

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



Alepb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1946

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

CENTRALTRYCKERIET • ESSELTE AB • STOCKHOLM 1948
741778

D R I F T J Ä M S ' S T A T I S T I K A R 1 9 4 6

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1946

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



Alepb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1946

CENTRALTRYCKERIET · ESSELTE AB · STOCKHOLM 1948
741778

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
Förord	5
Femårsöversikt	6
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation	16
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1946 och 1945, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.:	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer m. m. ...	17
» av rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser på vissa materialier.....	18
Antalet anställd personal i olika tjänsteställningar ävensom använd personal i medeltal under året:	
vid styrelsen, distriktskanslier, förrådsavdelningar och huvudverkstäder	19
» distriktens bansektioner.....	20
» » maskinsektioner och färjor.....	23
» » trafiksektioner.....	24
Undervisningskurser	26
Värdeminskningskontot:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp, avförda medel samt in- och utgående behållning; första halvåret 1946.....	28
d:o d:o; budgetåret 1/7 1946—30/6 1947	32
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner.....	36
» » » » » » maskinsektioner.....	38
» » » » » » trafiksektioner, exkl. billinjer ...	39
» » » » » » biltrafiken ¹	—
» » » » » » förrådsavdelningar.....	40
utgifter vid huvudverkstäder.....	42
Olje- och acetylgastillverkning samt uppgifter om inköpt stenkolsgas	44
Tvättning av personvagnslinne m. m.	46
Hyresverksamheten	47
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	50
Lokens m. fl. tjänste- och reparationsdagar m. m.	56
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnaderna härför för olika driftslag (översikter).....	58
D:o d:o samt kostnader för smörjmedel och underhåll för olika loktyper.	60
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	65

¹ Angående biltrafikens kostnader se SJ officiella årsberättelse, tabell 11.

Reparationer och revisioner på den rullande materielen:	Sid.
Översikt över antal lok- och vagnreparationer samt revisioner.....	66
Antal vid olika verkstäder reparerade och reviderade lok.....	66
Dito motorvagnar, rälsbussar och lokpannor.....	68
Dito tenderar och vagnar.....	69
Driftstörningar, personliga olycksfall och nödråkopplingar vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.....	70
Redogörelse för organisationsavdelningens verksamhet.....	76
Redogörelse för persontrafiken:	
Tågtidtabell nr 145.....	79
Dito nr 146.....	79
Tågkilometer per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden 1/5 1913— ³⁰ /4 1914 samt åren 1938—1947.....	82
Utlandsförbindelserna.....	83
Helgtrafiken.....	86
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring.....	88
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.....	91
Transporter av flyktingar.....	95
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.....	96
Sällskapsresor, anordnade ensamt av S.J.....	99
Transporter med sjukvagnar.....	100
Billiga rundturer.....	100
Billiga vinter- och sensommarresor.....	103
Reklam- och upplysningsverksamhet.....	105
SJ presstjänst och tidskriften SJ-nytt.....	107
Redogörelse för godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar.....	109
förändringar inom godsvagnparken.....	111
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar.....	112
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågplan nr 146.....	112
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.....	115
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.....	116
Godsregleringsärenden:	
saknat och övertaligt gods.....	116
förlorade och tillvaratagna effekter.....	118
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter.....	118
Godstågtidtabell nr 146 (grafisk).	

FÖRORD

Föreliggande 15: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 ingår ej i föreliggande årgång, då denna tabell numera uppgöres för treårsperioder och senast omfattade åren 1943—1945.

Redogörelse beträffande »Värdeminskningskontot» ingår här dels beträffande första halvåret 1946 och dels beträffande budgetåret $1/7$ 1946— $30/6$ 1947.

Från och med innevarande år medtages en femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken ingående uppgifter.

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 december 1947.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Birger Landström.

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter

Förvaltningsindelning	1946	1945	1944	1943	1942
Järnvägsstyrelsen:					
byråer..... antal	14	14	14	14	14
kontor..... *	6	6	6	6	6
resebyråer i utlandet..... *	2	3	3	3	3
Distrikten:					
distrikt..... *	6	6	6	6	6
bansktioner..... *	31	31	29	28	28
banmästareavdelningar..... *	297	292	271	266	260
rälsjusteringsverk..... *	2	2	2	2	2
cementgjuterier..... *	2	2	2	2	2
maskinsektioner..... *	15	15	14	14	14
lokstationer..... *	77	72	64	61	60
driftverkstäder..... *	34	33	31	26	26
gasverk (varav 2 ej i bruk)..... *	5	5	4	5	5
tvättinrättningar..... *	1	1	1	1	1
trafiksektioner..... *	27	27	25	24	24
stationer..... *	2 813	2 743	2514	2 408	2 285
resebyråer inom landet..... *	13	7	5	3	3
billinjegrupper..... *	62	59	53	49	49
elektrosektioner..... *	11	11	10	10	10
transformator- och omformarestationer..... *	46	46	46	46	46
tågfärjeleder..... *	4	3	3	3	3
Förrädsavdelningar..... *	5	5	5	5	5
Huvudverkstäder..... *	8	8	8	8	8
Spårlängd					
Huvudspår..... km	12 898	12 624	11 722	11 371	10 925
Sidospår, permanenta..... *	3 727	3 665	3 406	3 289	3 171
* icke permanenta..... *	171	171	162	153	145
Total spårlängd..... *	16 796	16 460	15 290	14 813	14 241
Personal					
Järnvägsstyrelsen:					
anställd personal..... antal	1 460	1 375	1 292	1 240	1 169
härav ordinarie..... *	1 016	982	942	902	881
extra ordinarie..... *	147	132	120	96	85
aspiranter..... *	79	66	48	67	42
kontorsvakter..... *	75	76	81	77	70
tryckeri-, verkstads- och för- rådsarbetare, stadigvarande..... *	42	42	42	41	41
tillfälliga arbetstagare..... *	101	77	59	57	50
använd personal..... *	1 258	1 192	1 123	1 075	1 021
tjänstefri personal..... proc.	13·8	13·4	13·1	13·3	12·7
Distriktskanslier:					
anställd personal..... antal	281	270	256	240	219
härav ordinarie..... *	214	205	201	193	175
extra ordinarie..... *	35	31	29	17	14
aspiranter..... *	10	12	9	19	15
kontorsvakter..... *	11	10	9	6	7
tillfälliga arbetstagare..... *	11	12	8	5	8
använd personal..... *	249	239	226	212	199
tjänstefri personal..... proc.	11·4	11·5	11·7	11·7	9·1
Förrädsavdelningar:					
anställd personal..... antal	331	313	299	303	293
härav ordinarie..... *	203	193	193	196	194
extra ordinarie..... *	45	33	25	13	10
aspiranter..... *	8	14	9	11	12
kontorsvakter..... *	6	4	4	7	6

Femårsöversikt omfattande viktigare i drittjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
verkstads- och förrädsarbetare, stadigvarande..... antal	34	36	39	37	27
tillfälliga arbetstagare..... »	35	33	29	39	44
använd personal..... »	295	283	268	271	263
tjänstefri personal..... proc.	10·9	9·6	10·4	10·6	10·2
Huvudverkstäder:					
anställd personal..... antal	4 659	4 354	4 098	4 005	3 879
härav ordinarie..... »	348	332	319	312	292
extra ordinarie..... »	39	39	39	43	47
aspiranter..... »	6	9	10	12	9
kontorsvakter..... »	31	28	24	22	21
verkstads- och förrädsarbetare, stadigvarande..... »	3 978	3 692	3 528	3 469	3360
på prov anställda..... »	115	74	49	44	56
tillfälliga arbetstagare..... »	142	180	129	103	94
använd personal..... »	4 027	3 807	3 594	3 519	3 430
tjänstefri personal..... proc.	13·6	12·6	12·3	12·1	11·6
Bansektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal..... antal	12 555	11 455	11 017	10 476	10 108
härav ordinarie..... »	4 138	3 784	3 568	3 511	3 426
extra ordinarie..... »	825	748	668	492	409
aspiranter och kontorsvakter	100	155	200	271	186
stadigv. banarbetare..... »	—	69	81	90	102
ban- och byggnadsarbetare..... »	7 000	6 285	6 118	5 743	5 617
vägvakter..... »	425	373	353	343	345
tillfälliga arbetstagare..... »	67	41	29	23	23
använd personal..... »	11 334	10 282	9 654	9 071	8 908
tjänstefri personal..... proc.	9·7	10·2	12·4	13·4	11·9
för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... antal	3 498	4 119	3 275	2 730	3 238
härav ordinarie..... »	277	284	278	248	270
extra ordinarie och aspiranter.. »	107	83	67	64	58
stadigv. banarbetare..... »	—	3	3	6	5
ban- och byggnadsarbetare..... »	3 080	3 709	2 895	2 384	2 886
tillfälliga arbetstagare..... »	34	40	32	28	19
för elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... »	367	325	383	341	671
härav ordinarie..... »	40	27	25	31	47
extra ordinarie och aspiranter »	22	15	7	4	11
stadigv. banarbetare..... »	—	—	—	—	—
ban- och byggnadsarbetare.. »	305	279	347	305	612
tillfälliga arbetstagare..... »	—	4	4	1	1
Maskinsektioner och färjor:					
anställd personal..... »	13 361	12 220	11 074	10 612	9 342
härav ordinarie..... »	7 629	6 775	6 113	6 037	5 491
extra ordinarie..... »	2 648	2 797	2 765	1 471	858
aspiranter och kontorsvakter.. »	435	568	653	1 509	1 294
verkstadsarbetare..... »	105	135	188	184	165
tillfälliga arbetstagare..... »	2 544	1 945	1 355	1 411	1 534
använd personal:					
åkande..... »	5 797	5 256	4 805	4 606	4 419
stationär..... »	5 922	5 406	4 756	4 517	3 705
tjänstefri personal..... proc.	12·3	12·7	13·7	14·0	13·0

Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
Trafiksektioner:					
anställd personal..... antal	25 494	23 194	21 111	19 945	18 296
härav ordinarie..... »	13 479	12 181	11 213	10 819	11 023
extra ordinarie..... »	4 982	4 949	4 582	2 576	1 873
aspiranter..... »	853	1 256	1 552	2 740	2 238
kontorsvakter..... »	259	218	200	186	168
omlastare..... »	156	138	120	106	77
platsvakter..... »	447	409	374	342	330
postbiträden..... »	238	201	169	146	123
billinjepersonal (avtalsanställd) »	825	698	600	544	—
tillfälliga arbetstagare..... »	4 255	3 144	2 301	2 486	2 464
använd personal..... »	22 240	20 096	18 180	17 112	15 892
varav i					
TE-tjänst:					
stadigvarande..... »	368	337	317	307	279
tillfälliga..... »	1	9	—	—	3
stationstjänst:					
stadigvarande..... »	14 149	13 581	12 852	11 878	11 209
tillfälliga:					
egentlig trafikjänst..... »	4 232	2 911	2 318	2 441	2 444
snöskottning och viss renhållning »	398	548	274	259	394
tågtjänst:					
stadigvarande..... »	2 822	2 479	2 190	1 945	1 457
tillfälliga..... »	270	231	229	282	106
tjänstefri personal..... proc.	12.8	13.4	13.9	14.2	13.1
Undervisningskurser					
(Antal deltagare vid kursens början)					
Bantjänst:					
teoretisk utbildning av underbefäl vid banavdelningen..... antal	—	25	27	23	25
korrespondenskurs I för aspiranter till banförmanstjänst..... »	108	—	69	133	—
» reparatorstjänst..... »		90	—		
korrespondenskurs II för aspiranter till banförmanstjänst..... »	—	81	—	52	59
» reparatorstjänst..... »	—	—	—	93	
teoretisk kurs för banavdelningens reparatorpersonal:					
gemensamma delen..... »	43	38	78	34	—
ledningsavdelningen..... »	13	25	20	—	—
signalavdelningen..... »	13	27	8	—	—
telefonavdelningen..... »	12	26	5	21	—
Maskintjänst:					
utbildning av instruktionsförare:					
i Borås (för ånglok)..... »	—	15	—	—	—
i Stockholm (för elektrolok)..... »	—	25	—	22	—
utbildning av lokpersonal:					
i Boden..... »	—	—	29	45	92
i Bollnäs..... »	23	46	23	63	138
i Borås..... »	47	—	48	49	28
i Göteborg..... »	23	46	105	54	114
i Kalmar..... »	—	—	20	—	—
i Karlskrona..... »	—	—	—	—	19
i Kiruna..... »	—	—	—	43	—
i Kristinehamn..... »	23	—	35	—	—
i Linköping..... »	—	—	—	—	22

Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
i Luleå och Svartön..... antal	68	92	46	91	69
i Malmö..... »	47	46	76	134	79
i Norrköping..... »	—	—	43	61	51
i Stockholm och Hagalund..... »	116	61	115	62	56
i Sundsvall och Ånge..... »	—	—	—	16	—
i Vännäs..... »	—	—	29	55	39
i Växjö..... »	17	—	34	71	20
i Ystad..... »	23	—	46	—	—
i Östersund..... »	—	—	59	28	72
vagnpersonalskurs..... »	—	—	14	16	.
korrespondenskurs för maskinavdelningens reparatörspersonal:					
för elektrolokreparatörer..... »	163	96	40	—	59
» ånglokreparatörer..... »			22	—	27
» motorfordonsreparatörer..... »			22	—	16
» vagnreparatörer..... »			40	—	17
Trafiktjänst:					
högre trafik kurs:					
förberedande delen..... »	—	25	—	—	—
föreläsning kurs..... »	—	25	—	—	22
trafikelevkurs:					
förberedande delen..... »	28	31	31	30	46
teoretiska delen..... »	31	31	30	50	28
praktiska delen..... »	31	31	30	43	27
trafikelevkurs för anställd personal:					
förberedande delen..... »	32	30	—	—	23
teoretiska delen..... »	30	—	—	—	31
praktiska delen..... »	—	—	—	—	22
kontoristkurser..... »	—	—	—	47	179
konduktörskurser..... »	—	—	—	56	95
stationsförmanskurser..... »	—	—	—	—	45
korrespondenskurser för utbildning av					
kontorister..... »	—	—	—	—	362
konduktörer..... »	—	—	—	—	182
stationsförmän..... »	—	—	—	—	146
kurs för resebyråpersonal..... »	.	.	—	21	—
samaritkurser..... »	.	.	875	1 415	1 249
Bokförda utgifter för drift och underhåll					
Bansektioner:					
sektionsledning..... 1 000 kr.	3 120·7	2 689·8	2 475·1	2 345·0	2 242·2
linjetjänst..... »	13 029·9	10 422·1	9 367·8	8 457·6	7 752·9
anlägg. för elektrisk tågdrift exkl. underhåll..... »	2 021·4	1 796·9	1 706·4	1 546·4	1 373·1
banvallen..... »	5 529·7	4 480·0	4 454·8	3 861·3	4 458·1
broar, vägportar och trummor... »	979·6	917·8	706·5	619·0	526·4
vägar, vägbroar och gångbanor.. »	728·9	631·5	537·1	490·6	386·4
räler med tillbehör..... »	4 751·2	4 249·0	3 695·8	4 436·6	3 208·0
spårväxlar och korsningar med tillbehör..... »	2 320·6	2 501·2	2 206·4	2 076·7	1 745·4
sliprar..... »	18 308·2	17 800·1	15 164·6	12 811·4	10 136·2
riktning och ballast..... »	18 057·7	17 243·8	14 207·0	13 275·6	12 260·4
anläggningar för elektrisk tågdrift, underhåll..... »	1 617·1	1 636·2	1 799·5	1 385·9	1 130·4
husbyggnader..... »	5 412·3	4 554·1	3 949·6	3 536·0	2 966·4
övriga anläggningar, stängsel m. m. utom snöskydd..... »	11 301·2	9 324·0	8 831·6	7 516·5	6 371·9
snöröjning inkl. snöskyddsanordningar..... »	1 738·9	1 801·5	1 330·9	1 152·6	1 736·3

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
summa underhåll av bana och byggnader..... 1 000 kr.	70 745·4	65 139·2	56 883·8	50 162·2	44 925·9
underhåll av inventarier och effekter.....	972·9	820·0	815·8	782·4	637·1
hjälpåläggningar.....	299·7	206·2	182·2	190·7	210·5
inkomster.....	405·3	443·9	309·5	524·1	444·1
bokförda utgifter (saldo).....	89 784·7	80 630·3	71 121·6	62 960·2	56 697·6
Maskinsektioner:					
sektionsledning.....	1 574·8	1 470·4	1 243·1	1 158·5	1 070·8
personalutgifter för ångloktjänst..	18 768·4	15 152·0	13 140·0	11 883·5	11 180·3
lokbränsle.....	55 778·0	50 836·5	41 160·0	35 271·7	32 988·5
övriga sakliga utgifter för ångloktjänst.....	978·7	2 024·4	1 560·9	1 353·7	771·1
personalutgifter för elektroloktjänst.....	22 544·1	19 495·9	18 610·2	17 530·9	16 382·1
elektrisk energi för tågrörelsen..	18 365·3	17 157·6	16 062·4	15 822·4	15 314·5
övriga sakliga utgifter för elektroloktjänst.....	982·1	2 369·0	2 286·2	2 115·3	1 200·8
lokstallar samt vatten- och kolstationer.....	10 828·0	8 927·2	7 937·7	7 301·9	6 654·0
motorvagns-, rälsbuss- och lokomotorbränsle.....	1 907·6	1 732·6	1 331·4	639·8	77·8
vagntjänst.....	10 066·1	9 007·3	7 866·1	7 229·3	4 059·7
verkstadsjänst, gemensamma omkostnader.....	846·2	728·7	686·3	611·6	574·1
underhåll av rullande materiel..	17 157·2	14 024·8	11 837·2	10 898·9	9 846·4
» » inventarier och effekter.....	437·7	496·3	398·1	319·6	281·5
underhåll av byggnader m. m... »	574·2	530·1	455·5	442·9	524·0
hjälpåläggningar..... »	1 643·1	1 742·4	1 500·6	1 449·4	1 512·9
inkomster..... »	79·0	91·4	122·5	125·3	154·2
bokförda utgifter (saldo)..... »	162 372·5	145 604·1	125 953·2	113 904·1	102 284·3
Trafiksektioner:					
sektionsledning.....	3 690·4	3 292·5	2 960·9	2 671·7	2 531·5
stationstjänst.....	111 436·1	91 136·6	81 294·8	73 785·5	68 704·9
tågtjänst.....	14 313·0	11 671·0	10 588·9	9 587·9	8 721·2
stalltjänst samt rälsbuss- och lokomotortågtjänst.....	2 468·5	1 823·4	1 484·3	1 827·5	2 392·3
vagntjänst.....	2 596·7	2 066·7	1 791·8	1 623·4	3 963·3
snöröjning.....	1 870·1	2 547·2	1 121·1	1 064·7	1 909·0
hjälpåläggningar.....	184·1	138·3	84·2	61·5	80·9
underhåll av inventarier och effekter.....	800·4	754·6	631·3	538·2	432·2
inkomster.....	442·2	395·9	332·1	333·8	359·1
utgifter vid maskinsektionerna för viss växlingstjänst.....	11 070·7	9 980·7	9 396·6	8 981·8	8 824·4
bokförda utgifter (saldo).....	136 917·1	113 034·4	99 625·2	90 916·6	88 376·2
Hyresverksamheten¹					
Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästare- och banvaktsstugor:					
eldstäder..... antal	8 792	8 376	7 926	7 487	•
utgifter för underhåll och förändringar..... 1 000 kr.	1 426·6	955·5	902·7	729·7	•
» skötsel, renhållning m. m. »	273·4	244·8	221·8	215·1	•
» värme m. m. »	419·3	337·6	279·7	279·2	•
» skatter..... »	86·5	101·2	97·5	94·1	•
summa utgifter..... »	2 205·8	1 639·1	1 501·7	1 318·1	•
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar..... kr.	162·26	114·08	113·89	97·46	•

¹ Som hyreshus i städer etc. har 1912 endast räknats hus, för vilka särskilda utgifts- och inkomstkalkylnummer funnos.

