svenska Turisttrafikförbundet och Svenska Institutet försänts till Australien, Danmark, England, Finland, Grekland, Holland, Island, Portugal, Turkiet och USA, där de visats genom svenska legationernas och andras försorg.

Inom landet och i Danmark har såväl genom SJ egen filmuthyrning som visningar på biografer SJ filmer visats i följande omfattning:

	Antal åskådare
På biografer	815 000
Av reklamavdelningen direkt i föreningar, skolor o. d. visade filmer	109 000
Genom utlåning till skolor, föreningar, sällskap	730 200
I Danmark genom förmedling av SJ resebyrå, Köpenhamn	14 200
På Danska Statsbanernas Kino i Köpenhamn	26 600
	1 695 000

3. Propagandaföredrag.

I samband med filmvisningar i skolor, föreningar och vid andra tillfällen hölls föredrag om SJ av skilda tjänstemän.

4. Fotografier.

Genom inköp och egna tagningar ökades reklamavdelningens bildarkiv under året med ca 1 000 fotografier.

Bildarkivets bestånd av skioptikonbilder i färg har ävenledes ökat något. En del landskapsserier ha försetts med text i föredragsform och utlånats till allmänheten.

5. Annonsering i pressen.

Sammanlagda antalet annonser av reklamkaraktär under 1945 var 171 i svenska och 9 i utländska tidningar, tidskrifter och andra publikationer.

I Sverige annonserades i facktidsskrifter, föreningsorgan, turist- och tidtabellpublikationer samt i SJ egna broschyrer och vikblad.

Genom reklamavdelningens förmedling placerades i dagspressen 1 517 upplysningsannonser om gods, tågtider, jultrafik m. m.

6. Utställningar, skyltningar o. d.

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

1. Stockholm, Skansen, Svensk Press 300 år.
2. Göteborg, Svenska Mässan.
3. Göteborg, Fiskerimässan.
4. Jönköping, Junemässan.
5. Tidaholm, Hantverks- och Hemslöjdsutställning.
6. Skellefteå, 100-årsjubileum.
7. Sölvesborg, 600-årsjubileum.
8. Halmstad, Riksmässan för hantverk.
9. Östersund, Jämtlands läns 300-årsjubileum.
10. Hässleholm, Hantverksföreningen 50 år.
11. Lyckeå, Stad den 1/1 1946.
12. Ånge, Köping den 1/1 1946.

Till invigningen av eldriften Östersund—Järpen—Storlien utfördes en del dekorationer.

Vidare utfördes material till bl. a.

259 fönsterskyltningar på 26 olika platser.

201 pelarsidor till 9 olika reklampelare.

77 skisser och förslag till skyltningar.

58 originalteckningar till affischer, broschyrer, annonser m. m.

Dessutom utfördes ett stort antal diverse arbeten: ritningar, kartor, texter, emblem, dekorationer m. m.

7. Samarbete med postsparbanken.

Samarbetet med Postsparbanken fortsattes under året som tidigare. SJ affischer uppsattes på postens större kontor och på sådana postanstalter, som icke äro gemensamma med SJ stationer. Dessutom ha SJ broschyrer och annat reklamtryck utdelats genom deras försorg.

På Råsunda fotbollstadion reklamerade SJ i samarbete med postsparbanken.

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

8. Övriga reklamåtgärder.

Överenskommelsen mellan SJ och en del utländska järnvägsförvaltningar om ömsesidigt uppsättande av reklamaffischer på stationerna upprätthölls även 1945 i den mån det var möjligt.

SJ affischutrymmen uppläts i viss omfattning till reklam för utställningar och mässor m. m., varvid SJ i gengäld erhållit fritt utställningsutrymme, fri annonsplats i program och fria affischplatser inom utställningarna.

Medlemsavgift har erlagts till ett 20-tal lokala turistorganisationer, i vilka SJ i regel haft representant i styrelsen.

SJ presstjänst. — SJ-nytt.

Krigets upphörande under 1945 visade sig medföra en ökning av SJ presstjänsts verksamhet, inte minst på grund av att såväl inländska som utländska tidningar började ådagalägga ett stegrad intresse för kommunikationsfrågor i allmänhet, varvid styrelsens presstjänst fick tillfälle att på begäran lämna tidningarna upplysningar angående järnvägsförhållanden i en omfattning, som tidigare ej förekommit. Antalet ärenden direkt berörande tidningarna och olika nyhetsbyråer, främst TT, kunde tidvis uppgå till flera tiotal om dagen. Presstjänsten förmedlade under året i sådant sammanhang direkta intervjuer med olika experter inom styrelsen och bland linjebefälet, särskilt rörande person- och godstrafikens nya förhållanden sedan förbindelserna med andra länder visat tendens till att åter komma i gång.

Liksom tidigare fortsatte presstjänsten under året att lämna ut artiklar i serier jämte bildmaterial till tidningarna ute i landet, och de kontrollerade publiceringssiffrorna höllo sig genomsnittligt ungefär som året dessförinnan.

Under året ökades antalet pressombud på trafiksektionerna ytterligare och uppgick vid årsskiftet till 24, samtliga med ställföreträdare. Pressombudens arbete i syfte att stå tidningarna vid sektionerna till tjänst intensifierades, särskilt på trafikstarka orter.

Av ökad betydelse blev under 1945 det året förut inledda samarbetet med Svensk-Internationella Pressbyrån. Inkomna tidningsurklipp från de mest skilda länder utvisade, att järnvägstekniska och turistfrämjande artiklar och bilder, som genom Svensk-Internationella Pressbyrån utsänts från SJ presstjänst, publicerats i flera hundra tidningar med upplagor, som visserligen på

grund av rådande kommunikationsförhållanden ej kunna exakt angivas, men som dock med säkerhet, enligt vad som meddelats från Svensk-Internationella Pressbyråns huvudredaktion i Stockholm, kunna uppskattas till miljoner. Dessa artiklar utsändes även under 1945 på engelska, franska, spanska, portugisiska, italienska och, i mindre upplagor, på ett flertal andra språk. Artiklarna utgingo till över 2 500 mottagare, av vilka ett flertal i sin tur distribuerade specialöver-sättningar.

Antalet för olika tidningar särskilt anordnade SJ-reportage ökade betydligt under året såväl i Stockholm som ute i landet och detta gällde ej endast dagspressen utan även tidskrifter och fackpress.

Bland de speciella arrangemang, som presstjänsten gjorde i syfte att via pressen popularisera SJ kan i detta sammanhang nämnas en journalistresa med representanter för ett tjugotal av de största norrlandstidningarna. I programmet ingick besök på större stationer och andra järnvägstekniska anläggningar i Stockholm, varefter färden fortsattes till Skåne, där anordningarna för betkampanjen studerades, närmast i syfte att klargöra för journalisterna anledningen till svårigheterna ifråga om vagnhållningen och åtgärderna för att möta dessa svårigheter. Denna informationsresa avslutades med en Köpenhamnstur med den nya tåg färjan »Malmöhus».

I åtskilliga hundratal fall vände sig tidningarna såväl i Stockholm som ute i landet direkt till styrelsens presstjänst eller till pressombuden för att få förhållanden, som påtalats i insändare, kontrollerade och det visade sig att det ojämförligt större antalet av dessa insändare ej av redaktionerna ansågs böra offentliggöras sedan rätta förhållandet genom presstjänsten kunnat klarläggas. Motsvarande kontroll begärdes även ofta av tidningarna då det gällde uppgifter, som nått redaktionerna för att publiceras i form av vanliga nyhetsartiklar.

Under året började, sedan gränserna åter öppnats mot grannländerna, journalister från Danmark, Finland och Norge söka kontakt med SJ presstjänst för att få tillfälle att resa i Sverige och skriva om svenska förhållanden. De före kriget gällande bestämmelserna för journalistresor på fribiljetter i vårt land trädde åter i kraft och resultatet blev att ett flertal gynnsamma Sverigeartiklar placerades i övriga nordiska länder. Även ett antal journalister från andra länder, bl. a. Amerika, England och Frankrike, fingo på detta sätt tillfälle att, ofta via bl. a. utrikesdepartementets pressbyrå och under medverkan av SJ presstjänst, resa i Sverige.

Liksom tidigare höll pressombudsmannen under året föreläsningar för trafik-elev- och resebyråkurser i syfte att instruera ifrågavarande personal om den del av SJ kundtjänst, som lämpligen kan bedrivas via pressen.

Samarbetet med Radiotjänst bedrevs under året på samma sätt som tidigare i det att presstjänsten vid ett flertal tillfällen arrangerade utsändningar och program av olika slag i syfte att lämna allmänheten upplysningar om åtgärder, som vidtagits med avseende på trafiken. Samarbetet kännetecknades också av att Radiotjänst vid upprepade tillfällen under året på särskild begäran fick presstjänstens medverkan till genomförande av järnvägsdetaljer även i andra program än sådana som direkt berörde järnvägsförhållanden.

Det visade sig under året att SJ-nytt i stor utsträckning av dagstidningarna anlätades som källa beträffande järnvägsnyheter, antingen på så sätt att artiklar direkt återgavs efter personaltidningen eller också att denna fick lämna uppslag till reportage i olika avseenden. Personaltidningens upplaga utökades under 1945, närmast i anslutning till statens förvärv av enskilda banor, och uppgick vid årets slut till 54 000 ex. per nummer.

Godstrafiken.

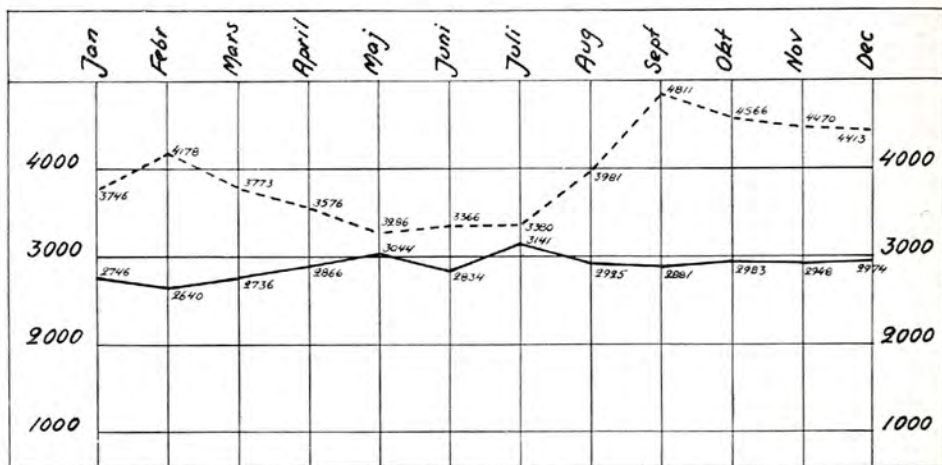
Godsvagnparken och dess användning.

Tillgång på och behov av vagnar.

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

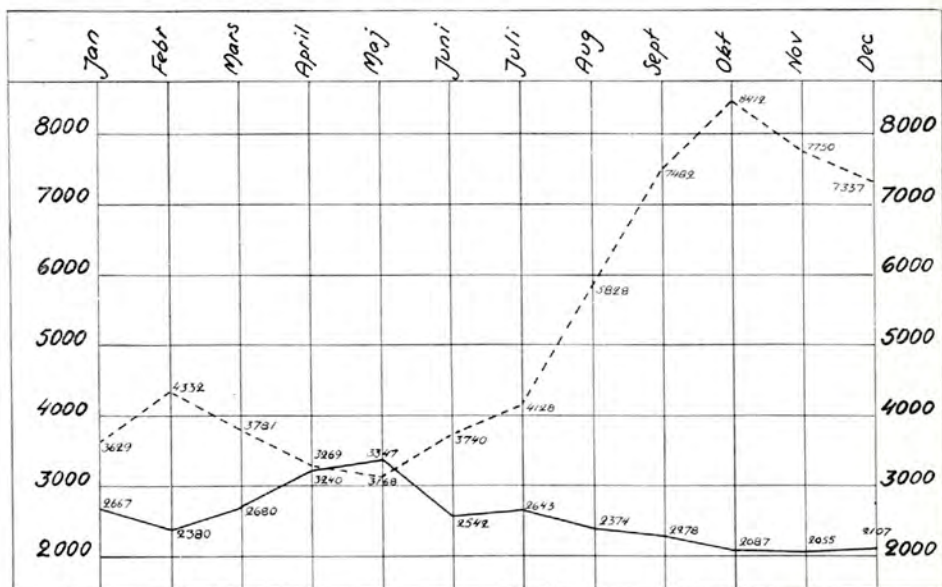
A. Normalspår.