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktsstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.:					
eldstäder antal	20 106	19 812	18 285	18 338	•
utgifter för underhåll och förändringar 1 000 kr.	3 110·9	2 362·0	2 026·1	1 810·3	•
för skötsel, renhållning m. m.	155·3	149·4	125·2	124·5	•
» värme m. m.	279·7	276·1	223·6	250·1	•
» skatter »	27·9	35·1	30·1	38·9	•
summa utgifter »	3 573·8	2 822·6	2 405·2	2 223·8	•
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar kr.	154·72	119·32	110·82	98·72	•
Hyreshus, tillsammans:					
inkomster 1 000 kr.	4 688·9	4 380·4	4 112·0	4 076·2	•
direkta utgifter »	5 779·6	4 461·7	3 906·9	3 541·9	•
avsättning till värdeminskningsskontot. »	1 336·1	1 272·2	1 215·7	1 193·6	•
summa utgifter »	7 115·7	5 733·9	5 122·6	4 735·5	•
driftöverskott »	-2 426·8	-1 353·5	-1 010·6	-659·3	•
» per eldstad kr.	-83·98	-48·02	-38·56	-25·53	•
beräknad räntekostnad 1 000 kr.	2 924·7	2 900·5	2 816·9	2 817·1	•
överskott »	-5 351·5	-4 254·0	-3 827·5	-3 476·4	•
» per eldstad kr.	-185·19	-150·92	-146·03	-134·61	•
Hotell och restauranger, summa utgifter 1 000 kr.	419·2	277·0	239·9	181·0	•
Förbrukningspris på vissa materialier					
Stenkol, utländska kr. per ton	65·00	65·00	65·00	65·00	65·00
» svenska » » »	38·00	37·00	35·00	35·00	35·00
Loktorv » » »	54·17	60·00	66·25	61·25	60·00
Lökved » » m ³	24·00	23·25	22·75	20·50	18·88
Gengasved » » hl	2·75	2·75	2·28	2·28	2·29
Gengaskol » » »	4·75	4·75	4·66	4·66	4·25
Bensin i fat » » 100 l	37·33	104·67	105·42	77·17	93·00
» cisternvagn » » »	37·33	104·67	105·42	77·83	89·00
Lättbentyl i fat » » »	37·33	66·00	66·00	81·75	93·00
» cisternvagn » » »	37·33	66·00	66·00	79·42	89·00
Putsfotogen i fat » » »	23·17	51·00	53·00	53·00	53·00
» cisternvagn » » »	23·17	51·00	51·00	51·00	51·00
Solarolja i fat » » »	12·67	42·58	53·00	53·00	53·00
» cisternvagn » » »	12·67	42·58	51·00	51·00	51·00
Eldningsolja nr 1 i fat » » »	12·42	12·83	13·00	13·00	13·00
» » 1 » cisternvagn » » »	12·42	12·83	12·00	12·00	12·00
» » 2 » cisternvagn » » »	11·00	11·00	11·00	—	—
Motyl » » »	80·33	112·00	112·00	85·08	88·00
Lokolja » » 100 kg	83·75	230·83	221·25	208·33	107·50
Vagnsolja » » »	71·17	215·00	211·25	198·33	108·17
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell » » ton	337·08	340·00	346·25	353·75	350·00
D:o d:o andra modeller » » »	335·00	335·00	335·00	333·75	330·00
D:o brukbara » » »	170·00	170·00	170·00	170·00	170·00
Sliprar, vanliga, 2·7 m, I—III och VI distr. » » styck	8·00	7·94	7·67	7·38	6·40
Sliprar, vanliga, 2·7 m, IV och V distr. » » »	7·50	7·50	7·42	7·19	6·40
Sliprar, vanliga, 2·5 m, I—III och VI distr. » » »	7·55	7·55	7·47	7·19	6·25
Sliprar, vanliga, 2·5 m, IV och V distr. » » »	7·25	7·25	7·17	6·96	6·25

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
Sliprar impregn., 2·7 m, I—III och VI distr. kr. per styck	10·25	10·00	9·17	8·88	7·88
Sliprar, impregn., 2·7 m, IV och V distr. » » »	9·75	9·56	8·92	8·69	7·88
Sliprar, impregn., 2·5 m, I—III och VI distr. » » »	9·80	9·61	8·97	8·69	7·75
Sliprar, impregn., 2·5 m, IV och V distr. » » »	9·50	9·31	8·67	8·46	7·75
Itullande materielens arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel					
Elektrolok:					
medelantal elektrolok i tjänst. antal	586·3	575·9	563·1	553·1	515·5
lokm per lok med avseende på underhåll. 1 000-tal	116·4	110·9	109·8	108·6	109·4
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst av antal fordon i tjänst:	391	387	406	417	407
enkellok:					
i aktiv tjänst. proc.	90·2	89·6	89·9	88·8	88·5
under reparation eller revision... »	7·7	7·7	7·1	8·2	8·5
överliggande. »	1·6	1·6	1·9	1·6	1·6
avställda. »	0·5	1·1	1·1	1·4	1·4
dubbellok:					
i aktiv tjänst. »	75·9	77·3	76·5	76·4	72·6
under reparation eller revision... »	16·2	13·7	16·9	17·3	18·4
överliggande. »	6·8	7·1	5·5	5·2	6·6
avställda. »	1·1	1·9	1·1	1·1	2·4
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm. kr.	1·36	3·72	3·77	3·91	2·10
underhåll » 100 » »	17·95	16·74	16·77	16·38	16·06
» » 1 000 bruttotonkilometer i tågtjänst. »	0·46	0·43	0·41	0·39	0·39
Elektromotorvagnar:					
medelantal fordon i tjänst. antal	14·4	14·6	14·1	13·8	15·0
lokm per fordon med avseende på underhåll. 1 000-tal	122·0	108·3	99·0	88·3	74·5
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst av antal fordon i tjänst:	51	51	51	51	52
i aktiv tjänst. proc.	80·0	78·9	75·2	66·9	58·9
under reparation eller revision... »	14·8	17·0	16·9	22·7	21·1
överliggande. »	1·1	0·5	0·8	0·3	—
avställda. »	4·1	3·6	7·1	10·1	20·0
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm. kr.	0·50	1·65	1·58	1·03	0·71
underhåll » 100 » »	10·04	10·91	9·39	12·25	7·05
» » 1 000 bruttotonkilometer i tågtjänst. »	1·97	2·14	1·84	2·43	1·36
Elektrolok och elektromotorvagnar:					
elektrisk energiförbrukning per lokkilometer:					
SJ utom malmbanan kWh	14·3	14·1	13·9	13·6	14·2
malmbanan. »	16·0	14·8	17·3	16·8	19·2
medelkostnad per kWh förbrukad energi:					
SJ utom malmbanan. öre	1·90	1·91	1·87	1·95	1·93
malmbanan. »	1·78	1·85	1·72	1·53	1·59

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
Ånglok:					
medelantal ånglok i tjänst..... antal	839·7	756·5	707·4	671·1	658·3
lokkm per lok med avseende på underhåll..... 1 000-tal	44·2	43·0	41·5	41·9	42·6
bruttotonkm per lokkm i tåg-tjänst av antal fordon i tjänst: antal	170	168	166	172	181
normalspåriga:					
i aktiv tjänst..... proc.	73·2	71·2	69·7	69·6	69·3
under reparation eller revision... »	15·3	15·9	16·1	17·0	17·0
» pannspolning..... »	4·1	4·1	3·6	3·3	3·0
överliggande..... »	4·4	4·7	4·9	4·6	3·8
avställda..... »	3·0	4·1	5·7	5·5	6·9
smalspåriga, 0·891 m:					
i aktiv tjänst..... »	65·4	63·0	64·8	67·9	71·5
under reparation eller revision... »	19·5	18·9	21·8	20·3	16·4
» pannspolning..... »	2·5	2·2	2·5	2·7	2·7
överliggande..... »	8·8	9·6	6·3	3·6	3·6
avställda..... »	3·8	6·3	4·6	5·3	5·8
smalspåriga, 1·067 m:					
i aktiv tjänst..... »	74·1	72·0	72·4	73·4	76·4
under reparation eller revision... »	12·1	12·6	15·0	15·9	13·7
under pannspolning..... »	4·7	4·7	4·9	4·9	4·9
överliggande..... »	7·7	7·1	6·3	3·9	1·4
avställda..... »	1·4	3·6	1·4	1·9	3·6
stenkolsförbrukning per 100 lokkm kg	1 578	1 478	1 458	1 438	1 492
bränslekostnad per 100 lokkm kr.	173·69	180·13	161·91	144·48	136·57
medelkostnad per ton lokbränsle inkl. transportkostnader »	110·10	121·87	111·08	100·49	91·54
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm..... kr.	1·57	5·21	4·74	4·32	2·82
underhåll » 100 » »	32·00	30·93	31·35	31·40	26·53
» » 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst..... »	1·88	1·85	1·88	1·82	1·46
Förbränningsmotorvagnar:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	11·1	9·4	11·7	14·7	21·6
lokkm per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	40·7	35·6	31·0	29·9	13·1
bruttotonkm per lokkm i tåg-tjänst antal	26	30	24	25	26
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	54·8	51·2	40·7	45·2	21·4
under reparation eller revision... »	38·6	35·4	41·8	24·7	36·2
överliggande..... »	1·1	0·3	0·8	0·8	1·6
avställda..... »	5·5	13·1	16·7	29·3	40·8
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 motorvagnskilometer, normalspåriga..... kr.	1·25	3·96	1·94	2·75	2·29
smörjmedel per 100 motorvagnskilometer, smalspåriga..... »	2·01	5·08	7·43	4·48	1·37
underhåll per 100 motorvagnskilometer, normalspåriga..... »	56·42	36·40	33·90	27·73	86·82
underhåll per 100 motorvagnskilometer, smalspåriga..... »	39·14	135·37	58·24	25·16	60·03
underhåll per 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst, normalspåriga »	22·57	12·13	15·44	12·38	29·39
underhåll per 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst, smalspåriga »	13·50	52·07	20·59	8·71	26·91

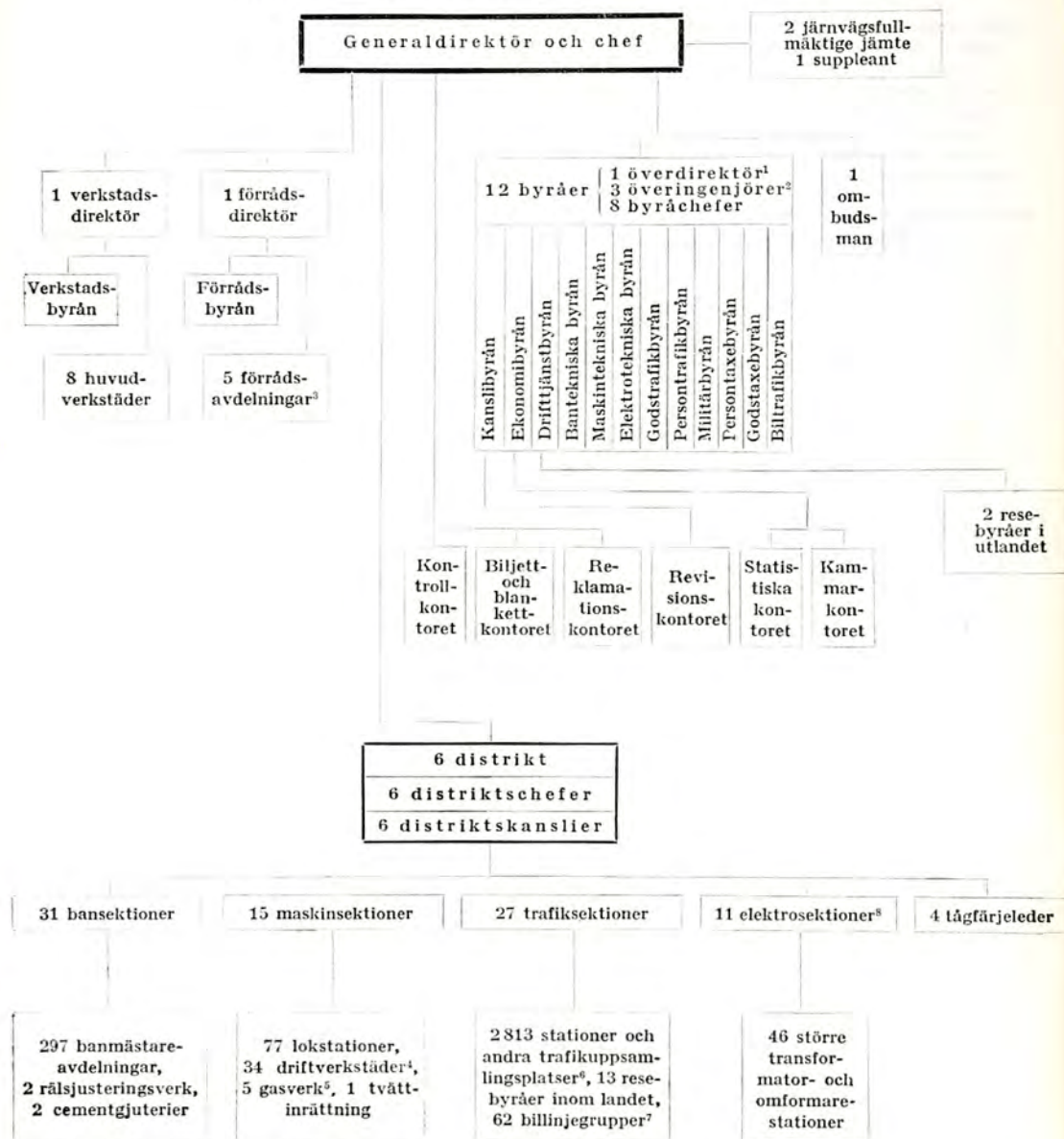
Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
Rälsbussar:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	231.9	193.4	155.4	130.8	117.1
rälsbuskm per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	63.5	57.7	56.6	52.3	51.8
bruttotonkm per rälsbuskm i tåg-tjänst..... antal	10	10	10	10	9
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	74.6	73.7	73.2	70.7	66.6
under reparation eller revision... »	20.0	18.1	17.5	20.0	22.7
överliggande..... »	1.6	2.7	2.7	2.5	1.4
avställda..... »	3.8	5.5	6.6	6.8	9.3
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 rälsbuskm kr.	0.45	1.24	1.04	0.93	0.62
underhåll » 100 » » » 1 000 bruttoton- kilometer i tåg-tjänst..... »	23.87	22.99	20.65	23.13	21.06
	22.87	22.65	20.67	23.97	22.69
Lokomotorer:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	148.8	116.7	100.4	95.7	89.3
lokomotorkm per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	1.5	1.6	1.7	1.6	1.3
bruttotonkm per lokomotorkm i tåg-tjänst..... antal	52	64	70	84	65
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	60.6	59.4	62.3	60.8	52.6
under reparation eller revision... »	19.7	16.2	15.6	16.4	21.9
överliggande..... »	12.6	15.1	16.1	13.7	12.1
avställda..... »	7.1	9.3	6.0	9.1	13.4
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokomotorkm kr.	0.13	0.29	0.31	0.23	0.17
underhåll » 100 » » » »	2.91	3.26	2.74	2.59	2.78
Driftstörningar vid elektriska kraftöverföringsanläggningar					
SJ utom malmbanan, driftstörningar..... antal	26 484	30 362	26 357	25 663	25 093
per 100 km spårlängd för el.drift »	393.3	455.8	402.8	395.4	396.8
medelvaraktighet per fall..... min.	1.1	1.0	1.1	1.2	1.4
malmbanan, driftstörningar..... antal	1 941	1 606	1 534	2 493	1 675
per 100 km spårlängd för el.drift »	306.1	246.5	261.4	425.3	285.7
medelvaraktighet per fall..... min.	3.3	3.9	2.8	5.9	5.3
nödfränkopplingar..... antal	234	163	.	.	.
Antal vid verkstäderna utförda reparationer och revisioner av lok och vagnar					
Elektrolok, reparationer..... antal	704	606	573	594	676
ånglok » » » » »	663	564	482	505	505
tendrar » » » » »	241	230	191	214	185
lokpannor » » » » »	388	335	318	269	237
motorvagnar, reparationer och revisioner..... »	44	40	29	25	22
rälsbussar, reparationer..... »	142	107	63	79	73
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraaxliga, revisioner utom storrevisioner..... »	2 471	2 229	2 301	2 004	1 918
fyraaxliga, storrevisioner..... »	304	295	313	310	318
tvåaxliga, revisioner utom storrevisioner..... »	1 349	1 328	1 178	1 245	1 186
tvåaxliga, storrevisioner..... »	344	415	436	311	301

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1946	1945	1944	1943	1942
godsvagnar:					
slutna, revisioner utom storrevisioner..... antal	1 915	1 609	1 394	1 995	1 993
slutna, storrevisioner..... *	1 345	1 138	1 002	610	315
öppna, revisioner utom storrevisioner..... *	2 850	3 477	3 195	3 805	3 277
öppna, storrevisioner..... *	2 184	2 356	1 662	1 093	673
malmvagnar, revisioner..... *	856	605	1 021	771	1 013
Antal reparationer och revisioner per 100 fordon av vid årets början befintliga					
Elektrolök..... antal	122	107	104	110	139
ånglok..... *	76	72	64	71	69
tendrar..... *	44	49	42	47	39
lokpannor..... *	45	43	42	38	32
motorvagnar..... *	126	85	59	51	44
rälsbussar..... *	64	58	39	56	58
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraxliga, revisioner..... *	135	136	142	129	132
* storrevisioner..... *	17	17	19	20	22
tvåaxliga, revisioner..... *	65	68	61	68	67
* storrevisioner..... *	17	21	23	17	17
godsvagnar:					
slutna, revisioner..... *	18	17	16	23	24
* storrevisioner..... *	13	12	11	7	4
öppna, revisioner..... *	13	18	17	21	20
* storrevisioner..... *	10	12	9	6	4
malmvagnar..... *	23	16	27	20	27
Gastillverkning					
Tillverkad mängd acetylenas.... ton	308	289	223	254	237
summa bokförda och beräknade kostnader..... 1 000 kr	468	481	470	561	525
medeltillverkningskostnad pr kg... kr.	1·98	2·05	2·16	2·18	2·21
Tvättkvantitet och -kostnad					
Tvättkvantitet..... ton	1 857	1 762	1 588	1 368	1 235
summa bokförda och beräknade kostnader..... 1 000 kr	657	683	465	433	421
medelkostnad per kg avverkad tvätt öre	35·4	38·7	29·3	31·7	34·0

Förvaltningsindelning: Statens järnvägars organisation vid årets slut



¹ Chef för drifttjänstbyrån, tillika generaldirektörens ställföreträdare. — ² Chefer för bantekniska, maskintekniska och elektrotekniska byråerna. — ³ Förrädsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ⁴ Inklusive med driftverkstäder jämförliga reparationsplatser med minst 10 arbetare. — ⁵ Härav 3 i gång under året. — ⁶ Rälsbusshållplatser medräknade. — ⁷ Härav 11 direkt underställda distriktschef. — ⁸ För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggs å vedebörliga baningenjörsexpeditioner.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1946 och 1945, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

A. Organisationsförändringar m. m.

Datum	Bandelar ¹	Km	Sektion nr			Datum	Bandelar ¹	Km	Sektion nr		
			Bs	Ms	Ts				Bs	Ms	Ts

Förändringar i sektionernas omfattning:

1/7 45	Spånga—(Tomteboda) ² införlivades	8·9	24	31	24	1/7 45	Jönköpings hamn införlivades	—	32	25	5
*	(Vansbro)—(Ludvika)— (Spånga) ³ , Kärrgruvan— (Snyten)—Ängelsberg, Ramnäs—Kolbäck, Köping—Tillberga—(Sala), (Runhällen)—(Heby)— Enköping, Klackberg— Norberg införlivades	449·4	31	31	31	1/8 45	Sörentorp—(Ulriksdal) ⁴ frånskildes tillfördes	1·8	—	—	1 24
*	(Varberg)—Åtran frånskildes tillfördes	48·7	9	5	9	1/10 45	Västanfors frånskildes tillfördes	—	3	2	3 31 31 31
*	(Hestra)—Gislaved frånskildes tillfördes	16·3	25	—	25	1/1 46	(Nässjö)—Eksjö—Hulstfred— Målilla—Berga—Oskars- hamn införlivades	148·4	11	10	11
*	Halmstad C—Värnamo— (Nässjö), Vaggeryd— (Jönköpings hamn), Reftele—Gislaved, Lande- ryd—(Limnared)—(Fal- köping C), Kinnared— Åtran, Torup—Hyltebruk införlivades	407·9	32	25	32	*	(Eksjö)—Österbymo (0·891 m) införlivades	34·6	11	10	11
						*	(Sävsjö)—(Vetlanda)—Gård- veda—(Målilla) (0·891 m) införlivades	80·4	27	27	27
						*	Vetlanda införlivades	—	26	27	26
							T å g f ä r j e l e d (nyöppnad):				
						25/4 46	Trelleborg—Gdynia (halva sträckan)	230·0	—	—	10

Nyelektrifierade linjer:

13/2 45	(Östersund C)—Järpen	79·4	13	13	13	3/6 46	(Tomteboda)—Spånga	8·9	24	31	24
29/9 45	(Järpen)—Storlien	82·8	13	13	13	*	Spånga—Kungsängen	16·3	31	31	31

Utökning av dubbelspårslinjer:

11/6 45	Pålsboda—(Hallsberg)	13·6	4	1	4	1/2 45	Spånga—(Tomteboda)	8·9	24	31	24
*	Skövde—(Stenstorp)	15·8	8	5	5	10/9 46	(Järna)—Mölbo	10·3	4	1	4

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—Lövssta (7·3 km) och Sundbyberg—Ulvsundasjöns (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.

B. Rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser på vissa materialier

	I medeltal		
	Januari—december		
	1946	1945	+ — mot 1945
Rörligt tillägg och kristillägg ¹ %	31-00	31-00	—
Stenkol, utländska..... kr. per ton	65-00	65-00	—
» svenska..... » » »	38-00	37-00	+ 1-00
Loktorv..... » » »	54-17	60-00	— 5-83
Lokved ² » » m ³	24-00	23-25	+ 0-75
Gengasved ³ » » hl	2-75	2-75	—
Gengaskol ³ » » »	4-75	4-75	—
Bensin ⁴ kr. pr 100 l	37-33	104-67	— 67-34
Lättbentyl ⁴ » » 100 »	37-33	66-00	— 28-67
Putsfotogen ⁵ vid lev. i fat..... » » 100 »	23-17	51-00	— 27-83
» » i cist.-vagn..... » » 100 »	23-17	51-00	— 27-83
Solarolja » » i fat..... » » 100 »	12-67	42-58	— 29-91
» » i cist.-vagn..... » » 100 »	12-67	42-58	— 29-91
Eldningsolja nr 1 vid lev. i fat..... » » 100 »	12-42	12-83	— 0-41
» » 1 » i cist.-vagn..... » » 100 »	12-42	12-83	— 0-41
» » 2 » i »..... » » 100 »	11-00	11-00	—
Motyl 25 ⁴ » » 100 »	80-33	112-00	— 31-67
Lokolja..... kr. pr 100 kg	83-75	230-83	— 147-08
Vagnsolja..... » » 100 »	71-17	215-00	— 143-83
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell..... kr. pr ton	337-08	340-00	— 2-92
» nya, fullängdiga, svensk tillv., andra modeller..... » » »	335-00	335-00	—
» brukbara..... » » »	170-00	170-00	—
Sliprar, vanliga, 2-7 m, I-III o. VI distr..... » » styck	8-00	7-94	+ 0-06
» » 2-7 » IV » V »..... » » »	7-50	7-50	—
» » 2-5 » I-III » VI »..... » » »	7-55	7-55	—
» » 2-5 » IV » V »..... » » »	7-25	7-25	—
» impregn., 2-7 » I-III » VI »..... » » »	10-25	10-00	+ 0-25
» » 2-7 » IV » V »..... » » »	9-75	9-56	+ 0-19
» » 2-5 » I-III » VI »..... » » »	9-80	9-61	+ 0-19
» » 2-5 » IV » V »..... » » »	9-50	9-31	+ 0-19

¹ Härav utgjorde rörliga tillägget 15 % och resten kristillägg. Dessutom utgick barntillägg med 9 kr. per månad och barn, som fötts senast $\frac{2}{3}$ 1939 och som ej fyllt 16 år. Vidare utgick provisoriskt lönetillägg till vissa befattningshavare i 10 löneklassen och därunder samt tillfälligt barntillägg till befattningshavare i 20 löneklassen och därunder (se vidare SJ författningssamling, cirkulär nr 594 och 807/1945). — ² Inkl. beräknade särskilda omkostnader såsom fraktmerkostnader i jämförelse med stenkol, kostnader för ändringar å lok och spår, för vedkapningsmaskinerier m. m. — ³ Förbrukningspris på gengasved och gengaskol upphörde successivt år 1942 att användas, i och med att inköpskostnader för bränsle av dessa båda slag började bokföras direkt å vederbörjiga utgiftskonton. Inköpskostnaden i medeltal per hl var emellertid vid upphandling i juni 1944 kr. 2-28 för gengasved och 4-67 för gengaskol. I februari 1945 företogs ny upphandling, varvid medelinköpskostnaden pr hl blev kr. 2-28 för gengasved och kr. 4-70 för gengaskol. Fr. o. m. juli 1945 ha förbrukningspriser återinförts beträffande leverans av gengasved och gengaskol från SJ lager; vid direkt leverans ha inköpspris fortfarande tillämpats. — ⁴ Inklusivt i inköpskostnaden ingående skatt, 18 öre per liter för oblandad bensin. Då i såväl bentyl som motyl 25 ingår 75 % bensin, utgör skatten för dessa blandningar 13-5 öre per liter. Skatten ifråga har dock av staten återburits till SJ för den mängd bensin, som förbrukats i järnvägstrift. — ⁵ Användes även som motorbränsle (dock ej under år 1945).

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

	Anställd								Använd		Tjänstefri %	
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont.-vakter	Verkstads- o. förrädsarbetare		Tillf. arbets-tagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa		+ — mot f. å.
					stadigv.	på prov anst.						
Styrelsen												
Summa	1 016	147	79	75	142	—	101	1 460	+ 85	1 258	+ 67	13.8
Distriktskanslier												
I Distriktet	45	13	2	4	—	—	5	69	+ 6	59	+ 5	14.5
II »	36	3	1	2	—	—	1	43	—	38	—	11.6
III »	42	7	1	2	—	—	1	53	—	48	+ 1	9.4
IV »	37	3	2	1	—	—	1	44	—	39	—	11.4
V »	29	5	2	1	—	—	—	37	+ 1	34	+ 1	8.1
VI »	25	4	2	1	—	—	3	35	+ 4	31	+ 3	11.4
Summa	214	35	10	11	—	—	11	281	+ 11	249	+ 10	11.4
Förrädsavdelningar (förrädsintendentkontor och huvudförråd)												
Örebro.....	56	18	4	1	15	—	11	105	+ 4	94	+ 2	10.5
Göteborg....	40	8	1	2	6	—	3	60	+ 5	52	+ 3	13.3
Malmö.....	42	9	1	1	7	—	6	66	+ 4	58	+ 2	12.1
Östersund...	34	5	1	1	2	—	7	50	+ 2	45	+ 2	10.0
Luleå.....	31	5	1	1	4	—	8	50	+ 3	46	+ 3	8.0
Summa	203	45	8	6	34	—	35	331	+ 18	295	+ 12	10.9
Huvudverkstäder												
För drift och underhåll³												
Örebro.....	67	7	—	10	832	60	44	1 020	+ 51	887	+ 33	13.0
Tomtebodå..	41	3	1	2	390	8	53	498	+ 112	430	+ 90	13.7
Göteborg....	43	8	1	6	505	12	13	588	+ 11	509	+ 9	13.4
Malmö.....	50	6	1	4	683	20	5	769	+ 77	668	+ 58	13.1
Östersund...	20	1	—	1	164	2	5	193	+ 4	165	+ 2	14.5
Bollnäs.....	15	5	—	2	160	3	10	195	+ 1	162	— 4	16.9
Notviken....	21	1	3	3	248	10	7	293	+ 13	255	+ 12	13.0
Hälsingborg..	18	3	—	3	206	—	5	235	— 22	203	— 25	13.6
Summa	275	34	6	31	3 188	115	142	3 791	+ 247	3 279	+ 175	13.5
För förändrings- och nybyggnadsarbeten⁴												
Örebro.....	35	3	—	—	395	—	—	433	+ 33	376	+ 27	13.2
Tomtebodå..	6	—	—	—	59	—	—	65	+ 18	55	+ 15	15.4
Göteborg....	8	1	—	—	84	—	—	93	—	80	—	14.0
Malmö.....	7	1	—	—	97	—	—	105	+ 13	91	+ 10	13.3
Östersund...	2	—	—	—	21	—	—	23	— 6	19	— 5	17.4
Bollnäs.....	5	—	—	—	38	—	—	43	—	36	— 1	16.3
Notviken....	7	—	—	—	63	—	—	70	— 3	60	— 3	14.3
Hälsingborg..	3	—	—	—	33	—	—	36	+ 3	31	+ 2	13.9
Summa	73	5	—	—	790	—	—	868	+ 58	748	+ 45	13.8

Ann. Billinjepersonal (utom personal å biltrafikbyrån, 17 personer, som ingå i styrelsens personal, och biltrafiktjänstemän å distriktskanslier, 13 personer, jfr not 2 nedan) ingår från och med år 1943 under avd. »Trafiksektioner», se sid. 25.

* Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.
¹ Härav 37 tryckeriarbetare. — ² Härav 13 tjänstemän, tillhörande biltrafiken. — ³ Inkl. personal vid filialverkstäderna med i medeltal följande antal man: Under Tomtebodå: Tillberga 194; Göteborg: Borås 105 och Varberg 70; Malmö: Ystad 82; Hälsingborg: Halmstad (jan.—sept., driftverkstad fr. o. m. okt.) 58 och Ronneby 73. — ⁴ Under Tomtebodå: Tillberga 42; Göteborg: Borås 5 och Varberg 3; Malmö: Ystad 2; Hälsingborg: Halmstad (jan.—sept.) 11 och Ronneby 9.

Sektions- nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹			Antal ban- mäst.- avd.	Bansektionens hela anställda personal ³		Personal för drift						
	i huvud- spår	i sidospår			Antal	+ - mot f. å.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont.- vakt.	Ban- o. byggn.- arb.	Väg- vak- ter	Tillf. arbets- tagare	Summa
		perma- nenta	icke perma- nenta ²										
	Vid årets slut												
1	487	114	13	9	556	— 37	164	34	11	239	12	3	463
2	494	139	5	11	597	— 4	181	37	9	305	5	6	543
** 3	338	202	5	8	627	— 27	166	34	7	194	—	4	405
** 4	417	104	7	9	1 031	— 79	154	37	6	209	5	4	415
** 24	59	223	—	5	446	+ 32	145	28	3	158	1	8	343
** 31	449	142	4	11	582	+ 275	139	32	4	235	27	6	443
I D	2 244	924	34	53	3 839	+ 160	949	202	40	1 340	50	31	2 612
5	165	158	5	6	354	— 6	136	21	3	149	—	2	311
6	212	108	3	6	285	+ 2	96	18	3	118	1	—	236
7	400	69	6	8	257	+ 13	91	11	2	120	5	1	230
** 8	396	111	4	8	727	— 140	126	24	6	233	2	1	392
** 9	520	141	5	14	563	— 2	205	19	3	258	16	2	503
II D	1 693	587	23	42	2 186	— 133	654	93	17	878	24	6	1 672
10	300	227	4	7	526	— 44	159	33	3	241	17	—	453
** 11	545	168	6	13	874	+ 6	179	50	6	282	9	1	527
12	543	195	4	15	673	+ 7	201	49	3	332	34	—	619
28	551	141	8	11	491	+ 24	134	30	1	186	69	3	423
30	333	84	6	6	294	+ 30	87	6	—	154	20	—	267
III D	2 272	815	28	52	2 858	+ 23	760	168	13	1 195	149	4	2 289
** 13	416	85	3	9	593	+ 85	138	28	3	281	9	1	460
14	473	137	10	11	606	+ 60	166	27	5	281	5	—	484
15	497	172	9	12	776	+ 93	187	28	4	410	17	1	647
16	498	54	4	9	398	+ 84	88	12	1	215	10	—	326
17	447	51	8	9	464	— 16	96	14	1	245	21	—	377
IV D	2 331	499	34	50	2 837	+ 306	675	109	14	1 432	62	2	2 294
18	201	83	3	7	388	+ 4	125	17	2	193	3	1	341
19	247	70	3	10	519	+ 21	157	30	—	275	—	1	463
20	414	101	8	9	565	— 57	122	26	2	342	1	2	495
21	495	106	9	13	865	— 51	182	30	1	466	5	3	687
23	676	51	9	14	423	+ 56	110	14	1	217	11	2	355
V D	2 033	411	32	53	2 760	— 27	696	117	6	1 493	20	9	2 341
** 25	583	111	4	13	486	— 17	103	43	2	192	33	3	376
** 26	325	91	3	8	259	—	77	21	—	110	21	6	235
** 27	496	67	4	8	253	+ 35	62	25	2	100	19	—	208
29	448	118	5	8	315	+ 2	77	30	2	151	17	—	277
** 32	473	104	4	10	260	+ 130	85	17	4	109	30	6	251
VI D	2 325	491	20	47	1 573	+ 150	404	136	10	662	120	15	1 347
Hela S J	12 898	3 727	171	297	16 053	+ 479	4 138	825	100	7 000	425	67	12 555

* 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. 17.

¹ Alltså inkl. inom SJ huvudverkstäders områden belägna spår, sammanlagt 68,4 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—Samgården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5,1 km, samt 70,3 km Göteborgs stad tillhöriga hamnspår; å bs nr 12: Ängelholm—Klippan, 26,5 km (utom 1,8 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; jfr 24 bs); å bs nr 21:

i medeltal* (forts.) Bansektioner

och underhåll				Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten							Sektions- nr
Använd		Tjänste- fri %	Ord.	E. o. och asp.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.			
+ — mot f. å.	Summa								+ — mot f. å.		
— 37	424	— 33	8·4	12	4	76	1	93	—	1	
+ 40	493	+ 41	9·2	8	4	42	—	54	— 44	2	
+ 11	358	+ 10	11·6	21	12	189	—	222	— 38	** 3	
+ 26	372	+ 33	10·4	31	7	577	1	616	— 105	** 4	
+ 54	304	+ 54	11·4	20	4	75	4	103	— 22	** 24	
+ 256	405	+ 232	8·6	10	7	120	2	139	+ 19	** 31	
+ 350	2 356	+ 337	9·8	102	38	1 079	8	1 227	— 190	I D	
+ 16	275	+ 16	11·6	10	2	30	1	43	— 22	5	
—	212	— 1	10·2	6	1	42	—	49	+ 2	6	
+ 28	208	+ 24	9·6	3	—	24	—	27	+ 15	7	
— 31	352	— 28	10·2	18	11	305	1	335	— 109	** 8	
—	452	— 1	10·1	11	2	47	—	60	— 2	** 9	
+ 13	1 499	+ 10	10·3	48	16	448	2	514	— 146	II D	
— 17	399	— 14	11·9	8	3	62	—	73	— 27	10	
+ 65	474	+ 65	10·1	23	16	306	2	347	— 59	** 11	
+ 7	560	+ 10	9·5	7	—	47	—	54	—	12	
+ 10	383	+ 11	9·5	5	2	61	—	68	+ 14	28	
+ 21	244	+ 18	8·6	5	—	22	—	27	+ 9	30	
+ 86	2 060	+ 90	10·0	48	21	498	2	569	— 63	III D	
+ 66	414	+ 56	10·0	3	1	129	—	133	+ 19	** 13	
+ 28	436	+ 32	9·9	10	2	110	—	122	+ 32	14	
+ 103	586	+ 106	9·4	11	3	115	—	129	— 10	15	
+ 79	300	+ 76	8·0	—	—	72	—	72	+ 5	16	
+ 25	336	+ 21	10·9	1	1	85	—	87	— 41	17	
+ 301	2 072	+ 291	9·7	25	7	511	—	543	+ 5	IV D	
+ 31	304	+ 25	10·9	8	2	37	—	47	— 27	18	
+ 34	422	+ 35	8·9	6	2	48	—	56	— 13	19	
+ 33	439	+ 25	11·3	7	2	60	1	70	— 90	20	
+ 54	622	+ 48	9·5	13	3	156	6	178	— 105	21	
+ 64	326	+ 62	8·2	2	1	50	15	68	— 8	23	
+ 216	2 113	+ 195	9·7	36	10	351	22	419	— 243	V D	
— 35	345	— 28	8·2	13	7	90	—	110	+ 18	** 25	
+ 15	212	+ 15	9·8	1	4	19	—	24	— 15	** 26	
+ 26	191	+ 24	8·2	2	2	41	—	45	+ 9	** 27	
+ 2	254	+ 3	8·3	1	2	35	—	38	—	29	
+ 126	232	+ 115	7·6	1	—	8	—	9	+ 4	** 32	
+ 134	1 234	+ 129	8·4	18	15	193	—	226	+ 16	VI D	
+ 1 100	11 334	+ 1 052	9·7	277	107	3 080	4 34	3 498	— 621	Hela S J	

Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25·0 km (utom 0·2 km, tillhörig S.J.; jfr 24 bs); å bs nr 27: Ljungbyholm—Påryd (smalsp. 0·891 m), 18·2 km (utom 0·2 km, tillhörig S.J.; jfr 24 bs). I längden av permanenta sidospår ingå 351·2 km hamn- och industrispår, tillhöriga S.J. Dessutom funnos, förutom förut särskilt nämnda, Göteborgs stad tillhöriga hamnspår, å samtliga sektioner en del sidospår (hamn- och industrispår m. m.) i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 895·4 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls genom S.J. försorg. —² Grusgropspår o. dyl. —³ Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 22. —⁴ Inklusive 14 vägvakter, varav 1 å 20, 5 å 21 samt 8 å 23 bansektionen, och 7 entreprenadarbetare å 23 bansektionen.

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

Sektions- nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						
	Ord.	E. o., Asp.	Stad. banarb.	Ban- och byggnads- arbetare	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.
— ¹	23	14	—	198	—	235	+ 40
1	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—
** 3	—	—	—	—	—	—	—
** 4	—	—	—	—	—	—	—
** 24	—	—	—	—	—	—	—
** 31	5	4	—	42	—	51	+ 14
I D	5	4	—	42	—	51	+ 14
5	—	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—
** 8	—	—	—	—	—	—	—
** 9	—	—	—	—	—	—	—
II D	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—
** 11	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—
28	—	—	—	—	—	—	—
30	—	—	—	—	—	—	—
III D	—	—	—	—	—	—	—
** 13	4	1	—	19	—	24	— 66
14	1	—	—	7	—	8	+ 5
15	—	—	—	—	—	—	—
16	—	—	—	—	—	—	—
17	—	—	—	—	—	—	—
IV D	5	1	—	26	—	32	— 61
18	—	—	—	—	—	—	—
19	—	—	—	—	—	—	—
20	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	—	—	—	—	—
23	—	—	—	—	—	—	—
V D	—	—	—	—	—	—	—
** 25	7	3	—	39	—	49	+ 49
** 26	—	—	—	—	—	—	—
** 27	—	—	—	—	—	—	—
29	—	—	—	—	—	—	—
** 32	—	—	—	—	—	—	—
VI D	7	3	—	39	—	49	+ 49
Hela SJ	40	22	—	305	—	367	+ 42

* 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. 17.

¹ I Nässjö placerad personal för *samtliga* elektrifieringsarbeten.

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

Sektionsnr	Antal lokstationer med ant. lok i tjänst i medeltal			Antal lok i tjänst i medeltal		Anställd personal						Använd personal				Tjänstemän %				
	1-5	6-25	över 25	el.	ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont.-vakt.	Verkstadsarb. ¹	Tillf. arbets-tagare	Summa	+ mot f. å.	Äkande	+ mot f. å.	Stationär		+ mot f. å.			
** 1	1	1	1	186	32	1 099	318	66	51	377	1 911	+	115	656	+	20	985	+	80	14.1
** 2	3	3	—	22	26	581	215	38	—	128	962	+	41	443	+	9	385	+	14	13.9
** 31	2	2	1	—	79	367	87	29	—	296	779	+	417	319	+	163	390	+	214	9.0
I D	6	6	2	208	137	2 047	620	133	51	801	3 652	+	573	1 418	+	192	1 760	+	308	13.0
** 5	3	3	1	83	71	783	258	40	8	142	1 231	+	93	632	+	57	440	+	33	12.9
6	3	—	1	29	33	301	106	10	—	57	474	+	2	211	+	4	197	+	1	13.9
II D	6	3	2	112	104	1 084	364	50	8	199	1 705	+	95	843	+	61	637	+	34	13.2
** 10	5	4	1	122	59	981	313	68	14	229	1 605	+	202	740	+	94	656	+	82	13.0
28	2	2	2	—	126	407	217	51	10	158	843	+	15	355	+	16	387	—	11	12.0
Färjor	—	—	—	—	—	123	10	2	—	53	188	+	37	169	+	39	—	—	—	10.1
III D	7	6	3	122	185	1 511	540	121	24	440	2 636	+	254	1 264	+	149	1 043	+	71	12.5
** 13	—	—	1	3	40	244	95	4	—	146	489	+	10	217	+	12	206	+	3	13.5
14	2	2	1	24	40	347	128	7	—	108	590	+	34	248	+	21	265	+	24	13.1
15	—	—	2	48	64	545	174	7	—	113	839	+	10	430	+	23	295	+	9	13.6
IV D	2	2	4	75	144	1 136	397	18	—	367	1 918	+	54	895	+	56	766	+	18	13.4
19	—	3	—	45	5	431	69	12	—	62	574	+	29	200	+	21	302	+	15	12.5
20	—	—	1	1	33	287	92	11	—	91	481	+	55	183	+	9	250	+	36	10.0
21	3	2	1	38	35	339	142	33	—	166	680	+	53	271	+	1	338	+	49	10.4
V D	3	5	2	84	73	1 057	303	56	—	319	1 735	+	27	654	+	13	890	+	28	11.0
** 25	5	3	1	—	81	356	186	25	8	200	775	+	131	326	+	65	372	+	58	9.9
** 27	2	7	—	—	128	438	238	32	14	218	940	+	7	397	+	5	454	+	1	9.5
VI D	7	10	1	—	209	794	424	57	22	418	1 715	+	138	723	+	70	826	+	57	9.7
Hela SJ	31	32	14	601	852	7 629	2 648	435	105	2 544	13 361	+	1 141	5 797	+	541	5 922	+	516	12.3

¹ Även tillfälliga.

Anm. I antal lok i tjänst ingår 26 motorvagnar och 1 motorlok men icke 232 rälsbussar och 149 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen till största delen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal utan i trafiksektionernas; jfr not 4 och 10 å sid. 39. Å de olika lokstationerna voro loken och motorvagnarna fördelade på sätt framgår av följande sammanställning.

Antal					Antal					Antal							
Lokstation	El-lok	El-mot-torv.	Ång-lok	Motorv.	Färje-l.	Lokstation	El-lok	El-mot-torv.	Ång-lok	Motorv.	Färje-l.	Lokstation	El-lok	El-mot-torv.	Ång-lok	Motorv.	Färje-l.
Hagalunds Ö ..	184	1	21	—	—	Eksjö	—	—	12	—	—	Gällivare	4	1	1	—	—
Katrineholm ..	1	—	2	—	—	Alvesta	1	—	2	—	—	Luleå	16	—	4	—	—
<i>1 ms</i>	185	1	32	—	—	Hässelholm ..	—	—	1	—	—	<i>19 ms</i>	43	2	5	—	—
Krylbo	3	—	1	—	—	Malmö	98	12	14	—	—	Boden o. 20 ms	1	—	33	—	—
Örebro	2	—	3	—	—	Laholm	1	—	—	—	—	Bastuträsk ...	1	—	1	—	—
Hallsberg	10	—	3	—	—	Ängelholm ..	2	—	8	—	—	Skellefteh. Ö.	—	—	10	—	—
Norrköping ..	3	—	4	—	—	Hälsingborg F.	1	—	—	—	—	Vännäs	36	—	12	1	—
Linköping	1	—	13	—	—	Astorp	2	—	—	—	—	Umeå	—	—	1	—	—
Mjölby	3	—	2	—	—	Strömsnäsbruk	—	—	11	—	—	Mellansel	1	—	5	—	—
<i>2 ms</i>	22	—	26	—	—	<i>10 ms</i>	110	12	59	—	—	Storuman	—	—	5	—	—
Sundbyberg ..	—	—	12	—	—	Kristianstad ..	—	—	46	—	—	<i>21 ms</i>	38	—	34	1	—
Enköping	—	—	1	—	—	Landskrona ..	—	—	2	—	—	Vänersborg ..	—	—	4	—	—
Västerås	—	—	55	—	—	Kävlinge	—	—	1	—	—	Borås	—	—	43	—	—
Ångelsberg ..	—	—	4	—	—	Östervärn	—	—	17	—	—	Varberg	—	—	3	—	—
Ludvika	—	—	7	—	—	Trelleborg Ö ..	—	—	8	—	—	Falkenberg	—	—	3	—	—
<i>31 ms</i>	—	—	79	—	—	Ystad	—	—	51	1	—	Halmstad	—	—	11	—	—
Tidaholm	—	—	—	3	—	Östersund och	—	—	124	2	—	Limnared	—	—	11	—	—
Falköping	3	—	4	—	—	<i>13 ms</i>	3	—	40	—	—	Jönköpings h.	—	—	6	—	—
Jönköping	1	—	—	—	—	Härnösand	—	—	1	—	—	<i>25 ms</i>	—	—	81	—	—
Alingsås	1	—	—	—	—	Ange	22	—	2	—	—	Vetlanda	—	—	1	—	—
Göteborg	78	—	35	—	—	Sundsvall C ..	1	—	26	—	—	Oskarshamn ..	—	—	4	—	—
Lysekil	—	—	6	—	—	Härnösand	—	—	1	—	—	Mönsterås	—	—	2	—	—
Uddevalla	—	—	23	—	—	Sundsvall C ..	—	—	26	—	—	Kalmar V	—	—	13	—	—
<i>5 ms</i>	83	—	68	3	—	Harmånger	1	—	1	—	—	Kalmar S	—	—	23	—	—
Mora	—	—	1	—	—	Långsele	—	—	10	—	—	Karlskrona	—	—	18	—	—
Kristinehamn ..	27	—	32	—	—	<i>14 ms</i>	24	—	40	—	—	Växjö	—	—	17	—	—
Kil	1	—	—	—	—	Bollnäs	48	—	25	—	—	Ronneby	—	—	24	—	—
Karlstad	1	—	—	—	—	Gävle	—	—	36	3	—	Karlshamn	—	—	11	—	—
<i>6 ms</i>	29	—	33	—	—	<i>15 ms</i>	48	—	61	3	—	Torsås	—	—	7	—	—
												Sölvesborg	—	—	5	—	—
												<i>27 ms</i>	—	—	125	3	—
												Summa	586	15	840	12	—

* 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. 17. — ¹ Motorlok.