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



— Tillgång - - - - Behov

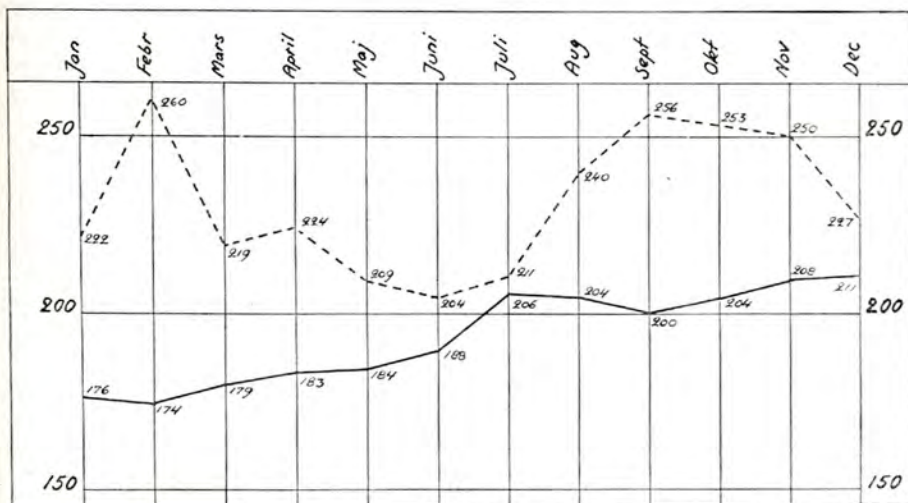
b) *Öppna vagnar* (utom L-vagnar).



— Tillgång - - - - Behov

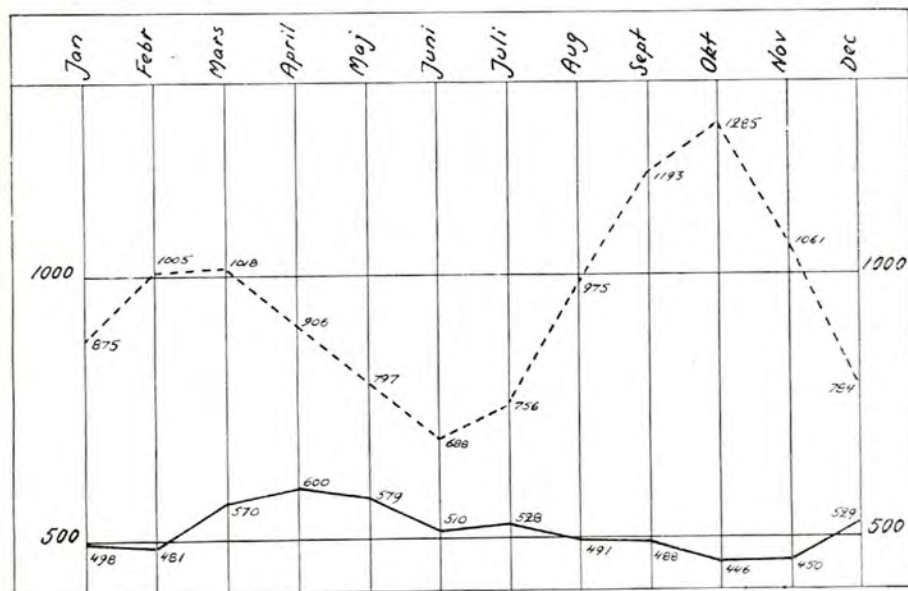
B. Smalspår.

a) Slutna vagnar.



— Tillgång - - - - Behov

b) Öppna vagnar.



— Tillgång - - - - Behov

I medeltal per söckendag uppgick behovet av *normalspåriga slutna* vagnar till 3 965 mot 3 646 föregående år och av *normalspåriga öppna* vagnar till 5 272 mot 4 950 föregående år. Av *smalspåriga* vagnar var behovet i medeltal per söckendag 231 *slutna* och 948 *öppna* vagnar mot 206 resp. 885 vagnar föregående år.

Totalt framgick för år 1945 någon ökning i godsmängden trots en ej obetydlig nedgång första halvåret, då verkstadskonflikten pågick. Medeltalet tillgängliga vagnar var under maj månad större än medeltalet behövliga. Under övriga månader var vagnstillgången i medeltal per dag mindre än behovet. De största behoven noterades under september och oktober månader. Genom fortsatta restriktioner i fråga om biltrafiken samt omfattande transporter av bränsleved, sågavfall och byggnadsmateriel samt under andra halvåret omfattande transporter av import- och exportvaror ökades åter SJ:s godsmängd. Mycket stora krav ställdes därför fortfarande på godsvagnparken, men genom att all brukbar vagnmateriel, bl. a. malmvagnar och tjänstevagnar, togs i allmän trafik, kunde godstrafiken, trots den stegrade volymen, avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt. Bortfallet av en hel del långväga transporter sänkte den totala medeltransportlängden för gods. Godstrafikvolymen blev också, trots införlivningen av enskilda järnvägar, lägre än år 1944.

De skärpningar av bestämmelserna angående lastnings- och lossningsfrist samt vagnspengar, som tidigare införts i syfte att påskynda vagnomloppet, förlängdes att gälla även under år 1945.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utfört transportarbete under åren 1939—1945 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 i vagnslaster
		inalles	av trafikant			
1945	6 400 ²⁾	8 979	5 562	548 777	5 883	5 316
1944	5 200	8 360	5 163	497 632	6 080	5 565
1943	4 600	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

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena tidigast den 1 oktober och pågick längst till den 21 december. Från stationer inom 28 trafiksektionen transporterades under år 1945 större vikt mängd vitbetor än under år 1944 beroende på något ökad betareal. Vid övriga trafiksektioner var vikt mängden något mindre än under år 1944. Totalt transporterades till de skånska sockerbruken ungefär samma mängd vitbetor som under föregående år. Transporterna av vitbetmassa voro något större år 1945 än år 1944, beroende på att tillverkningen av s. k. snitsel i kolbesparingssyfte minskades, varigenom större mängder vitbetmassa frigjordes.

Sockerfabriken i Svedala var ej i bruk under året. För transporter av vitbetor och vitbetmassa inom 10, 12, 28 och 30 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 800 SJ vagnar avdelade, varav omkring 1 200 småbäriga.

Vid 29 trafiksektionen pågick betkampanjen under tiden 8 oktober—24 november. 325 vagnar voro avdelade för transporterna av vitbetor och vitbetmassa inom denna sektion. Transporterna vid sockerfabriken i Karlshamn voro något större än under föregående år.

¹⁾ Exklusive malmvagnar å malmbanan. Utöver angivna antal vagnar måste även revisionsmässiga vagnar i viss utsträckning samt tillfälligt förhyrda vagnar (främmande banors) och tjänstevagnar tagas i anspråk för fraktsbelagd trafik. Dessa vagnar uppgivas tillgängliga i särskild ordning och medräknas därför icke i dagliga tillgången men väl bland lastade vagnar.

²⁾ Härav 700 smalspåriga.

Träkolstrafiken var under året något mindre än under föregående år. Förutom lösa träkol för *industriella* behov befordrades även stora mängder lösa gengaskol. Under år 1945 lastades på SJ linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn sammanlagt 18 812 vagnar träkol mot 23 292 vagnar under 1944.

Förändringar inom godsvagnparken.

495 nya *normalspåriga* godsvagnar *levererades* under året, varav 266 litt G och 229 litt O av standardtyp. Dessutom nylevererades 10 nya överföringsvagnar, varav 5 litt Q 37 p och 5 litt Q 37 t.

2 367 vagnar *tillfördes* under året den *normalspåriga* godsvagnparken, varav 6 vagnar genom att 1 litt Gmh, 1 litt Im, 1 litt Is, 2 litt Nm och 1 litt Os, som tidigare varit slopade, återfördes till trafikvagnparken. Övriga 2 361 under året tillförda godsvagnar utgjordes av vagnar, som den 1/7 1945 övertogs med Halmstad—Nässjö och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Av de från HNJ övertagna vagnarna voro 24 litt G och 95 litt O av standardtyp och av de från SWB övertagna voro 35 litt G, 10 litt L samt 65 litt O av standardtyp. Av de under året tillförda vagnarna hade 15 litt Im (u), övertagna från HNJ, 32 litt Im, övertagna från SWB samt 1 litt Im, tidigare övertagen från L&HJ och slopad men återförd till trafikvagnparken, vid årets slut ännu icke blivit försedda med SJ ägaremärke.

6 vagnar litt Grh ombyggdes under året till litt Gk.

30 nya *smalspåriga* vagnar litt Gp levererades under året.

3 vagnar tillfördes under året den *smalspåriga* godsvagnparken, varav 1 litt Gm och 1 litt Nmm genom ombyggnad av personvagnar samt 1 litt N genom att tidigare slopad vagn återfördes till trafikvagnparken.

Följande godsvagnar blevo under året skrotade, försålda eller ombyggda till bangårds- eller tjänstevagnar.

Normalspåriga	381, varav 142 SJ-märkta
Smalspåriga	5, » 3 » »

1 Os-vagn *försvann* i utlandet under året.

Vid slutet av året funnos 686 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 17 mer än vid 1944 års slut.

Godsvagnsamtrafik.

För årets betkampanj träffades avtal med Malmö-Genarps järnväg om gemensam, hyresfri användning av vagnar för transporter av vitbetor till och betmassa från sockerfabriken vid Staffanstorp. SJ bidrogo till den gemensamma vagnparken med 218 vagnar.

För att lindra vagnknappheten förhyrdes i likhet med föregående år godsvagnar från enskilda järnvägar och från Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget.

Mellan SJ och Nässjö—Oskarshamns järnväg samt mellan SJ och Vetlanda järnvägar träffades avtal om vagn gemenskap fr. o. m. den 1 juli.

1924 års inländska godsvagnsamtrafiksavtal (SVS) förlängdes att gälla även under år 1945. Med Krylbo—Norbergs järnväg fr. o. m. den 1/6 1936 gällande avtal om undantagsbestämmelser för godsvagnsamtrafik (s. k. separatavtal) upphörde att gälla fr. o. m. den 1/11 1945. Härmed ha alla dylika separatavtal upphört att gälla.

Godsvagnsamtrafiken med utlandet var även under år 1945 hämmad av de politiska förhållandena i Europa. Sista halvåret låg vagnslasttrafiken med Kontinenten helt nere. Inga ändringar i godsvagnsamtrafiksavtalen med utlandet gjordes.

Uppgifter om den inländska godstrafiken.

Godstågsplan nr 145.

Tågplan 145 tillämpades fr. o. m. den 11 juni 1945. En grafisk framställning av de viktigaste godstågsförbindelserna enligt denna tågplan finnes i slutet av denna publikation. De väsentligaste ändringarna i godstågsplan 145 i jämförelse med godstågsplan 144 framgå av följande redogörelse.

Stockholm—Hallsberg.