Sektions- nr	Antal vid årets slut			Anställd personal										Summa	+ — mot f. å
	Egna stationer ¹ och trafikplatser		Häll- och last- platser ³	Ord.	E. o.	Aspi- ran- ter	Kon- tors- vak- ter	Om- las- tare	Plats- vak- ter ⁴	Post- bitr. ⁴	Bil- linje- perso- nal, avtals- anst.	Tillf. ar- betst.			
	Stationer av över- inspektors- klass samt kl. 1—4	övriga ²													
** 1	10	35	63	421	127	28	5	5	11	2	36	94	729	+	21
2	8	40	49	567	233	42	11	13	20	6	2	151	1 045	+	40
** 3	9	26	37	749	323	50	8	14	8	4	20	350	1 526	+	91
** 4	12	27	21	474	118	22	6	4	6	6	38	92	766	+	11
** 24	8	9	5	1 308	594	91	30	—	1	—	—	594	2 618	+	250
** 31	11	37	80	459	100	37	6	—	21	2	9	150	784	+	44
—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	52	29	88	+	88
I D	58	174	255	3 978	1 502	270	66	36	67	20	157	1 460	7 556	+	973
** 5	15	44	64	1 263	509	94	18	34	11	4	8	424	2 365	+	222
6	7	16	10	398	162	27	8	2	4	2	12	102	717	+	40
7	5	24	67	199	76	10	—	5	10	7	—	50	357	+	10
** 9	12	59	57	609	172	28	7	6	21	8	—	104	955	+	40
—	—	—	—	17	2	—	—	—	—	—	95	48	162	+	3
II D	39	143	198	2 486	921	159	33	47	46	21	115	728	4 556	+	315
** 10	13	32	12	995	375	75	20	—	10	2	—	355	1 832	+	58
** 11	12	38	24	603	333	66	15	16	11	8	16	177	1 245	+	251
12	15	64	36	663	258	45	14	1	30	21	1	145	1 178	+	60
28	11	67	69	362	120	15	14	—	25	10	15	67	628	+	9
30	2	45	49	236	103	32	8	13	25	22	9	73	521	+	19
—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	165	72	254	+	18
III D	53	246	190	2 876	1 189	233	71	30	101	63	206	889	5 658	+	415
** 13	4	26	101	293	118	20	3	—	18	9	11	90	562	+	12
14	7	47	131	587	249	31	7	—	30	9	24	219	1 156	+	30
15	11	48	56	583	175	29	5	—	9	13	37	142	993	+	30
16	3	22	64	131	42	6	1	—	17	9	33	44	283	+	13
IV D	25	143	352	1 594	584	86	16	—	74	40	105	495	2 994	+	91
19	3	31	26	312	51	3	2	—	4	5	—	48	425	+	8
20	7	18	128	342	75	8	4	—	32	7	48	75	591	—	4
21	10	27	112	417	116	11	4	—	14	15	4	104	685	+	23
V D	20	76	266	1 071	242	22	10	—	50	27	52	227	1 701	+	27
** 25	7	55	69	438	129	23	8	11	28	13	47	122	819	+	4
** 26	8	29	31	360	142	25	28	32	10	19	—	129	745	+	59
** 27	—	43	98	122	65	7	5	—	25	8	63	52	347	+	3
29	3	57	68	252	116	8	6	—	22	16	43	27	490	—	9
** 32	8	40	59	302	92	20	16	—	24	11	37	126	628	+	35
VI D	26	224	325	1 474	544	83	63	43	109	67	190	456	3 029	+	47
Hela SJ	221	1 006	1 586	13 479	4 982	853	259	156	447	238	825	4 255	25 494	+	2 300

* 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. 17.

¹ Exklusive föreningsstationer, tillhöriga enskilda järnvägar, nämligen en inom vardera av 1, 4, 7, 9, 24 och 31, två inom vardera av 5 och 15 trafiksektionerna. — ² Inklusive expeditionsställen (stationer, underställda föreståndaren vid annan station). — ³ Inklusive hållplatser för endast rälsbussar. — ⁴ Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet arbetsdagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 (i enlighet med föreskrifter i SJ särtryck nr 32, bil. C). — ⁵ Övertidsersättningen motsvarar ett visst antal tillfällig personal, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ⁶ Inklusive billinj

Trafiksektioner (inkl. billinjer; jfr dock sid. 19, anm., och 39, not 1)

Använd personal											Utbetald övertidsersättning ⁵		Sektionsnr	
Te-tjänst		Stationstjänst			Tägtjänst			Summa	+ - mot f. å.	Tjänstefri personal	%	tusen-tal kr.		+ - mot f. å., tusental kr.
sta-digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga		sta-digv.	tillf.	sta-digv.						tillf.	
16	—	370	82	16	144	6	634	+	17	13-0	28-1	+	1-2	** 1
11	1	618	154	17	102	4	907	+	41	13-2	12-8	+	2-2	2
13	—	872	342	17	98	5	1 347	+	99	11-7	105-8	+	49-3	** 3
14	—	396	83	3	158	15	669	+	24	12-7	27-1	+	4-3	** 4
19	—	1 628	538	49	6	—	2 240	+	255	14-4	180-3	+	51-8	** 24
15	—	415	154	2	97	9	692	+	390	11-7	8-2	—	2-9	** 31
—	—	—	82	—	—	—	82	+	82	6-8	—	—	—	—
88	1	4 299	1 435	104	605	39	6 571	+	911	13-0	362-3	+	105-9	I D
20	—	1 412	423	5	161	5	2 026	+	184	14-3	108-2	+	33-5	** 5
12	—	441	86	13	61	7	620	+	40	13-5	5-8	+	1-7	6
4	—	186	58	11	54	—	313	+	9	12-3	6-5	—	2-5	7
15	—	511	116	10	184	4	840	+	39	12-0	32-2	+	2-4	** 9
—	—	35	16	—	66	30	147	+	11	9-3	—	—	—	—
51	—	2 585	699	39	526	46	3 946	+	283	13-4	152-7	+	35-1	II D
19	—	1 123	330	20	83	—	1 575	+	59	14-0	56-9	+	2-6	** 10
16	—	779	176	15	90	5	1 081	+	232	13-2	133-6	+	102-1	** 11
19	—	683	187	4	131	2	1 026	+	53	12-9	21-5	+	0-2	12
14	—	332	93	4	104	3	550	+	9	12-4	21-6	+	5-2	28
14	—	270	102	2	67	8	463	+	11	11-1	6-7	—	7-1	30
—	—	49	36	—	115	32	232	+	19	8-7	—	—	—	—
82	—	3 236	924	45	590	50	4 927	+	383	12-9	240-3	+	103-0	III D
11	—	269	77	27	85	10	479	—	1	14-8	14-3	+	8-0	** 13
14	—	631	183	56	104	17	1 005	+	33	13-1	46-3	+	10-3	14
16	—	563	107	40	125	17	868	+	38	12-6	25-4	+	8-8	15
9	—	119	47	7	60	14	256	+	15	9-5	4-2	—	3-0	16
50	—	1 582	414	130	374	58	2 608	+	85	12-9	90-2	+	24-1	IV D
8	—	269	44	15	32	—	368	+	12	13-4	3-7	+	3-5	19
12	—	300	90	22	96	2	522	—	1	11-7	4-4	—	1-5	20
14	—	353	100	22	103	8	600	+	13	12-4	6-0	+	4-3	21
34	—	922	234	59	231	10	1 490	+	24	12-4	14-1	+	6-3	V D
13	—	403	144	10	142	7	719	+	38	12-2	8-0	+	4-2	** 25
13	—	431	151	6	57	—	658	+	50	11-7	8-5	—	2-8	** 26
11	—	113	57	—	106	31	318	+	35	8-4	9-6	+	5-7	** 27
13	—	270	52	1	89	3	428	+	8	12-7	4-2	+	2-2	29
13	—	308	122	4	102	26	575	+	327	8-4	40-8	+	29-3	** 32
63	—	1 525	526	21	496	67	2 698	+	458	10-9	71-1	+	38-6	VI D
368	1	14 149	4 232	398	2 822	270	6 22 240	+	2 144	12-8	930-7	+	313-0	Hela SJ

personal, nämligen 392 i stationär tjänst, varav 214 stadigvarande och 178 tillfälliga, samt 741 åkande, varav 545 stadigvarande och 196 tillfälliga, fördelade på de olika trafiksektionerna på sätt framgår av följande sammanställning:

sekt. nr.	1	2	3	4	31	—	5	6	—	11	28	30	—	13	14	15	16	20	21	25	27	29	32
stat.tj., stadigv.	10	—	7	11	3	—	3	35	4	4	1	49	4	2	11	8	24	—	13	11	12	2	—
” tillf. ...	1	—	—	2	3	82	—	—	16	2	3	—	36	1	—	7	5	3	—	3	11	3	—
åkande, stad...	27	1	13	21	6	—	3	10	66	12	12	10	115	8	20	26	27	20	4	27	50	29	38
” tillf. ...	6	1	2	14	5	—	—	5	30	5	1	8	32	6	13	11	13	—	2	4	18	3	17

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 kurvmätning, svetsning 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 reparatörs-tjänst verkstadsutbildning vid huvudverkstad.

För personal i trafik-tjänst:

kurser för utbildning av stationsförmän, konduktörer, rälsbuss- och lokomotorförare samt resebyråpersonal, dessutom kurser i samaritjtjänst m. m.

Samtliga under år 1946 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 1946 undervisningskontot påförda delkostnader för kurser, som pågått före år 1946, uppgingo till sammanlagt 1 903 887 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	1946	1945	1944 ²	1943 ²	1942
00	Undervisn.-väsendet (ej spec. kostn.) kr.	61 584	40 138	59 533	34 219	36 546
10	Högre trafik-..... »	2 884	27 636	1 643	1 892	28 078
11	Trafikelev-..... »	138 433	79 412	52 436	81 988	120 361
12	Kontorist-..... »	65 368	214	77	23 956	97 756
13	Lokpersonals-..... »	929 541	706 256	622 660	680 302	635 929
14	Banmästar-..... »	37 029	48 332	44 771	50 222	46 238
15	Konduktörs-..... »	96 888	2 551	306	27 270	52 750
16	Stationsförmans-..... »	16 631	80	4 926	229	9 310
17	Lokomotor- och rälsbussförare-..... »	65 686	40 413	39 078	13 497	13 191
18	Vagnpersonals-..... »	29 733	28 401	39 106	24 824	6 439
19	Banförmans-..... »	27 633	9 460	11 269	7 220	11 498
20	Reparatörs- (för maskintjänst)-..... »	226 555	170 269	116 433	128 663	109 435
21	Korrespondens-..... »	26 418	11 098	54 806	29 733	11 204
22	Konversations-..... »	5 507	3 542	430	—	—
23	Samarit-..... »	53 375	6 841	13 609	20 532	12 817
24	Reparatörs- (för bantjänst)-..... »	57 070	104 328	62 276	24 275	32 362
25	Biltrafikelev-..... »	—	54	—	—	—
30	Föredrag och föreläsningar-..... »	2 037	4 436	1 602	4 290	2 634
40	SJ personaltidning-..... »	47 148	25 586	37 592	27 739	—
50	Undervisningsfilm-..... »	14 367	15 736	39 101	18 543	—
	Summa kr.	1 903 887	1 324 783	1 201 654	1 199 394	1 226 548
	Antal personal för drift och underhåll..	57 273	52 371	48 440	46 066	43 465

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

Tabellarisk översikt över mera omfattande kurser, som pågått under år 1946

Kursens benämning	Antal deltagare pr kurs	Kursen pågick under tiden
<i>Bantjänst</i>		
Teoretisk utbildning av underbefäl vid banavdeln. ...	25	$29/_{10}$ 45— $28/_{8}$ 46
Korrespondenskurs I för:		
aspiranter till reparatörstjänst.....	90	$1/_{7}$ 45— $15/_{7}$ 46
aspiranter till banförmans- och reparatörstjänst ...	108	$25/_{11}$ 46—jan. 1948
Korrespondenskurs II för:		
aspiranter till banförmanstjänst.....	81	$14/_{11}$ 45— $11/_{7}$ 46
Teoret. utbildningskurs för banavd. reparatörspersonal:		
ledningsavd.	13	$11/_{3}$ — $22/_{5}$
signalavd.	13	$7/_{1}$ — $2/_{3}$
telefonavd.	12	$7/_{1}$ — $23/_{3}$
D:o		
d:o		
gemensamma delen.....	43	$4/_{11}$ — $7/_{12}$
ledningsavd.	14	$17/_{3}$ — $30/_{5}$ 47
signalavd.	15	$13/_{1}$ — $8/_{3}$ 47
telefonavd.	14	$13/_{1}$ — $29/_{3}$ 47
<i>Maskintjänst</i>		
Utbildning av lokpersonal:		
Luleå (2 kurser).....	23	$28/_{1}$ — $7/_{3}$, $6/_{5}$ — $14/_{6}$
Luleå (1 kurs).....	22	$9/_{9}$ — $17/_{10}$
Bollnäs (1 kurs).....	23	$26/_{3}$ — $8/_{5}$
Stockholm (3 kurser).....	23	$2/_{1}$ — $9/_{2}$, $11/_{3}$ — $18/_{4}$, $11/_{6}$ — $20/_{7}$
Stockholm (1 kurs).....	24	$12/_{8}$ — $19/_{9}$
Stockholm (1 kurs).....	23	$2/_{12}$ 46— $31/_{1}$ 47
Göteborg (1 kurs).....	23	$15/_{4}$ — $27/_{5}$
Kristinehamn (1 kurs).....	23	$7/_{10}$ — $14/_{11}$
Borås (1 kurs).....	23	$6/_{5}$ — $14/_{6}$
Borås (1 kurs).....	24	$4/_{11}$ — $12/_{12}$
Växjö (1 kurs).....	17	$12/_{8}$ — $5/_{9}$
Ystad (1 kurs).....	23	$11/_{6}$ — $20/_{7}$
Malmö (1 kurs).....	23	$25/_{2}$ — $5/_{4}$
Malmö (1 kurs).....	24	$24/_{4}$ — $1/_{6}$
Korrespondenskurs för:		
reparatörer.....	96	$1/_{4}$ 1945—sommaren 1946
".....	163	$1/_{10}$ 46—hösten 47
<i>Trafiktjänst</i>		
1944/46 års trafikelevkurs:		
förberedande delen.....	31	$21/_{7}$ — $31/_{12}$ 44
teoretiska delen.....	31	$2/_{1}$ — $29/_{5}$ 45
praktiska delen.....	31	$4/_{6}$ 45—sommaren 46
1945/47 års trafikelevkurs:		
förberedande delen.....	31	$23/_{7}$ — $31/_{12}$ 45
teoretiska delen.....	31	$2/_{1}$ — $24/_{5}$ 46
praktiska delen.....	31	$4/_{6}$ 46—sommaren 47
1946/48 års trafikelevkurs:		
praktiska delen.....	28	$22/_{7}$ — $31/_{12}$
Trafikelevkurs för anställd personal:		
1945—1947 års kurs:		
provttjänstgöring och praktisk utbildning.....	30	$1/_{10}$ 45— $1/_{8}$ 46
teoretisk utbildning.....	30	$2/_{9}$ 46— $28/_{1}$ 47
1946—1948 års kurs:		
provttjänstgöring och praktisk utbildning.....	32	$1/_{10}$ 46—sommaren 47

	Ingående balans 1/1 1946 kr.	Underlag för beräkning av avsättningsbelopp enligt järnvägsstyrelsen godkända förslag till kostnadsstat för SJ för första halvåret 1946,	
		anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/1 1945, kr.	avsättningsprocent
Bana och byggnader			
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för bilinjer	77 796 258	132 594 000	2·0
Verkstadsbyggnader.....	13 879 826	26 636 000	2·0
Bostadshus.....	32 870 720	64 857 000	1·5
Råler och växlar med tillbehör:			
Linjer med stark trafik.....	26 049 403	62 032 000	3·0
Övriga linjer.....	90 352 248	171 131 000	1·8
Broar m. m.	38 345 611	111 883 000	1·3
Bangårdsmaskinerier m. m.	26 935 630	55 386 000	2·5
Kollossningskranar och oljecisterner.....	975 530	2 752 000	5·0
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.....	23 828 368	46 378 000	3·0
Telegraf- och telefonanläggningar.....	14 510 370	44 989 000	3·0
Tågfärjelägen.....	1 211 500	1 644 000	2·0
Anläggningar för elektrisk tågdrift:			
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar.....	1 130 063	3 065 000	1·5
b. Övriga detaljer.....	3 427 463	5 451 000	2·5
2. Kontaktledningar.....	27 482 758	93 804 000	2·5
3. Husbyggnader.....	1 547 354	7 066 000	2·0
4. Maskinella anordningar.....	18 076 150	36 383 000	5·0
5. Rullande materiel för ledningsresvision.....	439 475	763 000	5·0
Reglering av förestående poster.....	—32 900	—	—
Värdebeständiga objekt.....	—	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och byggnader.....	—	—	—
Summa bana och byggnader	398 825 827	866 814 000	—
Rullande materiel			
Ånglok.....	60 685 992	62 573 000	3·0
Elektrolok och elektromotorvagnar.....	53 336 628	132 264 000	4·0
Övriga motorvagnar.....	3 819 692	3 276 000	10·0
Rälsbussar.....	7 381 764	8 985 000	15·0
Lokomotorer.....	4 665 649	4 660 000	15·0
Personvagnar och rälsbussläpvagnar.....	72 769 349	119 774 000	3·0
Postvagnar.....	5 193 948	7 886 000	6·0
Resgodsvagnar.....	7 394 361	14 645 000	3·0
Godsvagnar, slutna.....	37 495 324	75 696 000	2·5
öppna.....	45 077 499	108 943 000	2·0
Malmvagnar.....	23 259 830	28 417 000	3·0
Övriga specialvagnar.....	2 128 680	3 335 000	3·0
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel.....	—221 337	—	—
Summa rullande materiel	322 987 379	570 454 000	—
Transport	721 813 206	1 437 268 000	—

Första halvåret 1946

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrantering	Från kontot avförda belopp				Utgående balans ^{30/6} 1946
enligt fastställt kostnadsstat	enligt tillägg till kostnadsstat	för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande på tiden före övertagandet,		Utgifter i följd av olycks-händelser	Ombyggnad som icke föranlett värdeökning	Utraning	Reglering i samband med överföring mellan objekt-grupperna	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1 325 950	—	143 456	—	—	641 806	155 000	—6 671	78 475 529
266 350	—	91 817	—	—	17 440	112 000	—	14 108 553
486 450	—	146 581	—	—	171 902	74 000	—	33 257 849
930 500	—	—	175 992	—	107 922	843 800	—	26 204 173
1 540 200	—	914 453	896 947	—	499 100	2 546 900	—	90 657 848
727 250	—	78 024	—	—	124 150	77 000	—	38 949 735
692 350	—	190 252	5 803	—	202 814	61 000	—	27 560 221
68 800	—	1 575	—	—	—	—	—	1 045 905
695 650	—	120 627	—	—	752 272	—	—	23 892 373
674 850	—	33 429	—	—	119 067	73 000	—	15 026 582
16 450	—	—	—	—	—	—	—	1 227 950
23 000	—	—	—	—	—	—	—	1 153 063
68 150	—	—	—	—	—	—	—	3 495 613
1 172 550	—	—	—	—	272 497	—	—	28 382 811
70 650	—	—	—	—	—	—	—	1 618 004
909 600	—	—	—	—	29 421	—	—	18 956 329
19 050	—	—	—	—	—	—	—	458 525
300 000	—	—	—	—	—	—	—	300 000
32 900	—	—	—	—	—	—	—	—1 366 807
—	—	—	—	—	1 366 807	—	—	—631 538
—	—	—	—	631 538	—	—	—	—631 538
0 020 700	—	1 720 214	1 078 742	631 538	4 305 198	3 942 700	—6 671	402 772 718
938 600	—	810 829	20 861	—	142	289 980	—	62 166 160
2 645 250	—	—	—	—	—	153 290	—	55 828 588
163 800	—	—	165 000	—	—	1 131 880	—	3 016 612
673 850	—	9 522	—	—	—20 473	—	—	8 085 609
349 500	—	31 497	32 500	—	—	25 250	—	5 053 896
1 796 600	—	380 873	1 630	—	—	367 710	—	74 580 742
236 550	—	58 761	—	—	—	22 508	—	5 466 751
219 700	—	60 429	4 900	—	96 036	54 320	—	7 529 034
946 200	—	372 122	10 363	—	—	170 230	—	38 653 779
1 089 450	—	686 716	1 453	—	3 283	1 069 304	—	45 782 531
426 250	—	—	11 929	—	—	13 530	—	23 684 479
50 000	—	—	—	—	—	—	—	2 178 680
—	—	—	—	379 347	—	—	—	—600 684
9 535 750	—	2 410 749	248 636	379 347	78 988	3 298 002	—	331 426 177
19 556 450	—	4 130 963	1 327 378	1 010 885	4 384 186	7 240 702	—6 671	734 198 895