På sträckan Stockholm—Hallsberg inlades ilgodståget 4047 med avgång från Stockholm kl. 21.0 och ankomst till Hallsberg kl. 0.42. Anslutning erhöles i Hallsberg dels till de därifrån utgående fjärrgodstågen till Falköping, Herrljunga och Göteborg, dels till det i tidigare tågplan befintliga ilgodståget 4853 för paket- och ilstyekegoods till Värmland.

I motsatt riktning hade ilgodståget 4048 framförts endast på sträckan Göteborg—Katrineholm, under det att tåget körts endast vid behov på sträckan Katrineholm—Stockholm. Enär erfarenheten visat, att tåget behövs regelbundet även på den sistnämnda sträckan, inlades det i den nya tågplanen som ordinarie tåg på hela sträckan Göteborg—Stockholm.

Genom att dessa ilgodståg inlades, befriades de personförande tågen i väsentlig grad från befordring av paket- och ilstyekegoods.

Katrineholm—Skebokvarn—Stålboga—Åkers styckebruk—Strängnäs.

Transportvägen för gods mellan å ena sidan Tvetaberg—Hällberga och å andra sidan Katrineholm och stationer väster och söder därom ledde tidigare över Södertälje södra. Vagnar, som anlände till Södertälje södra med de från Eskilstuna utgående kvällstågen, erhöles emellertid vidarebefordring från Södertälje södra först med fjärrgodståget 4003. Detta tåg framfördes endast till Mjölby, varför vagnar till Hallsberg och där bortom belägna stationer och Nässjö och där bortom belägna stationer blevo kvarstående ett dygn. Även vagnar i motsatt riktning blevo överstående ett dygn, enär fjärrgodståget 4042, som hade uppehåll för avkoppling i Södertälje södra, icke erhöles anslutning till de från Södertälje södra utgående godstågen mot Eskilstuna.

I syfte att förbättra transporttiderna för sändningar till och från bl. a. Mariefred, Strängnäs och Åkers styckebruk inlades lokalgodståget 7094—7095 Katrineholm—Skebokvarn—Stålboga—Åkers styckebruk—Strängnäs i den nya tågplanen, och lokalgodståget 7012 Katrineholm—Skebokvarn slopades. Tåg 7094 avgick från Katrineholm kl. 5.00 efter förbindelse från bl. a. tågen 4044 och 4656 och ankom till Strängnäs kl. 10.35. Anslutning erhöles i Stålboga till lokalgodståget 7091 till Eskilstuna.

Som återgångståg inlades lokalgodståget 7096—7097 med avgång från Strängnäs kl. 16.35 och ankomst till Katrineholm kl. 21.31. Anslutning erhöles i Katrineholm dels mot Nässjö genom fjärrgodståget 4657, dels mot Hallsberg genom fjärrgodståget 4077.

Samtidigt med att dessa nya tåg inlades, ändrades befordringsvägarna för gods till och från Hedlandet—Hällberga att leda över Stålboga—Skebokvarn i stället för över Södertälje södra.

Anslutningståg till och från de nya lokalgodstågen inlades på sträckan Åkers styckebruk—Läggesta—Mariefred.

Stockholm—Malmö.

Sommartid under tågplan 144 framfördes ilgodståget 4585 från Mjölby till Malmö för att avlasta persontåget 109, som hade haft svårt att under den livliga trafiken under sommarmånaderna ombesörja hela den person-, resgods-, post- och ilgodstrafik, som påvilade tåget.

Erfarenheten visade emellertid rätt snart, att tåget måste köras även på sträckan Stockholm—Mjölby.

För att kunna avlasta även nattnälltågen Stockholm—Mjölby ersattes ilgodståget 4585 i den nya tågplanen med ilgodståget 4583, som gick från Stockholm tidigare på kvällen än vad 4585 gjorde. Genom denna tidigare avgångstid från Stockholm blev det möjligt att framföra tåget så att det kunde anlända till Malmö redan på morgonen i stället för på middagen. Tåg 4583 var avsett att köras endast under sommartågplanen. Erfarenheten visade emellertid senare, att tåget måste framföras jämväl under vintertidtabellen. Genom att 4583 kördes i stället för 4585 erhöll man en ändamålsenligare avlastning av samtliga personförande tåg på sträckan Stockholm—Malmö.

Under tågplan 144 hade extra godståg körts tämligen regelbundet mellan Hässleholm och Malmö och mellan Hässleholm och Kristianstad. I syfte att underlätta växlingsarbetet i Hässleholm och främja vagnomloppet inlades genomgående ordinarie godstågslägenheter mellan Malmö å ena sidan och Kristianstad å andra sidan. Fjärrgodståget 4204 inlades sålunda med avgång från Kristianstad kl. 20.15 och ankomst till Hässleholm kl. 21.29. Från Hässleholm fortsatte tåget under nummer 5467 till Malmö med avgång från Hässleholm kl. 22.25 och ankomst till Malmö kl. 0.57. Tåget växldes av Kristianstad med vagnsgrupper till Eslöv och Malmö, varigenom Hässleholm befriades från omväxling av dessa genomgående vagnar. Samtidigt härmed föreskrevs att fjärrgodståget 4202 med avgång från Kristianstad kl. 18.12 icke fick medföra vagnar till Eslöv och Malmö, utan tåget skulle avses företrädesvis för trafiken norrut från Hässleholm.

Från Malmö framfördes fjärrgodståget 5468 med avgång kl. 0.40 och ankomst till Hässleholm kl. 3.11. Tåget fortsatte omedelbart till Kristianstad under nummer 4203 med avgång från Hässleholm kl. 3.57 och ankomst till Kristianstad kl. 5.00. Tåget växldes av Malmö med en vagnsgrupp till Kristianstad.

Genom dessa nya godstågsförbindelser blev det möjligt att avsevärt förkorta befordringstiderna för gods mellan å ena sidan Kristianstad och å andra sidan Eslöv och Malmö.

Åstorp—Malmö.

För att på ett fullt tillfredsställande sätt kunna ombesörja transportererna av stenkol från Nyvång, Gunnarstorp och Billesholm till Malmö och stationer bortom Malmö inlades fjärrgodståget 5485 Åstorp—Malmö med avgång från Åstorp kl. 16.52 och ankomst till Malmö kl. 19.44.

För de återgående tomma kolvagnarna inlades fjärrgodståget 5486 med avgång från Malmö kl. 13.32 och ankomst till Åstorp kl. 15.54.

Såväl 5485 som 5486 framfördes med en största tillåten hastighet av 40 km/tim, så att s. k. småbäriga vagnar kunde användas för dessa koltransporter.

Alvesta—Emmaboda.

Dels till följd av att godstågen blivit vedeldade och alltså icke förmådde framföra samma vagnvikt som tidigare, dels till följd av ökad trafik blev det nödvändigt att inlägga ett nytt fjärrgodstågpar på sträckan Alvesta—Emmaboda. Fjärrgodståget 6275 avgick från Alvesta kl. 12.45 efter förbindelse från bl. a. fjärrgodståget 5751 från Nässjö och ankom till Emmaboda kl. 16.51. I motsatt riktning framfördes fjärrgodståget 6276 med avgång från Emmaboda kl. 17.45 och ankomst till Alvesta kl. 21.47, där anslutning erhöles till nattågen såväl söderut som norrut. Tåg 6276 gjorde uppehåll i Lessebo, Hovmantorp, Åryd och Växjö för vagn tillkoppling.

Stockholm—Gävle—Sundsvall.

För att i möjligaste mån avlasta persontågen på denna linje från ilgods framfördes under tiden 11/6—30/9 ett ordinarie ilgodståg nummer 6543 från Sundsvall till Stockholm. Tåget var i första hand avsett att från persontågen övertaga fisktransporterna och bärtransporterna från bl. a. Jättendal, Bergsjö och Gnarp.

Ånge—Östersund.

Under tågplan 144 blev det behöfligt att köra ytterligare ett fjärrgodstågpar mellan Ånge och Östersund. Detta tågpar inlades i den nya tågplanen. Fjärrgodståget 5909 avgick från Östersund kl. 0.00 och ankom till Ånge kl. 2.54. I motsatt riktning framfördes fjärrgodståget 5910 med avgång från Ånge kl. 20.02 och ankomst till Östersund kl. 23.08.

Boden—Haparanda.

Till följd av minskad trafik ändrades de ordinarie fjärrgodstågen 6553 och 6554 till extra fjärrgodståg.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Antal lastade och lossade vagnar samt antal dagsverken av använd magasinpersonal.

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i procent mot år 1944	Antal använda magasinpersonalsdagsverken		+ — i procent mot år 1944
	År 1945	År 1944		År 1945	År 1944	
Krylbo	45 737	44 009	+ 3.78	9 734	9 582	+ 1.56
Nässjö	134 652	130 723	+ 2.91	41 165	37 338	+ 9.30
Hallsberg	106 975	103 950	+ 2.83	33 291	30 895	+ 7.19
Ånge	55 445	55 514	— 0.12	15 386	15 790	— 2.63

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Stationer	År 1945	År 1944	År 1943	År 1942	År 1941
Ånge	1.81	1.76	1.78	1.75	1.81
Krylbo	2.37	2.31	2.29	2.45	2.76
Hallsberg	1.61	1.68	1.71	1.79	1.86
Nässjö	1.65	1.75	1.86	1.91	1.93

Reklamationsverksamheten.

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1945 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	
1945	24 462	36	64	³⁾ 2014 870:73	7 400	23	850 901:98	30	1 994 750:66
1944	20 712	32	68	⁴⁾ 1 651 857:68	6 553	24	705 421:68	30	1 574 594:27
1943	21 576	37	63	⁵⁾ 1 512 076:60	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	⁶⁾ 973 353:99	3 278	22	364 399:96	27	1 050 957:98

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 (ersättningar på grund av järnvägsolyckor) kronor 99 250:25. — ⁴⁾ Därav å konto 1 278 kronor 96 430:82. — ⁵⁾ Därav å konto 1278 kronor 6 757:83. — ⁶⁾ Därav kronor 229 446:73 för gods, som förstörts i Krylbo den 19 juli 1941.

Av de under år 1945 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 582 (f. å. 428) förkommet och 1 969 (2 493) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 562 (422) och av de sistnämnda 1 790 (2 343) bifallna.

Under år 1945 prövades av skiljenämnder 27 (16) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 20 av 1945 års ärenden (11) fastställdes och beträffande 7 (5) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1945 och år 1944 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning.

Godsregleringsärenden.

Saknat och övertaligt gods.

Under år 1945 inkommo till reklamationskontoret 48 427 (f. å. 45 404) förlustrapporter, därav om resgods 4 240 (3 535), och 25 358 (24 350) tillöversrapporter, därav om resgods 9 478 (8 320). Genom kontorets egna åtgärder kunde 10 232 (9 403) förlustrapporter, därav om resgods 1 145 (1 004), och 8 750 (8 175) tillöversrapporter, därav om resgods 1 216 (841), 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 18 080 (17 132) förlustrapporter, därav om resgods 2 091 (1 714) och 10 381 (9 541) tillöversrapporter, därav om resgods 7 034 (6 341). I relation till antalet under året inkomna för-