	Ingående balans 1/1 1946 kr.	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för S.J. för första halvåret 1946,	
		anläggnings- eller anskaff- ningskostnader intill den 1/1 1945, kr.	avsätt- nings- procent
Transport	721 813 206	1 437 268 000	—
Investeringsinventarier			
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken).....	406 710	613 000	10·0
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna.....	2 840 644	3 544 000	10·0
Biljettmaskiner.....	391 500	796 000	10·0
Tryckeri- och bokbinderimaskiner.....	—	—	—
Verkstadsmaskiner.....	9 282 434	11 681 000	5·0
Snöplogar litt. A, B, C.....	1 158 184	2 103 000	5·0
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap.....	549 314	786 000	5·0
Justeringsvagnar samt ballastjusteringsmaskiner.....	187 112	189 000	5·0
Axel- och gastransportvagnar.....	408 550	696 000	5·0
Grustransportvagnar.....	849 534	4 179 000	5·0
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade investeringsinventarier.....	—18 720	—	—
Summa investeringsinventarier	16 055 262	24 587 000	—
Sjöfartsmateriel			
Tågfärjor m. m.	7 406 425	9 825 000	3·0
Reglering.....	—	—	—
Summa sjöfartsmateriel	7 406 425	9 825 000	—
Anläggningar och materiel m. m. för biltrafik			
Anläggningar.....	834 204	3 994 000	2·0—5·0
Vägbussar.....	11 206 244	13 648 000	12·0
Personbilar.....	27 178	12 000	12·0
Lastbilar.....	1 014 021	1 088 000	15·0
Släpvagnar med gengasaggregat.....	1 451 209	1 221 000	25·0
Övriga släpvagnar.....	101 615	233 000	10·0
Inventarier.....	24 940	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och materiel m. m. för biltrafik.....	—	—	—
Summa biltrafik	14 659 411	20 196 000	—
Prisstegringskonto.....	99 568 000	—	—
Värde regleringskonto			
för järnvägstrafikens anläggningar m. m.	} 387 906 006	—	—
» biltrafikens			
inkomst vid försäljning i samband med utrangering.....			
avskrivningsmedel från riksstaten.....			
värde reglering för under året övertagna enskilda järnvägar.....			
för diverse värdeobjekt.....	1 582 496	—	—
»	—	—	—
»	—	—	—
»	—	—	—
Pensionskonto.....	314 633 472	—	—
Summa summarum	1 563 624 278	1 491 876 000	—

Första halvåret 1946

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrantering	Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1946
enligt fastställd kostnadsstat	enligt tillägg till kostnadsstat	för övertagna järnvägar m. m., belöpande på tiden före övertagandet,		Utgifter i följd av olycks-händelser	Ombyggnad som icke föranlett värdeökning	Utrangering	Reglering i samband med överföring mellan objekt-grupperna	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
19 556 450	—	4 130 963	1 327 378	1 010 885	4 384 186	7 240 702	— 6 671	734 198 895
30 700	—	4 800	—	—	—	9 960	4 665	427 585
177 200	—	14 436	—	—	—	2 150	—	3 030 130
39 800	—	—	—	—	—	—	—	431 300
—	—	—	6 000	—	—	—	—	6 000
292 050	—	492 716	3 050	—	—	59 992	—	10 010 258
52 600	—	—	—	—	—	—	—	1 210 784
19 650	—	—	—	—	—	—	—	568 964
4 700	—	9 985	—	—	—	2 000	—	199 797
17 400	—	—	—	—	—	—	—	425 950
104 450	—	—	—	—	—	—	—	953 984
—	—	—	—	34 736	—	—	—	—53 456
738 550	—	521 937	9 050	34 736	—	74 102	4 665	17 211 296
147 350	}	—	—	—	—	—	—	7 520 875
—32 900		—	—	—	—	—	—	
114 450	—	—	—	—	—	—	—	7 520 875
50 150	—	3 880	—	—	11 131	132 123	6 671	738 309
818 900	—	263 776	2 356	—	37 351	—14 310	—	12 268 235
700	—	—	439	—	—	—	3 960	24 357
81 600	—	49 198	1 907	—	11 431	158 820	—8 625	985 100
152 650	—	—	—	—	—	1 221 315	—	382 544
11 650	—	3 528	—	—	17 374	1 100	—	98 319
—	—	—	—	—	—	—	—	24 940
—	—	—	—	—	1 395	—	—	—1 395
1 115 650	—	320 382	4 702	—	78 682	1 499 048	2 006	14 520 409
—	—	—	—	—	—	—	—	99 568 000
—	—	—	Övriga kontot tillförda belopp kr.	—	—	—	—	393 132 763
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	2 823 379	—	—	—	—	
—	—	—	2 403 378	—	—	—	—	
—	—	—	1 790	—	—	—	—	1 584 286
3 500 000	—	—	20 331 906	—	—	—	—	338 465 378
25 025 100	—	4 973 282	26 901 583	1 045 621	4 462 868	8 813 852	—	1 606 201 902

	Ingående balans ¹ / ₇ 1946	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1946—1947,	
		anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den ¹ / ₁ 1945, kr.	avsättningsprocent
	kr.		
Bana och byggnader			
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer.....	78 475 529	132 594 000	2·0
Verkstadsbyggnader.....	14 108 553	28 045 000	2·0
Bostadshus.....	33 257 849	64 857 000	1·5
Räler och växlar med tillbehör:			
Linjer med stark trafik.....	26 204 173	62 032 000	3·0
Övriga linjer.....	90 657 848	171 131 000	1·8
Broar m. m.....	38 949 735	111 883 000	1·3
Bangårdsmaskinerier m. m.....	27 560 221	55 386 000	2·5
Kollossningskranar och oljeистерner.....	1 045 905	2 752 000	5·0
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.....	23 892 373	46 378 000	3·0
Telegraf- och telefonanläggningar.....	15 026 582	44 989 000	3·0
Tågfärjelägen.....	1 227 950	1 644 000	2·0
Anläggningar för elektrisk tågdrift:			
1. Överföringsledning: a. Kopparledning.....	1 153 063	3 065 000	1·5
b. Övriga detaljer.....	3 495 613	5 451 000	2·5
2. Kontaktledning.....	28 382 811	93 804 000	2·5
3. Husbyggnader.....	1 618 004	7 066 000	2·0
4. Maskinella anordningar.....	18 956 329	36 383 000	5·0
5. Rullande materiel för ledningsrevision.....	458 525	763 000	5·0
Reglering av förestående poster.....	300 000	—	—
Värdebeständiga objekt.....	—1 366 807	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och byggnader.....	—631 538	—	—
Summa bana och byggnader	402 772 718	868 223 000	—
Rullande materiel			
Ånglok.....	62 166 160	62 573 000	3·0
Elektrolok och elektromotorvagnar.....	55 828 588	132 264 000	4·0
Övriga motorvagnar.....	3 016 612	3 276 000	10·0
Rälsbussar.....	8 085 609	8 985 000	15·0
Lokomotorer.....	5 053 896	4 660 000	15·0
Personvagnar och rälsbussläpvagnar.....	74 580 742	119 774 000	3·0
Postvagnar.....	5 466 751	7 886 000	6·0
Resgodsvagnar.....	7 529 034	14 645 000	3·0
Godsvagnar, slutna.....	38 653 779	75 696 000	2·5
" " öppna.....	45 782 531	108 943 000	2·0
Malmvagnar.....	23 684 479	28 417 000	3·0
Övriga specialvagnar.....	2 178 680	3 335 000	3·0
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel.....	—600 684	—	—
Summa rullande materiel	331 426 177	570 454 000	—
Transport	734 198 895	1 438 677 000	—

Budgetåret 1/7 1946—30/6 1947

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1947
enligt fastställt kostnadsstat	enligt tillägg till kostnadsstat	för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande på tiden före övertagandet,		Utgifter i följd av olycks-händelser	Ombyggnad som icke föranlett värdeökning	Utrangering	Reglering i samband med överföring mellan objekt-grupperna	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
2 651 900	—	—	1 850	—	—	—	67 140	81 062 139
560 900	—	—	—	—	—	—	—	14 669 453
972 900	—	—	—	—	—	—	—	34 230 749
1 861 000	—	—	—	—	—	—	—	28 065 173
3 080 400	—	—	2 033	—	—	—	—	93 740 281
1 454 500	—	—	2 315	—	—	—	—	40 406 550
1 384 700	—	—	2 000	—	—	—	—	28 946 921
137 600	—	—	—	—	—	—	—	1 183 505
1 391 300	—	—	—	—	—	—	—	25 283 673
1 349 700	—	—	—	—	—	—	—	16 376 282
32 900	—	—	—	—	—	—	—	1 260 850
46 000	—	—	—	—	—	—	—	1 199 063
136 300	—	—	—	—	—	—	—	3 631 913
2 345 100	—	—	—	—	—	—	—	30 727 911
141 300	—	—	—	—	—	—	—	1 759 304
1 819 200	—	—	—	—	—	—	—	20 775 529
38 100	—	—	—	—	—	—	—	496 625
600 000	—	—	—	—	—	—	—	900 000
—	—	—	—	—	—	—	—	-1 366 807
—	—	—	—	—	—	—	—	-631 538
20 003 800	—	—	8 198	—	—	—	67 140	422 717 576
1 877 200	—	—	49 180	—	—	—	—	64 092 540
5 290 500	—	—	—	—	—	—	—	61 119 088
327 600	—	—	-1 300	—	—	—	—	3 342 912
1 347 700	—	—	69 843	—	—	—	—	9 503 152
699 000	—	—	64 980	—	—	—	—	5 817 876
3 593 200	—	—	402 290	—	—	—	—	78 576 232
473 100	—	—	651	—	—	—	—	5 940 502
439 400	—	—	14 020	—	—	—	—	7 982 454
1 892 400	—	—	49 556	—	—	—	—	40 595 735
2 178 900	—	—	9 610	—	—	—	—	47 971 041
852 500	—	—	2 672	—	—	—	—	24 539 651
100 000	—	—	2 925	—	—	—	—	2 281 605
—	—	—	—	—	—	—	—	-600 684
19 071 500	—	—	664 427	—	—	—	—	351 162 104
39 075 300	—	—	672 625	—	—	—	67 140	773 879 680

	Ingående balans 1/7 1946	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1946—1947.	
		anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/1 1945, kr.	avsättningsprocent
Transport	734 198 895	1 438 677 000	—
Investeringsinventarier			
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken).....	427 585	613 000	10·0
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna.....	3 030 130	3 544 000	10·0
Biljettmaskiner.....	431 300	796 000	10·0
Kontorsmaskiner.....	—	—	—
Tryckeri- och bokbinderimaskiner.....	6 000	—	—
Verkstadsmaskiner.....	10 010 258	11 681 000	5·0
Snöplogar litt. A, B, C.....	1 210 784	2 103 000	5·0
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap.....	568 964	786 000	5·0
Justeringsvagnar samt ballastjusteringsmaskiner.....	199 797	189 000	5·0
Axel- och gastransportvagnar.....	425 950	696 000	5·0
Grustransportvagnar.....	953 984	4 179 000	5·0
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade investeringsinventarier.....	—53 456	—	—
Summa investeringsinventarier	17 211 296	24 587 000	—
Sjöfartsmateriel			
Tågfärjor m. m.	7 520 875	9 825 000	3·0
Reglering.....	—	—	—
Summa sjöfartsmateriel	7 520 875	9 825 000	—
Anläggningar och materiel m. m. för biltrafik			
Fasta anläggningar: Garage och magasin m. m.	550 484	3 963 000	2·0
Oljeanläggningar.....	187 825	683 000	5·0
Vägbussar.....	12 268 235	11 565 000	12·0
Personbilar.....	24 357	22 000	12·0
Lastbilar.....	985 100	841 000	15·0
Släpvagnar med gegasaggregat.....	382 544	—	—
Övriga släpvagnar.....	98 319	213 000	10·0
Inventarier.....	24 940	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och materiel m. m. för biltrafik.....	—1 395	—	—
Summa biltrafik	14 520 409	1 17 287 000	—
Prisstegringskonto	99 568 000	—	—
Värderegleringskonto			
för järnvägstrafikens anläggningar m. m.			
» biltrafikens » » »			
inkomst vid försäljning i samband med utrangering.....	393 132 763	—	—
avskrivningsmedel från riksstaten.....	—	—	—
värdereglering för under året övertagna enskilda järnvägar.....	—	—	—
för diverse värdeobjekt.....	1 584 286	—	—
» » » övertagna med enskilda järnvägar.....	—	—	—
Pensionskonto	338 465 378	—	—
Summa summarum	1 606 201 902	1 490 376 000	—

¹ Exkl. fullt avskrivna värden.

budgetåret 1/7 1946—30/6 1947

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1947
enligt fastställt kostnadsstat	enligt tillägg till kostnadsstat	för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande på tiden före övertagandet,		Utgifter i följd av olycks-händelser	Ombyggnad som icke föranlett värdeökning	Utrangering	Reglering i samband med överföring mellan objekt-grupperna	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
39 075 300	—	—	672 625	—	—	—	67 140	773 879 680
61 300	—	7 150	1 085	—	—	—	—	497 120
354 400	—	—	—	—	—	—	—	3 384 530
79 600	—	—	—	—	—	—	—	510 900
—	—	—	2 850	—	—	—	—	2 850
—	—	—	—	—	—	—	—	6 000
584 100	—	—	19 075	—	—	—	—	10 613 433
105 150	—	—	—	—	—	—	—	1 315 934
39 300	—	—	—	—	—	—	—	608 264
9 450	—	—	—	—	—	—	—	209 247
34 800	—	—	—	—	—	—	—	460 750
209 000	—	—	—	—	—	—	—	1 162 984
—	—	—	—	—	—	—	—	— 53 456
1 477 100	—	7 150	23 010	—	—	—	—	18 718 556
294 700	—	—	85 513	—	—	—	—	7 901 088
—	—	—	—	—	—	—	—	—
294 700	—	—	85 513	—	—	—	—	7 901 088
79 300	—	105 842	—	—	—	—	— 67 140	802 766
34 150	—	—	—	—	—	—	—	221 975
1 387 800	—	2 141 817	8 861	—	—	—	—	15 806 713
2 600	—	4 950	125	—	—	—	—	32 032
126 150	—	29 350	4 439	—	—	—	—	1 145 039
—	—	—	12 885	—	—	—	—	395 429
21 300	—	7 000	—	—	—	—	—	126 619
—	—	—	42	—	—	—	—	24 982
—	—	—	—	—	—	—	—	—1 395
1 651 300	—	2 288 959	26 352	—	—	—	— 67 140	18 554 160
—	—	—	—	—	—	—	—	99 568 000
—	—	—	Övriga kontot tillförda belopp kr.	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	2 300 000	— 14 273	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2 524 848	—	—	—	—	—
—	—	—	1 195 475	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	50 604	1 533 682
—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 000 000	—	—	4 645 839	—	—	—	—	350 111 217
49 498 400	—	2 296 109	9 173 662	—	—	2 300 000	36 331	1 664 833 742

Utgifter för drift och underhåll

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o							
	Summa	+ — 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, vågportar och trummor	Vägar, vågbroar o. gång- banor	Räler med tillbehör	Spärväxlar och kors- ningar med tillbehör
1	3 586·3	— 23·4	107·9	488·4	141·0	197·9	31·1	67·1	193·3	130·5
2	4 180·9	+ 477·8	95·2	551·0	99·3	580·0	23·6	37·8	100·6	108·9
** 3	3 002·4	+ 148·0	127·1	391·3	147·8	87·2	10·9	16·8	187·9	127·7
** 4	3 230·9	+ 390·3	118·3	449·2	96·4	78·8	22·1	17·2	181·7	61·0
** 24	3 366·6	+ 670·3	134·2	562·0	24·7	23·8	114·3	15·2	264·7	157·7
** 31	3 035·8	+ 2 073·1	121·9	439·1	0·1	135·2	15·3	13·3	215·2	76·9
I D	20 402·9	+ 3 736·1	704·6	2 881·0	509·3	1 102·9	217·3	167·4	1 143·4	662·7
5	2 190·0	+ 130·6	127·8	258·6	92·3	115·8	29·6	11·1	151·2	136·4
6	1 710·1	+ 70·1	99·0	220·7	59·9	83·7	34·2	12·4	119·0	68·4
7	1 626·4	+ 180·6	65·7	255·5	—	87·1	4·1	11·7	89·1	75·3
** 8	3 594·6	+ 392·1	139·1	405·6	90·9	97·9	56·5	17·3	124·1	63·5
** 9 ³	3 237·0	+ 184·4	135·4	415·9	132·5	184·0	19·2	24·9	138·9	52·3
9 ⁴	311·4	+ 46·0	—	43·3	—	29·8	3·2	1·1	13·7	2·3
II D	12 669·5	+ 1 003·8	567·0	1 599·6	375·6	598·3	146·8	78·5	636·0	398·2
10	3 549·8	— 327·6	123·6	484·1	118·2	98·7	24·7	52·0	237·1	179·4
** 11 ³	3 522·6	— 629·8	137·3	458·4	98·8	243·0	27·0	31·9	198·5	87·6
** 11 ⁴	63·4	+ 63·4	—	8·3	—	3·6	0·3	0·2	1·7	0·1
12	4 101·5	+ 78·6	111·2	608·6	76·9	276·9	35·1	44·5	224·3	124·5
28	2 940·3	+ 56·8	92·9	642·3	—	86·7	22·5	32·0	144·1	103·6
30	2 128·0	+ 190·9	57·8	279·9	—	102·0	22·0	36·8	107·0	48·3
III D	16 305·6	— 567·7	522·8	2 481·6	293·9	810·9	131·6	197·4	912·7	543·5
** 13	2 931·4	+ 314·1	77·8	360·0	91·5	189·6	31·4	26·5	205·8	19·9
14	3 323·1	+ 250·2	78·9	510·4	124·3	290·3	41·6	23·9	170·9	62·8
15	4 206·9	+ 630·0	109·5	564·7	83·0	320·9	33·8	30·7	210·5	75·9
16	2 326·4	+ 659·4	61·3	341·5	—	187·5	17·2	20·2	146·0	43·2
17	2 577·3	+ 101·2	81·8	419·9	—	271·6	20·7	15·0	159·9	42·2
IV D	15 365·1	+ 1 954·9	409·3	2 196·5	298·8	1 259·9	144·7	116·3	893·1	244·0
18	2 168·9	+ 226·0	92·7	324·0	167·9	151·8	23·1	5·9	100·7	35·6
19	3 271·9	+ 426·1	130·1	404·0	197·3	177·1	56·8	18·7	150·8	39·4
20	3 363·1	+ 221·2	94·7	449·7	47·3	306·1	65·4	24·8	116·0	67·7
21	4 363·7	+ 260·0	146·3	563·4	131·2	466·6	93·2	25·4	294·3	52·8
23	2 376·5	+ 392·3	78·1	440·3	0·1	133·6	16·3	12·5	127·1	6·0
V D	15 544·1	+ 1 525·6	541·9	2 181·4	543·8	1 235·2	254·8	87·3	788·9	201·5
** 25 ³	2 366·9	— 309·7	108·0	460·5	—	132·7	21·7	25·5	60·4	68·5
25 ⁴	245·2	— 16·8	—	47·7	—	16·9	4·3	—	3·6	1·1
** 26	1 737·4	+ 256·2	69·8	326·4	—	60·9	13·0	14·6	106·0	87·7
** 27 ⁵	1 479·0	+ 297·5	53·6	218·6	—	89·5	9·3	11·0	47·1	22·2
29 ⁶	2 023·2	+ 171·4	57·5	320·7	—	113·7	33·0	17·3	91·4	28·9
** 32	1 645·8	+ 1 103·1	86·2	315·9	—	108·8	3·1	13·6	68·6	62·3
VI D	9 497·5	+ 1 501·7	375·1	1 689·8	—	522·5	84·4	82·0	377·1	270·7
Hela SJ	89 784·7	+ 9 154·4	3 120·7	13 029·9	2 021·4	5 529·7	979·6	728·9	4 751·2	2 320·6

¹ Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 17
² Utom underhåll; jfr K:o 35 31—37. — ³ Underhåll; jfr K:o 33. — ⁴ Normalspåriga delen. — ⁵ Smalspåriga delen (0·891 m. spårvidd). — ⁶ Endast smalspår (0·891 m. spårvidd). — ⁷ 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	Husbygg- nader	Övriga anlägg- stängsel m. m. ut. snöskydd	Snöröjning inkl. snö- skyddsan- ordningar	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inven- tarier och effekter	Hjälp- anlägg- ningar	Inkomster	
669-0	802-5	93-5	161-6	427-5	57-0	2 831-0	37-7	—	19-7	1
840-0	747-8	60-8	261-2	622-9	31-9	3 415-5	28-2	—	8-3	2
637-8	472-5	113-0	200-4	431-4	25-7	2 311-3	34-7	—	9-8	** 3
883-7	697-0	65-6	105-9	420-5	18-3	2 551-8	31-4	—	16-2	** 4
334-1	255-9	64-9	621-6	546-6	13-3	2 412-1	27-9	251-7	46-0	** 24
892-2	628-5	0-1	120-3	355-8	38-7	2 491-5	25-0	—	41-8	** 31
4 256-8	3 604-2	397-9	1 471-0	2 804-7	134-9	16 013-2	184-9	251-7	141-8	I D
356-9	315-2	121-6	161-8	306-4	5-7	1 711-7	21-2	—	21-6	5
348-8	224-4	66-8	95-4	239-7	16-0	1 308-8	22-1	6-3	6-7	6
459-6	280-3	—	61-4	172-5	49-9	1 291-0	17-6	—	3-4	7
489-6	1 210-9	93-9	216-4	524-3	28-5	2 922-9	40-0	—	3-9	** 8
668-6	568-7	121-0	193-0	563-6	34-9	2 569-1	29-9	—	45-8	** 9 ³
74-8	75-6	—	22-2	21-9	10-4	255-0	3-1	—	10-0	9 ⁴
2 398-3	2 675-1	403-3	750-2	1 828-4	145-4	10 058-5	133-9	6-3	71-4	II D
632-8	580-6	79-0	307-5	519-3	41-1	2 752-2	40-8	45-7	14-8	10
789-0	732-8	94-4	173-9	405-7	12-1	2 795-9	34-6	—	2-4	** 11 ³
35-6	10-2	—	0-1	2-7	0-6	55-1	—	—	—	** 11 ⁴
752-8	897-9	73-4	239-7	559-7	38-5	3 267-3	44-0	—	6-5	12
802-5	335-5	—	176-4	397-3	89-1	2 189-7	21-5	—	6-1	28
663-9	342-6	0-2	163-7	271-5	23-6	1 781-6	19-0	—	10-3	30
3 676-6	2 899-6	247-0	1 061-3	2 156-2	205-0	12 841-8	159-9	45-7	40-1	III D
459-5	679-9	49-3	199-7	346-3	164-6	2 372-5	40-6	— 4-0	7-0	** 13
569-6	730-4	75-6	122-0	447-5	66-6	2 601-2	24-8	—	16-5	14
753-0	1 176-3	73-8	213-6	469-5	57-2	3 415-2	41-3	—	6-8	15
608-0	461-4	—	126-9	217-9	65-7	1 894-0	30-6	—	1-0	16
445-5	667-1	—	114-7	239-5	88-6	2 064-8	28-5	—	17-7	17
2 835-6	3 715-1	198-7	776-9	1 720-7	442-7	12 347-7	165-8	7- 4-0	49-0	IV D
318-0	438-3	102-7	78-4	226-5	79-2	1 560-2	32-8	—	8-7	18
352-2	683-6	164-9	167-6	383-3	310-7	2 505-1	52-6	—	17-2	19
493-6	1 036-2	20-3	205-8	335-7	69-3	2 740-9	37-6	—	7-1	20
715-3	1 056-2	80-8	200-8	429-5	72-3	3 487-2	58-9	—	23-3	21
668-4	515-9	—	81-6	145-6	128-9	1 835-9	36-8	—	14-7	23
2 547-5	3 730-2	368-7	734-2	1 520-6	660-4	12 129-3	218-7	—	71-0	V D
621-0	370-2	—	158-4	282-6	19-0	1 760-0	48-8	—	10-4	** 25 ³
90-7	30-5	—	13-3	29-0	7-1	196-5	1-2	—	0-2	25 ⁴
441-3	230-4	0-1	112-8	256-0	13-3	1 336-1	10-2	—	5-1	** 26
519-6	219-6	—	83-2	179-7	10-8	1 192-0	16-5	—	1-7	** 27 ⁵
504-5	339-9	—	180-9	292-7	28-8	1 631-1	16-8	—	2-9	29 ⁶
416-3	242-9	1-4	70-1	230-6	21-5	1 239-2	16-2	—	11-7	** 32
2 593-4	1 433-5	1-5	618-7	1 270-6	100-5	7 354-9	109-7	—	32-0	VI D
18 308-2	18 057-7	1 617-1	5 412-3	11 301-2	1 738-9	70 745-4	972-9	299-7	405-3	Hela SJ

⁷ Inkomstsaldo. — ⁸ Utgiftsaldo.

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 f. å.	Sektions- ledning	Personal- utgifter för ångloktj. ¹	Lokbränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj. ²	Personal utgifter för elektroloktj. ³	Elektrisk energi för tågrörelsen ⁴
** 1	19 337-1	+ 1 383-3	179-8	466-9	1 408-9	24-3	4 633-5	3 382-2
** 2	9 757-2	+ 140-6	110-8	445-1	1 174-1	31-2	2 937-9	2 460-6
** 31	11 775-9	+ 6 360-6	104-0	2 164-6	6 984-1	102-7	91-2	62-9
I D	40 870-2	+ 7 884-5	394-6	3 076-6	9 567-1	158-2	7 662-6	5 905-7
** 5 ⁵	14 041-3	+ 876-9	151-0	1 399-5	2 805-9	39-9	3 101-1	3 028-3
5 ⁶	645-8	+ 16-1	—	118-9	208-6	10-9	—	—
6	6 501-0	+ 5-7	75-4	775-5	2 276-9	41-8	849-5	678-8
II D	21 188-1	+ 898-7	226-4	2 293-9	5 291-4	92-6	3 950-6	3 707-1
** 10 ⁵	17 134-3	+ 2 991-6	154-9	1 056-6	3 101-1	49-8	4 124-8	3 603-2
** 10 ⁶	54-6	+ 54-6	—	12-8	41-4	—	—	—
28	11 051-7	+ 87-0	87-6	2 487-4	5 941-1	107-7	—	—
III D	28 240-6	+ 3 133-2	242-5	3 556-8	9 083-6	157-5	4 124-8	3 603-2
** 13	7 461-3	+ 523-5	75-0	940-8	4 375-2	48-6	627-9	164-9
14	9 036-0	+ 1 207-2	69-2	928-2	4 096-6	31-8	922-9	1 021-5
15	11 758-4	+ 478-2	87-6	1 289-7	4 471-9	59-7	1 971-6	1 611-3
IV D	28 255-7	+ 2 208-9	231-8	3 158-7	12 943-7	140-1	3 522-4	2 797-7
19	5 482-9	+ 303-8	107-7	39-3	126-4	0-9	1 748-9	1 139-5
20	6 768-4	+ 40-0	89-0	953-0	2 852-6	79-2	471-8	287-0
21	7 958-2	+ 417-2	85-8	866-5	3 007-1	63-1	1 058-6	925-1
V D	20 209-5	+ 761-0	282-5	1 858-8	5 986-1	143-2	3 279-3	2 351-6
** 25 ⁵	11 387-6	+ 4 579-0	89-0	2 204-2	6 541-1	121-5	4-4	—
25 ⁶	315-3	+ 2-7	—	38-8	99-3	9-6	—	—
27 ⁵	5 213-0	— 1 063-7	108-0	1 010-5	2 928-7	49-0	—	—
** 27 ⁶	6 692-5	— 1 635-9	—	1 570-1	3 337-0	107-0	—	—
VI D	23 608-4	+ 1 882-1	197-0	4 823-6	12 906-1	287-1	4-4	—
Hela SJ	162 372-5	+ 16 768-4	1 574-8	18 768-4	55 778-0	978-7	22 544-1	18 365-3

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—45
	Övr. sakl. utgifter för elektrolokt- tjänst ³	Lokstallar samt vat- ten- o. kol- stationer	Motornv., rättsbuss- o. loko- motor- bränsle	Vagn- tjänst	Verkstadstj., gemens. om- kostnader	Underhåll av rull- materiel	Underhåll av inven- tarier o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m.	Hjälp- anlägg- ningar	Inkomst
** 1	232-3	836-2	61-9	3 393-5	109-1	3 475-4	50-6	112-7	973-5	3-7
** 2	84-1	600-8	83-9	962-1	32-0	809-4	14-7	19-2	—	8-7
** 31	0-8	1 033-0	75-1	378-3	36-9	705-2	4-5	24-5	12-0	3-9
I D	317-2	2 470-0	220-9	4 733-9	178-0	4 990-0	69-8	156-4	985-5	16-3
** 5 ⁵	113-2	728-3	59-6	704-0	67-9	1 642-4	73-6	33-0	122-4	28-8
5 ⁶	—	55-5	33-6	22-7	24-3	160-4	4-7	6-2	—	—
6	21-8	388-6	133-9	319-2	29-3	681-7	9-7	20-8	199-8	1-7
II D	135-0	1 172-4	227-1	1 045-9	121-5	2 484-5	88-0	60-0	322-2	30-5
** 10 ⁵	171-0	1 140-1	179-9	1 326-7	66-2	2 039-2	79-9	15-5	29-1	3-7
** 10 ⁶	—	0-1	—	—	—	0-3	—	—	—	—
28	—	1 223-8	91-4	232-9	26-2	837-4	14-1	7-5	—	5-4
III D	171-0	2 364-0	271-3	1 559-6	92-4	2 876-9	94-0	23-0	29-1	9-1
** 13	17-7	413-5	124-8	153-1	29-2	434-1	6-1	32-2	25-6	7-4
14	64-4	666-6	58-9	376-5	21-6	727-3	8-8	43-6	—	1-9
15	126-1	683-2	139-5	249-7	47-1	943-4	16-0	63-2	—	1-6
IV D	208-2	1 763-3	323-2	779-3	97-9	2 104-8	30-9	139-0	25-6	10-9
19	104-6	422-7	0-2	377-6	120-3	1 140-6	21-2	59-9	77-9	4-8
20	21-7	573-1	162-6	249-3	36-3	812-2	25-0	50-1	107-0	1-5
21	24-4	507-5	132-1	264-7	43-7	792-0	44-8	49-9	95-0	2-1
V D	150-7	1 503-3	294-9	891-6	200-3	2 744-8	91-0	159-9	279-9	8-4
** 25 ⁵	—	619-2	327-2	497-0	54-9	903-0	19-2	7-3	—	0-4
25 ⁶	—	20-3	46-1	10-4	15-5	72-9	2-4	—	—	—
27 ⁵	—	383-2	51-1	253-1	34-1	363-8	19-6	13-6	0-8	2-5
** 27 ⁶	—	532-3	145-8	295-3	51-6	616-5	22-8	15-0	—	0-9
VI D	—	1 555-0	570-2	1 055-8	156-1	1 956-2	64-0	35-9	0-8	3-8
Hela SJ	982-1	10 828-0	1 907-6	10 066-1	846-2	17 157-2	437-7	574-2	1 643-1	79-0

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 17.
1.-^o se nedest å nästa sida.

Utgifter för drift och underhåll etc. (forts.): Trafiksektioner¹

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 f. å.	Sek- tions- ledning	Stations- tjänst ³	Tågtjänst	Stalltj. samt rälsbuss- och loko- motortåg- tjänst ⁴	Vagn- tjänst	Snöröj- ning	Hjälp- anlägg- ningar	Under- håll av inven- tarier och effekter	In- kon- ster	Utgifter vid ma- skinsek- tionerna för viss vagnväx- lingslok- tjänst ⁵
** 1	4 046·9	+ 501·5	183·6	2 855·7	907·7	29·4	5·4	70·0	—	14·1	19·0	194·6
2	5 797·3	+ 829·1	129·5	4 897·6	653·5	90·4	5·4	43·7	—	39·5	62·3	454·2
** 3	7 981·3	+ 1 227·6	128·0	7 211·1	589·8	0·3	11·5	87·8	—	41·8	89·0	828·1
** 4	4 197·3	+ 407·1	175·2	2 944·5	1 060·2	—	—	27·0	—	18·8	28·4	210·7
** 24	15 632·6	+ 3 014·7	210·1	15 134·1	36·8	—	—	137·9	0·4	120·9	7·6	1 307·4
** 31	4 246·1	+ 2 513·8	128·9	3 423·9	557·4	79·3	0·4	46·4	—	12·2	2·4	442·1
I D	41 901·5	+ 8 493·8	955·3	36 466·9	3 805·4	199·4	22·7	412·8	0·4	247·3	208·7	3 437·1
** 5	12 987·4	+ 2 249·7	221·6	10 469·6	1 149·3	1·8	1 038·5	90·1	—	111·8	95·3	1 742·4
6	3 859·4	+ 580·2	114·3	3 207·0	408·1	1·7	81·7	53·9	—	19·6	26·9	388·0
7	2 010·7	+ 202·5	53·6	1 397·1	219·3	223·7	62·7	74·9	—	10·4	31·0	29·0
** 9 ⁶	5 172·1	+ 740·3	163·5	3 647·6	1 160·7	103·1	63·6	14·5	—	19·7	0·6	38·8
9 ⁷	329·6	+ 71·7	—	191·2	74·5	59·9	1·3	3·0	—	0·8	1·1	—
II D	24 359·2	+ 3 844·4	553·0	18 912·5	3 011·9	390·2	1 247·8	236·4	—	162·3	154·9	2 198·2
** 10	10 164·9	+ 1 271·0	173·9	8 435·4	663·4	—	595·2	56·7	159·8	81·8	1·3	1 003·9
** 11 ⁶	6 430·7	+ 1 961·7	153·7	5 642·3	493·1	0·5	69·5	57·3	—	29·3	15·0	490·7
** 11 ⁷	36·4	+ 36·4	—	30·3	5·4	—	—	0·7	—	—	—	—
12	6 326·1	+ 873·7	177·7	5 073·8	787·7	52·7	189·9	25·6	—	29·4	10·7	563·9
23	3 357·7	+ 340·6	117·8	2 559·1	569·2	31·9	37·3	8·9	—	33·5	—	212·5
30	2 692·6	+ 312·4	102·2	2 165·6	280·5	77·3	42·3	11·5	—	13·2	—	192·6
III D	29 008·4	+ 4 795·8	725·3	23 906·5	2 799·3	162·4	934·2	160·7	159·8	187·2	27·0	2 463·6
** 13	3 227·8	+ 327·3	108·6	2 169·0	534·6	167·1	96·2	132·0	—	20·6	0·3	118·1
14	6 454·5	+ 880·6	175·9	5 271·3	574·1	50·4	106·9	241·7	—	34·4	0·2	531·9
15	5 285·2	+ 679·4	179·4	3 991·1	522·7	227·1	151·3	186·0	—	27·9	0·3	333·5
16	1 389·6	+ 167·2	73·1	921·1	164·0	148·4	30·8	46·9	—	5·4	0·1	53·7
IV D	16 357·1	+ 2 054·5	537·0	12 352·5	1 795·4	593·0	385·2	606·6	—	88·3	0·9	1 037·2
19	2 865·6	+ 272·4	116·6	2 363·8	271·3	5·8	5·2	90·0	—	18·2	5·3	389·5
20	3 447·0	+ 208·1	112·7	2 488·9	364·3	300·6	—	138·5	22·8	19·2	—	74·5
21	4 074·0	+ 514·3	143·3	3 017·3	457·3	287·7	0·9	153·9	—	14·3	0·7	237·5
V D	10 386·6	+ 994·8	372·6	7 870·0	1 092·9	594·1	6·1	382·4	22·8	51·7	6·0	701·5
** 25 ⁶	4 029·3	+ 531·5	133·3	3 214·8	536·8	158·9	0·6	11·7	1·1	15·5	43·4	229·2
25 ⁷	224·3	+ 59·7	—	152·3	21·0	50·2	—	0·6	—	0·2	—	—
** 26	3 964·3	+ 653·5	117·2	3 446·9	316·0	36·0	0·1	24·9	—	24·1	0·9	320·7
** 27 ⁸	1 366·2	+ 260·0	79·5	879·9	299·2	100·2	—	3·0	—	4·4	—	113·7
29 ⁹	2 331·1	+ 250·7	106·9	1 813·2	385·1	—	—	19·3	—	6·6	—	264·1
** 32	2 989·1	+ 1 944·0	110·3	2 420·6	250·0	184·1	—	11·7	—	12·8	0·4	305·4
VI D	14 904·3	+ 3 699·4	547·2	11 927·7	1 808·1	529·4	0·7	71·2	1·1	63·6	44·7	1 233·1
Hela SJ	136 917·1	+ 23 882·7	3 690·4	111 436·1	14 313·0	102 468·5	2 596·7	1 870·1	184·1	300·4	442·2	11 070·7

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 17.

¹ Exkl. billinjer, vilkas utgifter bokföras på särskilda konton med delvis andra rubriker. (Se specificerad tabell 11 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 ingår å konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden m. m., och 43 m. fl. — ⁵ Kostnaderna för lokomotorväxlingstjänsten ingår å konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden m. m., och 43 m. fl. — ⁶ Kostnaderna bokföras i sin helhet i styrelsen och äro här fördelade på de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion utfört antal lokkilometer. — 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 Härav omkring 2 299 tusen kr. för rälsbuss- och lokomotortåg-tjänst.

(Från föregående sida). — ¹ Inkl. förbränningsmotorvagn-tjänst. — ² Inklusive förbränningsmotorvagn-tjänst samt en del av övriga sakliga utgifter för rälsbuss- och lokomotortjänst; jfr not 3 och 4 ovan. — ³ Inklusive elektromotorvagn-tjänst. — ⁴ Kostnaderna bokföras i sin helhet i styrelsen och äro här fördelade på de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion utfört antal lokkilometer. — ⁵ Normalspåriga delen. — ⁶ Smalspåriga delen.

Förrådsavdelningarnas (förrådsintendentkontor)

(Dessa uppgifter ingå i de i det föregående angivna utgifterna för drift)

Konto nr 69 01—66		Samtliga förråds- avdelningar		Häraf bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utgifter	+ — mot f. å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
Personalutgifter								
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän.....	948·8	+ 127·6	240·7	184·2	193·6	158·3	172·0
12	» » icke ordinarie tjänstemän...	155·3	+ 18·0	62·4	26·8	27·6	28·0	10·5
13	» » arbetarpersonal.....	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner.....	10·4	+ 3·0	2·9	1·8	1·6	1·8	2·3
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning...	38·0	— 1·9	5·9	5·5	10·0	10·4	6·2
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. be- gravningshjälp.....	13·1	+ 3·8	3·9	2·5	2·2	2·8	1·7
27	Beklädnad.....	3·9	+ 1·8	0·7	1·1	1·1	0·5	0·5
	Summa	1 169·5	+ 152·3	316·5	221·9	236·1	201·8	193·2
Sakliga utgifter								
01	Avsättning till värdeminskningsskonto.....	91·4	+ 0·4	30·8	23·6	18·1	12·3	6·6
05	Andel av förrådsbyråns kostnader.....	319·0	+ 30·0	122·0	54·0	60·0	41·5	41·5
31	Bränsle utom för motorer.....	6·5	+ 0·4	—	—	3·5	—	3·0
32	» » för motorer.....	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi.....	13·2	+ 2·2	1·6	9·6	1·3	—	0·7
38	Vatten.....	1·4	+ 0·4	0·9	0·4	—	—	0·1
39|	Driftsinventarier.....	13·4	+ 1·8	1·6	0·3	3·7	0·8	7·0
40|								
41	Skrivmaterialier.....	12·3	+ 7·6	2·5	1·3	1·6	1·1	5·8
43	Övriga förrådsmaterialier.....	3·6	— 0·8	1·1	0·7	0·1	0·6	0·8
48	Förpackningsmaterialier.....	23·0	— 0·4	10·6	3·2	5·6	1·9	1·7
51	Hyror för tjänstelokaler.....	4·7	—	—	—	—	—	4·7
52	» » kolupplagsplatser.....	30·3	+ 9·7	—	13·1	15·0	2·2	—
55	Telegram, telefon.....	13·2	—	2·9	4·6	2·6	0·6	2·5
56	Uppvärmning.....	104·2	— 1·7	76·2	7·0	1·5	14·9	4·6
57	Renhållning av lokaler och områden.....	33·2	+ 4·3	8·3	3·8	5·4	8·1	7·6
58	Nattvaktstjänst.....	8·9	+ 0·6	7·2	—	1·2	—	0·5
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	16·7	— 0·6	5·6	1·7	3·0	2·4	4·0
61	Underhåll m. m. av byggnader.....	59·5	+ 4·4	20·4	4·4	17·1	3·9	13·7
63	» » av kolbås.....	7·4	+ 1·2	0·7	1·2	0·2	5·1	0·2
64	» » och drift av kolkrananordningar	36·3	+ 7·3	—	—	—	5·2	31·1
65	» » av och energi för traverser och lyftkranar.....	9·5	— 9·1	2·8	5·8	0·8	0·1	—
66	Underhåll av och energi för automobiler	10·9	— 1·6	—	5·5	3·8	1·6	—

och huvudförråd) utgifter i tusental kronor

och 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. utgifter	+ — mot f. å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
67	Underhåll av och energi för truckar.....	4.6	+ 1.1	3.8	0.6	0.2	—	—
68	» av övriga inventarier.....	2.2	— 1.7	1.4	—	0.1	0.3	0.4
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand.....	62.8	+ 2.5	29.8	8.2	7.7	3.6	13.5
72	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran.....	13.7	+ 2.1	2.1	5.1	1.7	4.8	—
73	Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor...	38.9	+ 9.4	9.1	8.5	9.9	8.5	2.9
74	» » » » » » bränsle utom brännolja för hand.....	20.9	+ 6.9	1.1	0.4	—	18.3	1.1
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom bränn- olja med kran.....	0.4	+ 0.1	—	0.4	—	—	—
76	Lastn., lossn., lagr. av virke för hand....	47.0	+ 10.7	15.1	19.8	10.9	—	1.2
77	» » » » » » med kran...	6.5	+ 0.6	—	6.5	—	—	—
78	» » » » » » övriga förrådseffek- ter för hand.....	590.8	+ 85.5	206.4	97.7	120.3	80.8	85.6
79	Lastn., lossn., lagr. av övriga förrådseffek- ter med kran.....	20.6	+ 1.2	10.3	5.2	1.8	3.3	—
80	Färgrivning.....	1.2	+ 0.2	—	1.2	—	—	—
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand	5.4	— 6.8	0.6	—	—	—	4.8
82	» » » » » » med kran	11.1	+ 3.4	4.1	3.4	—	—	3.6
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot....	44.4	+ 2.7	11.5	8.5	7.4	7.0	10.0
93	» » » » » » virke....	34.1	+ 6.3	11.9	9.8	6.0	4.3	2.1
94	» » » » » » övrigt....	197.0	+ 25.8	66.6	32.7	31.5	19.2	47.0
95	» » » » » » , körslor etc.....	0.6	— 0.5	0.5	—	—	0.1	—
96	Växlingstjänst.....	20.0	+ 1.0	13.8	1.6	4.6	—	—
98	Automobiltransporter med S J fordon....	17.9	+ 1.5	—	6.9	6.1	4.9	—
99	Trucktransporter.....	13.5	+ 6.5	4.7	4.5	1.7	—	2.6
	Summa	1 972.2	+ 214.6	688.0	361.2	354.7	257.4	310.9
	Summa personal- och sakliga utgifter	3 141.7	+ 366.9	1 004.5	583.1	590.8	459.2	504.1
	<i>Inkomster</i>							
600	Ej specificerade inkomster.....	—	—	—	—	—	—	—
652	Hyror för kolupplagsplatser.....	31.9	+ 6.7	27.0	2.0	1.3	0.7	0.9
665	Uthyrning av kolkrananordningar.....	29.0	— 6.6	—	—	—	1.7	27.3
	Summa inkomster	60.9	+ 0.1	27.0	2.0	1.3	2.4	28.2
	Summa utgifter (saldo)	3 080.8	+ 366.8	977.5	581.1	589.5	456.8	475.9