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
		Antal	Ersättningsbelopp kronor	Antal	Ersättningsbelopp kronor	
Förkommet gods	1945	8 727	863 021: 42	225	120 923: 67	850 497: 23
	1944	6 571	612 468: 94	61	19 276: 29	615 970: 24
Skada genom:						
bräckage	1945	10 157	637 351: 55	5 343	370 013: 47	664 235: 66
	1944	9 539	499 442: 74	4 839	344 197: 92	532 644: 84
rangering (även bräckage)...	1945	478	105 791: 29	14	5 649: 82	103 873: 61
	1944	489	95 476: 10	8	1 955: 60	89 404: 08
våta	1945	953	91 438: 18	218	43 420: 32	89 588: 17
	1944	605	65 978: 36	195	34 929: 64	51 951: 70
överkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt.....	1945	625	57 127: 94	78	22 632: 94	49 041: 56
	1944	541	45 747: 33	67	11 982: 03	40 840: 88
eld och värme	1945	113	39 194: 86	52	59 943: 31	32 136: 76
	1944	34	20 539: 92	43	50 337: 34	13 896: 19
frost	1945	87	6 565: 72	72	6 840: 28	6 303: 08
	1944	63	7 468: 12	48	20 737: 41	6 668: 41
godsets naturliga beskaffenhet	1945	37	1 858: 80	131	29 525: 97	1 842: 59
	1944	34	2 973: 28	156	71 850: 90	2 019: 12
minskning	1945	790	45 490: 20	851	75 351: 59	42 891: 18
	1944	501	28 675: 65	737	80 342: 39	45 809: 66
stöld	1945	739	41 352: 91	105	34 013: 85	34 111: 72
	1944	767	124 291: 58	90	22 058: 33	38 699: 77
försening	1945	1 186	62 405: 71	169	54 519: 36	64 364: 70
	1944	1 028	45 726: 36	132	33 497: 60	41 756: 51
andra orsaker	1945	570	63 272: 15	142	28 067: 40	55 844: 40
	1944	540	103 069: 30	177	14 256: 23	94 932: 87
Summa	1915	24 462	2 014 870: 73	7 400	850 901: 98	1 994 730: 66
	1944	20 712	1 651 857: 68	6 553	705 421: 68	1 574 594: 27

lust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 64.3 (63.4) %.

De ersättningsbelopp för i *inrikes* trafik förkommet gods, som styrelsen utbetalat under de senaste 5 åren, framgå av följande sammanställning:

År 1945	852 366 kronor
» 1944	601 057 »
» 1943	704 946 »
» 1942	500 569 »
» 1941	367 559 »

Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1945 inkommo 15 774 (f. å. 14 099) anmälningar angående förlorade och 41 625 (38 313) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 2 957 (2 665) anmälningar angående förlorade och 2 974 (2 673) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 260 (258) anmälningar angående förlorade och 5 973 (5 475) 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.