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.....	2 395·6	—	+ 319·9
77 00—45	Ånglok.....	7 122·7	—	+ 755·4
50—73	Elektrolok.....	6 466·5	—	+ 818·0
	Summa	15 984·8	—	+ 1 893·3
77 81	Tvåaxliga personvagnar.....	2 839·5	—	— 257·4
82	Fyraxliga ».....	9 984·9	—	+ 1 364·6
83	Tvåaxliga post- o. resgodsvagnar.....	856·8	—	+ 29·8
84	Fyraxliga » » ».....	678·6	—	— 15·7
91	Slutna godsvagnar.....	3 315·0	—	+ 679·7
92	Öppna ».....	3 997·9	—	+ 15·9
93	Malmvagnar.....	867·3	—	+ 211·2
	Summa	22 540·0	—	+ 2 028·1
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar</i>			
78 01	Traktorer och truckar.....	217·0	—	+ 61·9
56	Grustransportvagnar.....	42·5	—	— 16·3
66	Driftsinventarier och effekter.....	373·8	—	— 117·8
99	Trafikpresenningar.....	1 291·4	—	+ 17·5
	Summa	1 924·7	—	— 54·7
	Summa 76, 77 och 78	40 449·5	+ 508·5	+ 3 866·7
	<i>Arbeten, bestridda med investeringsmedel</i>			
4\	Fasta anläggningar.....	365·1	—	+ 162·8
5f)				
8	Rullande materiel m. m.....	3 082·0	—	+ 225·1
	Summa	3 447·1	—	+ 387·9
3	<i>Under året balanserade utgifter...</i>	12 381·9	—	+ 2 862·9
	Summa utgifter vid verkstäderna	56 278·5	—	+ 7 117·5
	Krediteringar under året å konto 3.....	9 985·7	—	+ 759·9
	<i>Gemensamma omkostnader (Ingå i ovanstående utgifter)</i>			
72 01—13	Administration.....	3 397·2	—	+ 420·0
21—35	Välfärdsanordningar.....	2 606·2	—	+ 299·0
39—40	Driftsinventarier.....	284·2	—	+ 174·8
41—43	Driftskostnader.....	2 323·0	—	+ 319·8
51—58	Underhållskostnader.....	2 506·7	—	+ 409·1
61—84	Övriga kostnader.....	¹ 2 006·5	—	+ 494·2
91	Skatter.....	86·3	—	— 12·2
92	Avsättning till värdeminskningsskonto.....	1 022·1	—	+ 97·7
	Summa	14 232·2	+ 1 768·0	+ 2 202·4

¹ Härav engångstillägg till verkstadsarbetare 467·5.

utgifter i tusental kronor

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i							
Örebro	Tomtebodan— Tillberga	Göteborg— Borås—Varberg	Malmö— Ystad	Hälsingborg— Hälmstad— Ronneby	Östersund	Bollnäs	Notviken
2 133·3	3·3	0·8	122·0	110·1	0·4	0·1	25·6
3 071·3	740·7	911·8	808·6	391·9	1 183·5	1·2	13·7
1 533·9	—	1·7	3 125·4	—	1·5	1·4	1 802·6
6 738·5	744·0	914·3	4 056·0	502·0	1 185·4	2·7	1 841·9
61·8	407·2	826·5	996·5	60·8	373·2	3·4	110·1
3 603·6	3 047·3	745·0	2 010·0	244·1	173·6	2·5	158·8
51·7	147·4	398·6	47·0	37·6	15·8	126·3	32·4
10·8	301·9	47·9	257·0	1·5	43·5	1·0	15·0
129·0	145·0	1 820·0	56·2	475·2	6·1	624·6	58·9
190·1	146·1	1 353·1	107·2	912·4	10·8	1 014·0	264·2
7·6	0·1	9·3	11·2	39·3	0·5	4·3	795·0
4 054·6	4 195·0	5 200·4	3 485·1	1 770·9	623·5	1 776·1	1 434·4
217·0	—	—	—	—	—	—	—
—	0·1	14·5	—	6·4	—	8·2	13·3
57·8	14·2	37·8	0·8	72·1	0·6	133·7	56·8
1 248·9	0·3	—	—	—	42·2	—	—
1 523·7	14·6	52·3	0·8	78·5	42·8	141·9	70·1
12 316·8	4 953·6	6 167·0	7 541·9	2 351·4	1 851·7	1 920·7	3 346·4
123·4	36·7	7·8	35·5	113·9	4·9	3·9	39·0
1 047·2	21·1	818·9	567·0	87·5	47·1	453·8	39·4
1 170·6	57·8	826·7	602·5	201·4	52·0	457·7	78·4
6 409·9	746·6	1 822·0	1 457·6	564·9	267·5	422·1	691·3
19 897·3	5 758·0	8 815·7	9 602·0	3 117·7	2 171·2	2 800·5	4 116·1
5 542·0	457·9	1 527·0	659·3	556·5	227·0	398·7	617·3
933·5	475·5	562·0	536·6	232·0	195·9	186·0	275·7
762·9	301·3	396·0	506·7	125·5	130·6	157·9	225·3
101·7	33·8	15·3	28·1	13·6	7·3	7·9	76·5
775·8	328·7	402·7	260·4	82·2	87·3	127·5	258·4
809·2	316·7	399·3	416·4	80·0	112·0	124·0	249·1
615·3	238·9	337·9	328·0	103·2	96·5	116·3	170·4
29·3	9·1	12·3	12·4	0·9	3·4	3·1	15·8
296·6	109·9	140·2	217·4	35·2	47·2	42·4	133·2
4 324·3	1 813·9	2 265·7	2 306·0	672·6	680·2	765·1	1 404·4

Tillverkning av olje- och acetylgas (s. k. dissousgas) för vagnbelysning m. m. samt inköpt stenkolsgas för vagnbelysning

Tillverkade kvantiteter vid de olika gasverken samt bokförda och beräknade totalkostnader

År	Gasverk	Till- verkad kvantitet Kg	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	Sakliga kost- nader ¹					
K r o n o r									
<i>Oljegas (Intet)</i>									
<i>Acetylen-(dissous-)gas</i>									
1946	Västerås.....	68 984	21 952	37 573	702	60 227	2 195	16 061	78 483
	Laxå.....	197 913	48 328	209 100	469	257 897	4 833	10 825	273 555
	Boden.....	40 875	19 965	73 177	1 787	94 929	1 996	19 326	116 251
	Summa	307 772	90 245	319 850	2 958	413 053	9 024	46 212	468 289
	D:o f. å.	288 577	84 464	308 441	33 307	426 212	8 446	46 212	480 870

Medeltillverkningskostnader i öre per kg tillverkad dissousgas vid de olika gasverken

(Vid beräkning av dessa medelkostnader äro krediterade, diverse inkomster ej avdragna.)³

År	Gasverk	Till- verkad kvantitet Kg	Direkta kostnader				Allmänna omkost- nader	Summa drift- kostnader	Ränta o. amorle- ring å anlägg- nings- kostnaden	Summa tillverk- nings- kostnader
			Driftkostnader		Under- hålls- kostnader	Summa				
			Personal- kostnader	Sakliga kost- nader ¹						
1946	Västerås.....	68 984	31·8	146·7	1·0	179·5	3·2	182·7	23·3	206·0
	Laxå.....	197 913	24·4	146·0	0·2	170·6	2·4	173·0	5·5	178·5
	Boden.....	40 875	48·8	172·1	4·4	225·3	4·9	230·2	47·3	277·5
	Samtliga gas- verk.....	307 772	29·3	149·6	1·0	179·9	2·9	182·8	15·0	197·8
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	46·5	184·4	4·2	235·1	4·7	239·8	49·2	289·0
	Samtliga gas- verk.....	288 577	29·3	145·4	11·5	186·2	2·9	189·1	16·0	205·1

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 materialkostnader ingående kostnaden för karbid av vederbörande förrådsavdelning debiterats gasverket efter vid SJ gällande förbrukningspris. För gasverken i Västerås och Laxå utgöres motsvarande kostnad däremot av det belopp, som debiterats vederbörande förrådsavdelning av leverantören. SJ medelförbrukningspris för karbid var år 1946 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 1946 även för gasverket i Boden räknats med kostnad för karbid efter leverantörernas 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 utgifte o. d., vilka »inkomster» givetvis frändragits utgifterna vid beräkning av medelkostnaderna. De icke frändragna, verkliga diverse inkomsterna utgjordes år 1946 av följande belopp:

	kr.	Vid gasverket i		
		Västerås	Laxå	Boden
Till Svenska AB Gasaccumulator försäld gas, 31 941·3 kg	65 480	—	—	—
Gasbehållare	*	—	—	—
Försälda eller återlämnade karbidtomkarl	*	—	12 123	2 865
Försäld kalkslam	3 270	—	8 328	—
Diverse kemiska produkter	*	—	58	—

	Västerås	Laxå	Boden
Gasutbytet per kg använd karbid: År 1946, kg:	0·301	0·315	0·262
» 1945, »	0·306	0·287	0·267
Antal personal År 1946	3·5	9·5	3·3
» 1945	3·9	9·5	3·3

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

	Dissousgasverket i											
	Västerås				Laxå				Boden			
	Mängd		Kostnad, kr.		Mängd		Kostnad, kr.		Mängd		Kostnad, kr.	
	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945
Karbid kg	229 300	248 700	80 834	87 045	629 200	604 200	239 096	192 077	155 800	147 100	54 600	55 714
Aceton »	2 482	2 863	4 237	5 240	5 754	5 732	11 364	11 057	1 457	1 890	2 527	3 479
Agatol »	4 350	4 823	10 788	9 469	7 100	10 465	21 229	24 191	3 200	1 800	8 331	4 961
Clorkalcium . »	356	—	125	—	1 900	1 650	314	598	600	200	300	76
Med m ³	—	20	—	480	120	120	1 200	1 200	134	132	1 736	1 647
Watten »	1 537	1 768	384	442	7 127	7 029	855	853	255	195	7	5
El. energi kWh	15 137	15 859	1 514	1 586	47 284	46 485	3 783	1 395	14 150	14 400	200	200
Smörjolja . . kg	—	—	—	—	160	225	73	982	5	—	3	—
Övriga material.	—	—	3 309	1 614	—	—	10 890	8 789	—	—	2 634	6 413
Summa	—	—	101 191	105 876	—	—	288 804	241 142	—	—	70 338	72 495

Förutom i det föregående angivna, vid SJ egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 30 978 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 4 260 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 38 800 kr. medelkostnad 272·1 öre per kg) och 16 718 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 45 582 kr. (medelkostnad 272·7 öre per kg).

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för elysning i personvagnar. Under år 1946 levererade mängder och kostnaderna för desamma rangå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd m ³	Avläsningsperiod	Å-pris kr.	Summa inköpskostnader för gasen kr. ¹	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen ²			Summa kostnader kr.	Kostnad per m ³ öre
					Personal-kostnader kr.	Engångs-kostnader för anordn. kr.	Övriga sakliga kostnader kr.		
Stockholms Gasverk	168 675	31/12 45—31/12 46	0·09	15 333	14 573	1 182	—	31 088	18·4
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk	19 557	jan.—dec. 1946	0·13	2 552	4 182	—	181	6 916	35·4
Göteborgs Stads Gasverk	44 170	7/12 45—7/12 46	0·10	4 417	2 607	—	227	7 251	16·4
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	40 961	17/12 45—19/12 46	0·11	4 492	10 754	—	225	15 471	37·8
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk	31 786	3/1 46—31/12 46	0·19	5 981	5 340	—	—	11 321	35·6
Summa	305 152	—	0·11	32 775	37 456	1 182	633	72 047	23·6
D:o f. å.	306 452	—	0·11	33 787	33 849	1 179	421	69 236	22·6

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 distribuering till lasttransportvagnar och personvagnar.

Vid SJ tvättnrättning 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. amorter. å anläggning-kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig	Personal-kostn.	Sakliga kostn.					
1946	1 591 510	181 534	80 172	3 787	340 359	204 518	31 221	576 098	34 036	47 340	657 474
1945	1 534 084	153 284	69 449	5 238	305 085	271 527	28 499	605 111	30 506	47 340	682 957
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.						
1946	1 857 003	18·3	11·0	1·7	31·0	1·8	32·8	2·6	35·4
1945	1 762 055	17·3	15·4	1·6	34·3	1·7	36·0	2·7	38·7

Antal personal i medeltal år 1946, 71·9 (år 1945, 67·1).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1946	År 1945	År 1946	År 1945
Sytråd..... duss.	64	—	844	—
Silvatol..... kg.	100	—	764	—
Natriumperborat..... »	113	—	354	—
Tvällingor..... »	100	—	149	—
Tvättlut..... »	22 031	30 751	3 745	5 748
Ånga..... ton	11 800	10 700	210 283	240 732
Vatten..... m ³	2 590	2 635	897	659
Tvål, maskintvätt..... kg.	24 556	15 832	16 472	18 998
Såpa..... »	129	253	90	153
Smörjoljor..... »	95	83	148	221
Övriga materialier.....	—	—	2 619	5 016
Summa	—	—	236 365	271 527

Av ovanstående tvättkvantitet för år 1946 utgjordes 1 422 261 kg (år 1945 1 350 853 kg av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 396 840 kr (år 1945 406 313 kr.) på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona, som *icke* ingå ovanstående kostnader, uppgingo till 149 151 kr. (år 1945 120 228 kr.), varav för personvagnstvätt 72 591 kr. (år 1945 60 309 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

	D i s t r i k t						Hela S.J
	I	II	III	IV	V	VI	
	T u s e n t a l k r o n o r						
Inkomster (K 810, 811, 820, 821)	1 522·5	747·7	542·2	661·7	834·5	380·3	4 688·9
+ — mot f. å.	+ 174·2	+ 7·5	+ 21·5	+ 7·9	+ 14·1	+ 83·3	+ 308·5
Härahv för hyreshus i städer etc. (K 810, 811)	909·2	316·1	142·0	183·1	484·4	55·5	2 090·3
+ — mot f. å.	+ 103·5	+ 13·5	+ 3·6	+ 15·4	+ 6·4	+ 4·0	+ 146·4
Direkta utgifter (se efterf. tabeller) (K 81, 82)	1 299·2	732·6	757·2	995·5	1 598·3	396·8	5 779·6
+ — mot f. å.	+ 281·5	+ 109·8	+ 152·2	+ 322·4	+ 425·4	+ 26·6	+ 1 317·9
Härahv för hyreshus i städer etc. (K 81)	627·6	255·4	150·2	280·1	855·9	36·6	2 205·8
+ — mot f. å.	+ 136·9	+ 16·0	+ 22·1	+ 124·5	+ 274·1	— 6·9	+ 566·7
Normal avsättning till värde-minskningskontot	344·9	174·4	282·3	236·7	233·5	64·3	1 336·1
+ — mot f. å.	+ 2·1	+ 0·6	+ 53·1	+ 1·9	+ 1·3	+ 4·9	+ 63·9
Summa utgifter	1 644·1	907·0	1 039·5	1 232·2	1 831·8	461·1	7 115·7
+ — mot f. å.	+ 283·6	+ 110·4	+ 205·3	+ 324·3	+ 426·7	+ 31·5	+ 1 381·8
Driftöverskott	— 121·6	— 159·3	— 497·3	— 570·5	— 997·3	— 80·8	— 2 426·8
+ — mot f. å.	— 109·4	— 102·9	— 183·8	— 316·4	— 412·6	+ 51·8	— 1 073·3
Beräknad räntekostnad	752·2	380·1	614·9	521·1	512·9	143·5	2 924·7
+ — mot f. å.	— 29·5	— 15·3	+ 94·6	— 15·4	— 16·4	+ 6·2	+ 24·2
Överskott	— 873·8	— 539·4	— 1 112·2	— 1 091·6	— 1 510·2	— 224·3	— 5 351·5
+ — mot f. å.	— 79·9	— 87·6	— 278·4	— 301·0	— 396·2	+ 45·6	— 1 097·5
	K r o n o r						
Driftöverskott pr eldstad ...	— 16: 69	— 33: 24	— 108: 84	— 123: 73	— 223: 86	+ 25: 37	— 83: 98
+ — mot f. å.	— 14: 99	— 21: 50	— 37: 20	— 68: 41	— 100: 61	+ 22: 55	— 35: 96
Överskott pr eldstad	— 119: 93	— 112: 56	— 243: 42	— 236: 74	— 338: 99	— 70: 42	— 185: 19
+ — mot f. å.	— 8: 96	— 18: 53	— 52: 88	— 64: 61	— 88: 77	+ 27: 12	— 34: 27

Anm. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1946 är den normala avsättningen till värdeminskningkontot beräknad efter samma procent som motsvarande för närmast föregående år, nämligen till 1·5 % av det i bostadshus och lägenheter i andra hus (stationshus m. fl.) den 1/1 1945 investerade kapitalet, beräknat till 82 267·5 tusen kronor, med tillägg av 6 803·5 tusen kronor, utgörande hela värdet 6 084·9 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den 1/1 1945, och hela värdet, 718·5 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den 1/1 1946 med enskilda järnvägar. Någon extra avsättning till värdeminskningkontot har ej skett under 1946. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 14·6 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden, resp. värdeminskningkontot, 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 avsättningsprocenttalet 1·5 % för bostadshus här använts för *samtliga* lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till S.J. förvaltningsberättelser beräknad efter 3·252 % för år 1946 mot 3·40 % för närmast föregående år å investerade värdet den 1/1 1946 (83 133·5 tusen kronor) jämte ovannämnda värdet av den 1/1 1945 och 1/1 1946 övertagna bostadslägenheter.

Sektionsnummer	Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästare- och banvaktstugor									
	Antal eldstäder		Summa utgifter (Konto 81 ₀₂ , 37, 58 och 60)	+ — mot f. å.	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 81 ₆₀)	
	som svara mot ut- gifterna för året	varav med central- värme ²			Underhåll och föränd- ringar (K. 81 ₆₀)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 81 ₅₆)	Värme m. m. (K. 81 ₅₇)	Skatter (K. 81 ₀₂)	Kronor	+ — mot f. å. kronor
	Tusental kronor								Kronor	+ — mot f. å. kronor
I	146	110	31.1	+ 6.8	13.8	3.4	12.8	1.1	94: 52	+ 9: 74
2	469	166	98.8	+ 6.1	58.7	19.6	16.2	4.3	125: 16	+ 17: 91
** 3	504	177	102.9	+ 17.2	58.6	8.0	31.7	4.6	116: 27	+ 32: 97
** 4	422	88	81.5	+ 22.5	59.0	7.9	10.9	3.7	139: 81	+ 42: 47
** 24	1 136	255	242.9	+ 44.6	133.4	40.2	56.7	12.6	117: 43	+ 11: 96
** 31	355	39	70.4	+ 39.7	51.7	10.5	3.7	4.5	145: 63	+ 78: 52
I D	3 032	835	627.6	+ 136.9	375.2	89.6	132.0	30.8	123: 75	+ 26: 58
5	347	16	37.1	+ 1.6	20.2	9.8	4.0	3.1	58: 21	+ 3: 45
6	433	164	69.7	— 4.7	34.7	16.7	12.1	6.2	80: 14	— 6: 47
7	116	62	23.3	— 3.4	6.5	4.6	11.8	0.4	56: 03	— 34: 32
** 8	460	10	94.9	+ 7.0	77.4	12.1	1.6	3.8	168: 26	+ 13: 48
** 9	139	75	30.4	+ 15.5	20.9	3.3	5.1	1.1	150: 36	+ 113: 04
II D	1 495	327	255.4	+ 16.0	159.7	46.5	34.6	14.6	106: 82	+ 11: 03
10	318	126	50.7	— 3.3	31.9	5.6	10.1	2.8	100: 31	— 9: 75
** 11	426	57	49.4	+ 13.1	31.8	10.2	4.1	3.0	74: 65	+ 15: 68
12	170	76	48.8	+ 13.2	27.8	3.5	15.9	1.6	163: 53	+ 65: 37
28	12	—	1.3	— 0.9	1.0	0.2	—	0.1	83: 33	— 75: 00
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III D	926	259	150.2	+ 22.1	92.5	19.5	30.7	7.5	99: 89	+ 12: 69
** 13	82	10	18.7	— 15.6	14.0	1.9	2.3	0.5	170: 73	— 185: 37
14	358	85	81.5	+ 66.9	54.9	18.3	9.3	2.0	153: 35	+ 84: 56
15	462	110	110.8	+ 44.6	65.8	17.0	24.5	3.5	142: 42	+ 82: 03
16	98	—	38.6	+ 23.3	34.4	2.9	—	1.3	351: 02	+ 242: 85
17	60	39	27.5	+ 5.3	17.4	1.2	8.2	0.7	290: 00	+ 63: 33
IV D	1 060	244	280.1	+ 124.5	186.5	41.3	44.3	8.0	175: 94	+ 67: 99
18	402	281	178.1	+ 52.4	116.6	19.1	37.8	4.6	290: 05	+ 107: 76
19	846	216	342.2	+ 117.0	264.4	28.9	39.5	9.4	312: 53	+ 138: 30
20	294	219	185.5	+ 58.3	131.1	9.5	41.4	3.5	445: 92	+ 195: 24
21	324	109	112.6	+ 44.1	75.4	9.6	24.9	2.7	232: 72	+ 124: 41
23	184	136	37.5	+ 2.3	10.1	2.9	22.2	2.3	54: 89	— 4: 35
V D	2 050	961	855.9	+ 274.1	597.6	70.0	165.8	22.5	291: 51	+ 125: 76
** 25	63	37	20.1	— 4.3	3.8	4.5	10.1	1.7	60: 32	— 74: 74
** 26	87	7	7.4	— 2.2	6.0	1.1	0.1	0.4	68: 97	— 15: 91
** 27	22	8	4.3	— 1.2	1.7	0.2	1.9	0.5	77: 27	— 59: 09
29	35	—	1.0	— 2.6	0.5	0.2	—	0.3	14: 29	— 68: 57
** 32	22	—	3.8	+ 3.4	3.1	0.5	—	0.2	140: 91	+ 113: 64
VI D	229	52	36.6	— 6.9	15.1	6.5	11.9	3.1	65: 94	— 37: 52
Hela SJ	8 792	2 678	2 205.8	+ 566.7	1 426.6	273.4	419.3	86.5	162: 26	+ 48: 18

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 17.