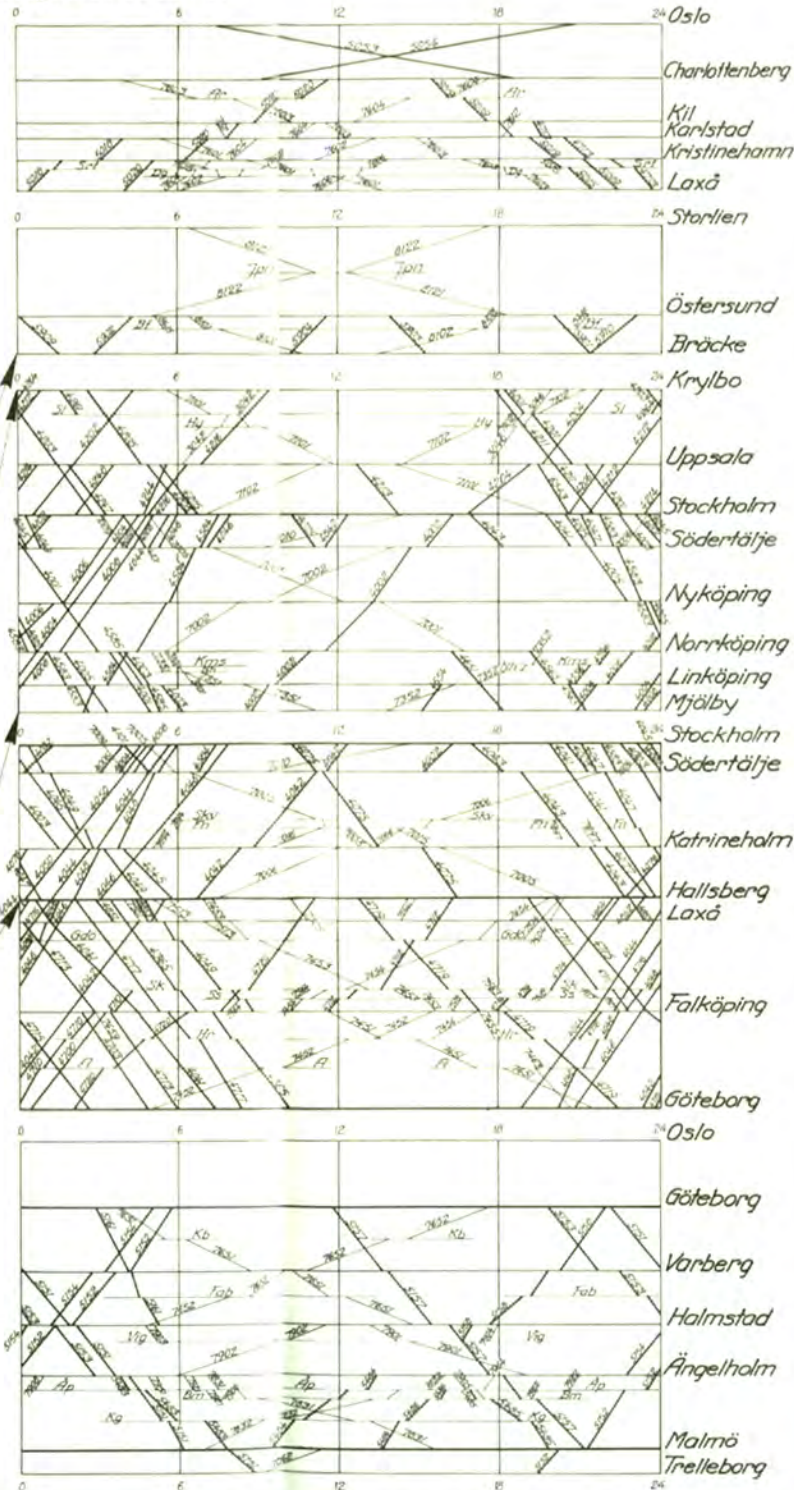
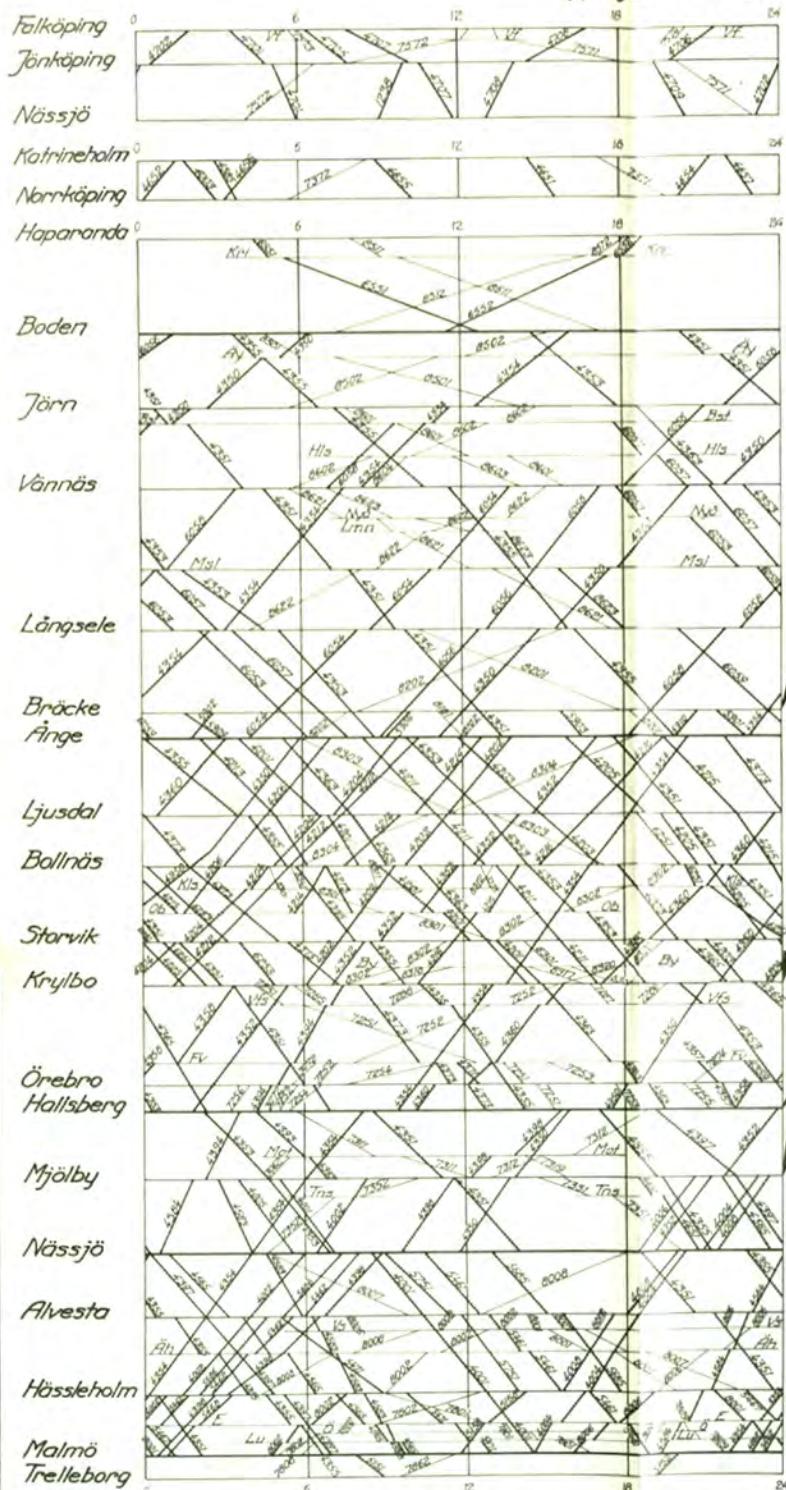
(In- och utländsk trafik).

År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden		Avgjorda fraktrestitutionsärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1945	23 295	383 096	1 609	1 237 119
1944	17 674	292 764	1 701	645 390
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

År	Antal	Antal
1870	100	100
1871	100	100
1872	100	100
1873	100	100
1874	100	100
1875	100	100
1876	100	100
1877	100	100
1878	100	100
1879	100	100
1880	100	100

GODSTÄGSTIDTABELL n:r 145,

upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.



Tåg med nummer fram 7001 och uppåt gå i regel vardagligt, övriga tåg gå i regel dagligen utom SöH eller dag efter SöH

Statens Järnvägsstyrelsen 1953

Statens järnvägars fr. o. m. år 1940 utgivna publikationer.

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk.

Drifttjänststatistik jämte redogörelser för persön- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1945.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1944. (Motsvarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingingo i drifttjänststatistiken för dessa båda år.)

Förteckning över av järnvägsstyrelsen handlagda fraktnedsättningsärenden (kvartalsuppgifter) för tiden 1930—4 kvart. 1939.

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1945 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåren 1925—1946/47.

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1944.

Utredningar m. m.

1924—1939: se drifttjänststatistiken för år 1939.

1941: 1. Kostnadsberäkningar och taxepolitik vid statens järnvägar. Pro-memoria, utarbetad på uppdrag av järnvägsstyrelsen av Tord Palander och Erik Lindahl med biträde av Arne Sjöberg.

1943: 1. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 9.
2. Betänkande angående utbyggnad och rationalisering av det statliga järnvägstelevonväsendet, avgivet den 30 mars 1943 av SJ telefon-kommitté.

1944: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 mars 1944 med förslag till ny godstaxa för statens järnvägar m. m.

1945: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 februari 1945 angående ny godstaxa för statens järnvägar.

2. Taxa för befordring av gods m. m. på statens järnvägar, av Kungl. Maj:t fastställd den 22 juni 1945 att gälla tillsvidare fr. o. m. den 1 januari 1946.