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

² För vilka SJ bekostat bränslet. För centraluppvärmda lägenheter beräknas en eldstad för varje rum (kök) med värmelement.

d de olika bansektionerna och distrikten¹

Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktsstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. dyl.										Hotell och restauranger		Sektionsnummer
antal eldstäder	Summa utgifter (Konto 8202, 57, 58 och 60)	+ — mot f. å.	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 8200)	Summa utgifter (Konto 8402, 57 58 o. 60)	+ — mot f.å.			
			Underhåll o. förändringar (K. 8200)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 8258)	Värme m. m. (K. 8257)	Skatter (K. 8202)						
som svarar av utflerna r året	varav med centralvärme ²	Tusental kronor						Kronor	+ — mot f. å. kronor	Tusental kronor		
762	153	135-2	+ 19-2	118-1	8-3	7-8	1-0	154: 99	+ 22: 36	1-2	+ 0-3	1
973	193	165-9	+ 30-6	139-1	9-2	15-6	2-0	142: 96	+ 31: 68	2-8	+ 1-9	2
665	106	85-3	+ 12-8	66-9	4-1	13-5	0-8	100: 60	+ 22: 27	10-7	— 5-8	** 3
735	142	121-6	+ 36-1	103-7	5-9	11-0	1-0	141: 09	+ 48: 28	2-4	— 0-6	** 4
164	97	19-2	— 12-3	7-4	2-8	8-7	0-3	45: 12	— 73: 46	21-4	+ 8-9	** 24
955	147	144-4	+ 58-2	130-6	9-6	1-1	3-1	136: 75	+ 55: 28	11-7	+ 0-9	** 31
4 254	838	671-6	+ 144-6	565-8	39-9	57-7	8-2	133: 00	+ 34: 40	50-2	+ 5-6	I D
390	28	33-2	+ 0-7	28-6	2-7	1-5	0-4	73: 33	+ 1: 79	13-5	+ 5-4	5
503	112	71-0	+ 14-8	60-5	4-2	5-3	1-0	120: 28	+ 30: 42	3-2	— 3-2	6
491	46	49-7	+ 5-5	40-7	5-1	3-3	0-6	82: 89	+ 12: 09	4-7	+ 0-7	7
812	64	145-1	+ 14-0	131-6	5-3	6-6	1-6	162: 07	+ 19: 21	4-4	— 1-9	** 8
1 101	247	178-2	+ 58-8	150-3	5-4	20-2	2-3	136: 51	+ 55: 41	2-8	+ 0-1	** 9
3 297	497	477-2	+ 93-8	411-7	22-7	36-9	5-9	124: 87	+ 29: 95	28-6	+ 1-1	II D
542	128	80-6	+ 5-8	73-2	3-6	2-6	1-2	135: 06	+ 21: 27	6-2	— 3-4	10
755	97	77-1	+ 19-5	63-7	3-9	8-7	0-8	84: 37	+ 5: 26	6-4	— 0-4	** 11
1 089	185	192-6	+ 36-4	175-3	3-7	12-2	1-4	160: 97	+ 36: 04	2-3	+ 0-1	12
831	20	153-5	+ 41-5	147-9	3-4	1-7	0-5	177: 98	+ 50: 47	—	—	28
426	22	103-2	+ 26-9	102-3	0-8	—	0-1	240: 14	+ 76: 22	—	—	30
3 643	452	607-0	+ 130-1	562-4	15-4	25-2	4-0	154: 38	+ 33: 49	14-9	— 3-7	III D
748	156	162-7	+ 11-9	127-1	7-2	26-7	1-7	169: 92	+ 13: 55	20-0	+ 10-7	** 13
834	107	114-0	— 10-5	92-7	7-5	11-2	2-6	111: 15	+ 24: 80	12-5	— 6-5	14
1 127	118	245-9	+ 121-4	222-0	10-4	11-8	1-7	196: 98	+ 103: 98	19-2	+ 12-1	15
467	59	126-3	+ 63-7	116-1	4-3	5-6	0-3	248: 61	+ 136: 22	32-2	+ 22-0	16
375	94	66-5	+ 11-4	50-2	5-0	10-8	0-5	133: 87	+ 15: 39	—	—	17
3 551	534	715-4	+ 197-9	608-1	34-4	66-1	6-8	171: 25	+ 62: 72	83-9	+ 38-3	IV D
384	39	91-7	+ 1-7	80-8	5-1	5-1	0-7	210: 42	— 9: 74	—	—	18
596	62	224-4	+ 45-6	204-4	10-9	8-6	0-5	342: 95	+ 68: 33	182-2	+ 91-6	19
417	151	151-1	+ 47-9	125-5	4-7	20-7	0-2	300: 96	+ 112: 61	14-8	+ 0-4	20
644	173	236-1	+ 62-8	205-6	6-8	23-4	0-3	319: 26	+ 93: 60	11-3	+ 4-6	21
364	136	39-1	— 6-7	18-6	4-5	16-0	—	51: 10	— 20: 92	2-7	— 1-1	23
2 405	561	742-4	+ 151-3	634-9	32-0	73-8	1-7	263: 99	+ 56: 66	211-0	+ 95-5	V D
720	147	84-5	— 9-3	72-1	2-7	9-3	0-4	100: 14	— 12: 22	3-1	— 1-3	** 25
424	50	49-0	— 1-5	42-5	1-8	4-5	0-2	100: 24	— 1: 65	2-5	—	** 26
559	17	51-4	+ 10-5	50-8	0-5	—	0-1	90: 88	+ 8: 19	—	—	** 27
596	114	107-9	+ 6-0	100-4	1-9	5-5	0-1	168: 46	+ 11: 70	23-4	+ 5-2	29
657	197	67-4	+ 27-8	62-2	4-0	0-7	0-5	94: 67	— 20: 01	1-6	+ 1-5	** 32
2 956	525	360-2	+ 33-5	328-0	10-9	20-0	1-3	110: 96	— 5: 40	30-6	+ 5-4	VI D
20 106	3 407	3 573-8	+ 751-2	3 110-9	155-3	279-7	27-9	154: 72	+ 35: 40	419-2	+ 142-2	Hela SJ

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Antal fordon vid årets slut	Medel- antal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok, motor- vagn m. m.
Littera- gruppnr (= art- kontonr)	Litt.			i tåg-tjänst										
				snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	mili- tärtåg	tjänstetåg		Summa	
		arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg											
Elektrolok (Normalsp. 1 435 mm spårvidd)														
69	Bg, Bs.....	10	10·0	1·1	908·1	0·2	55·3	129·3	—	—	6·5	0·6	1 101·1	18·7
51,55,58	Dg, Dk, Ds...	320	320·1	4 772·1	21 174·2	347·6	2 458·6	13 773·7	7·5	41·8	288·0	44·9	42 908·4	473·2
65	F.....	15	14·8	3 168·3	278·6	—	0·3	46·7	0·2	0·3	—	19·7	3 514·1	13·8
64,70,71	Ha, Hb, Hc, Hd	76	76·0	19·5	2 685·4	47·5	1 124·8	168·0	—	1·8	55·7	56·0	4 158·7	56·0
73	M.....	17	17·0	787·7	149·1	17·0	10·6	1 660·8	1·9	2·1	6·0	0·4	2 635·6	8·4
52	Oa, Ob ⁴	14	14·0	—	11·3	0·1	73·4	128·9	327·8	—	26·3	0·2	568·0	16·8
53	Oc.....	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Od.....	10	10·0	—	165·0	8·1	108·1	23·3	5·4	—	1·0	5·7	316·6	5·4
68	Of, Of2 ⁴	21	21·0	0·2	1·3	0·3	9·7	1 737·5	601·0	1·8	5·2	—	2 357·0	30·4
56	Pa.....	2	2·0	—	128·5	0·8	0·2	0·1	0·8	0·2	0·1	0·3	131·0	2·1
57	Pb.....	4	4·0	—	360·2	4·4	1·0	—	—	—	—	—	365·6	0·6
59	Ua.....	3	3·0	—	—	—	0·2	0·1	—	—	—	—	0·3	0·1
60	Ub.....	69	63·3	—	5·4	—	218·4	9·0	—	—	1·3	2·0	236·1	18·6
62	Uc.....	1	1·0	—	—	—	0·1	0·3	—	—	1·9	—	2·3	1·3
66	Öa.....	2	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·4
61	Öb.....	8	7·9	—	—	—	0·2	0·1	—	—	8·4	0·1	8·8	0·9
63	Öc.....	12	11·9	—	1·2	—	3·0	2·6	—	—	6·0	0·2	13·0	1·9
72	Öd.....	15	7·3	—	0·3	—	0·3	0·7	—	—	1·0	0·3	2·6	4·2
Samtliga SJ elektrolok		600	586·3	8 748·9	25 868·6	426·0	4 064·2	17 681·1	944·6	48·0	407·4	130·4	58 319·2	652·8
varav: å Luleå—Rgn..		62	543·0	54·0	1 229·7	229·7	250·8	171·7	855·8	1·9	32·6	6·9	2 833·1	34·3
, övriga SJ elekt. linjer.		538	5543·3	8 694·9	24 566·8	196·3	3 811·6	17 509·4	—	46·1	374·8	123·5	55 323·4	618·5
, främ. jvg (Rgn-Narvik)		.	.	—	72·1	—	1·8	—	88·8	—	—	—	162·7	—
Främ. lok å SJ.....		.	.	—	5·8	—	18·4	—	89·0	—	—	—	113·2	—
Samtliga SJ el-lok å:														
I distr.....		219	206·7	3 057·6	9 529·2	150·8	1 141·1	4 624·0	—	8·9	98·8	98·2	18 708·6	353·0
II *		110	112·1	1 545·6	6 812·2	—	812·9	3 024·7	—	8·2	123·0	14·7	12 341·3	134·9
III *		112	110·3	1 733·2	4 812·3	15·1	771·3	3 274·9	—	3·8	81·3	9·6	10 701·5	82·6
IV *		63	75·1	1 474·6	2 688·0	—	699·8	4 614·0	—	18·4	43·1	0·6	9 538·5	24·9
V * inkl. å främ. jvg ⁶		96	82·1	937·9	2 026·9	260·1	639·1	2 143·5	944·6	8·7	61·2	7·3	7 029·3	57·4
Samtliga		600	586·3	8 748·9	25 868·6	426·0	4 064·2	17 681·1	944·6	48·0	407·4	130·4	58 319·2	652·8
Elektromotorvagnar														
Vagnar med ström från kontaktledn., normalsp. (1 435 mm, litt-gruppnr 01).....		15	14·4	—	1 455·0	0·7	9·1	—	—	—	—	0·4	1 465·2	1·1
Förbränningsmotor- vagnar														
Normalsp. (1 435 mm; litt-gruppnr 11, 12)		13	8·1	—	288·6	—	—	—	—	—	—	0·7	289·3	7·4
Smalsp. (891 mm; litt- gruppnr 13, 14).....		3	3·0	—	101·0	—	—	—	—	—	—	0·4	101·4	4·1
Samtl. SJ förbrännings- motorvagnar⁷.....		16	11·1	—	389·6	—	—	—	—	—	—	1·1	390·7	11·5
SNJ motorvagnar å SJ		.	.	—	71·7	—	—	—	—	—	—	—	71·7	—

¹ I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, eva verade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolok kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänst-timmar 10; kol. b: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänst-timmar 2; motorvagnar, kol. a och b: växlings- och stationstjänst-timmar 10, reservtjänst-timmar 2. — ² Vad beträffar förbränningsmotorvagnar även bränslemängd och -kostnad. — ³ Av vagn i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorvagn så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå icke.

n. fl. arbetsprestation

Loktimmar i			Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ³					Per lokkm resp. motorv.-km i tågtjänst	Fordons- slag, litt.
växlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst	a under- hålls- kostnad ¹	b smörj- medels- kostn. ^{1, 2}		tusetal	härav i %					
							snäll- o. person- tåg	militär- o. bland. tåg	fjärr- godståg	övriga gods- o. tjänste- tåg		
4 531	10 724	—	1 165.1	1 168.4	116 510	236 432	56.2	—	35.8	8.0	215	El-lok
240 588	250 895	35 800	45 787.5	45 398.5	143 041	16 806 915	42.0	0.5	51.7	5.8	392	Bg, s
3 234	8 889	22	3 560.2	3 565.1	240 554	641 869	95.3	—	3.3	1.4	183	Dg, k, s
135 093	44 441	596	5 565.6	5 115.3	73 232	766 208	45.7	0.9	11.5	46.9	184	F
8 075	9 632	5 007	2 724.7	2 721.7	160 276	1 510 483	25.8	0.1	73.6	0.5	573	Ha-d
23 586	5 311	319	820.6	737.5	58 614	495 410	0.1	—	12.6	87.3	872	M
2 355	21	—	23.6	14.2	23 600	—	—	—	—	—	—	Oa, b ⁴
25 692	3 091	4 581	578.9	491.5	57 890	52 057	21.8	2.1	19.0	57.1	164	Oc
7 913	14 143	515	2 466.6	2 464.3	117 457	2 139 656	—	—	65.8	34.2	908	Od
1 087	546	68	144.0	140.9	72 000	8 835	96.2	1.3	—	2.5	67	Of, Of 2 ⁴
2 976	3 460	23	396.1	391.2	99 025	43 229	98.2	1.6	—	0.2	118	Pa
19 934	—	—	199.7	120.0	66 567	30	—	—	30.0	70.0	100	Pb
369 172	3 344	17	3 946.5	2 476.5	62 346	73 404	0.4	—	4.8	94.8	311	Ua
2 790	127	—	31.5	20.6	31 500	679	0.1	—	14.3	85.6	295	Ub
2 067	98	198	21.1	13.4	10 550	—	—	—	—	—	—	Uc
16 044	476	10	170.1	106.9	21 532	198	—	—	15.0	85.0	23	Öa
37 744	819	—	392.2	242.9	32 958	1 984	20.2	—	32.9	46.9	153	Öb
22 378	178	—	230.6	141.4	31 589	426	7.3	—	56.8	35.9	164	Öc
925 259	356 195	47 156	68 224.6	65 330.3	116 365	22 777 815	—	—	—	—	391	Öd
61 595	17 322	5 337	3 483.4	3 282.4	81 009	1 487 256	16.9	3.1	5.4	74.6	525	Samtl.
863 664	338 873	41 819	64 578.5	61 885.2	118 863	21 173 305	39.4	0.3	53.9	6.4	383	Å Le-Rgn
—	—	—	162.7	162.7	—	117 254	—	—	—	—	721	Å övr.linj.
—	—	—	113.2	113.2	—	109 123	—	—	—	—	964	Å fr. jvg
347 307	123 566	23 590	22 534.6	21 439.7	109 021	6 737 582	47.9	0.5	45.4	6.2	360	Fr. l. å SJ
177 055	82 881	5 658	14 246.8	13 715.6	127 090	4 016 859	45.1	0.1	46.9	7.9	325	I d.
185 327	58 982	2 993	12 637.4	12 020.1	114 573	3 864 004	42.4	0.1	50.5	7.0	361	II *
101 935	55 193	4 161	10 582.7	10 293.7	140 915	4 791 130	24.3	0.2	70.4	5.1	502	III *
113 635	35 573	10 754	8 223.1	7 861.2	100 160	3 368 240	22.8	1.5	36.2	39.5	479	IV *
925 259	356 195	47 156	68 224.6	65 330.3	116 365	22 777 815	—	—	—	—	391	V *
13 966	15 153	—	1 757.5	1 757.5	122 049	74 653	99.3	—	—	0.7	51	Samtl.
1 308	2 777	—	337.1	337.1	41 617	7 211	99.8	—	—	0.2	25	El- motorv.
331	527	—	114.2	114.2	38 067	2 898	99.0	—	—	1.0	29	Förbr.- motorv.
1 639	3 304	—	451.3	451.3	40 658	10 109	—	—	—	—	26	Norm. sp.
—	—	—	71.7	71.7	—	4 583	—	—	—	—	64	Smalsp.
—	—	—	71.7	71.7	—	4 583	—	—	—	—	64	Samtl. SJ

Lok litt Oa, b, Of och Of2 bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som ett lok vid beräkning för denna tabell av antalet lok och lokkm. — ¹ 18.0 lok, tillhörande linjen Luleå—Riksgränsen, tjänstgjorde å övriga elektrifierade linjer. — ² Riksgränsen—Narvik. — 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- gruppnr (= art- kontonr)	Littera			i tåg-tjänst								Summa		
				snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- godståg	fjärr- godståg	militär- tåg	tjänstetåg				
								arbets- tåg för banavd.	prov-, perso- naltåg m. m.					
Änglok														
01	A, A2.....	8	7.5	155.9	100.6	—	1.0	56.7	—	11.0	—	325.2	11.2	
02	A3—7.....	17	17.0	38.8	858.4	0.1	34.2	37.7	0.1	4.8	—	974.1	14.8	
04	B, B4.....	96	94.9	84.3	2 494.5	0.3	550.1	1 020.1	7.0	64.1	—	4 220.5	113.7	
05	B2, 3.....	5	4.9	—	108.0	—	9.8	0.3	—	0.1	—	118.2	5.1	
07	C.....	16	3.0	—	132.0	—	0.6	2.7	—	—	—	135.3	0.2	
08	C2, 3, 5—7.....	8	8.2	0.1	76.5	—	4.4	161.6	—	0.3	0.3	243.2	3.7	
09	E, E2.....	130	129.9	16.0	625.8	276.1	2 559.0	1 131.9	6.8	123.8	1.2	4 740.6	76.2	
10	E3—9.....	37	36.9	0.4	239.0	1.3	646.5	389.0	0.2	28.5	0.1	1 305.0	18.6	
12	G, G2—7.....	24	21.0	—	6.2	1.2	47.3	266.6	3.1	40.7	—	365.1	21.0	
14	J.....	46	45.8	—	1 419.8	78.5	229.6	13.8	0.8	3.3	0.2	1 746.0	14.6	
16	K.....	25	24.3	—	40.4	0.1	115.6	14.5	0.1	15.6	0.2	186.5	21.8	
17	K2—4.....	64	62.3	—	13.1	—	23.4	2.1	—	0.1	—	38.7	17.0	
18	K6, 8, 10, 13, 15, 16, 21.....	11	8.9	—	22.1	3.2	58.9	4.2	—	0.5	—	88.9	5.5	
19	K5, 7, 9, 11, 14, 17—20, 22—24..	16	15.6	—	141.7	—	37.5	0.2	—	—	—	179.4	2.5	
21	L.....	47	46.8	0.4	2 290.8	4.9	126.9	29.9	—	5.8	0.9	2 459.6	11.7	
22	L2—8, 11, 12, 14-16, 18, 20-29	65	65.7	34.8	1 959.1	10.2	285.4	74.9	0.1	17.8	0.8	2 383.1	41.5	
23	L9, 10, 13, 17, 19	11	10.4	—	129.8	15.4	12.0	0.2	—	0.4	—	157.8	5.8	
25	N.....	39	38.0	—	—	—	2.3	0.2	—	—	0.1	2.6	4.4	
26	N2, 4, 5.....	6	5.9	0.4	46.7	5.6	80.7	49.6	0.1	1.9	—	185.0	5.9	
27	N3.....	2	2.0	—	19.5	—	21.4	17.0	0.1	—	—	58.0	0.1	
29	Q.....	3	1.2	—	13.8	—	3.3	—	—	—	—	17.1	1.6	
31	R.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	S.....	44	44.0	0.2	1 727.5	7.1	190.8	32.1	0.1	0.9	—	1 958.7	23.6	
35	S2—10.....	38	37.9	0.7	1 243.0	58.6	129.5	22.3	0.5	1.0	0.2	1 455.8	9.2	
37	T, T2.....	9	6.8	—	6.7	—	51.3	1.5	—	6.0	—	65.5	10.5	
38	W, W2.....	8	7.6	0.1	191.9	0.1	17.0	1.1	—	0.4	0.3	210.9	5.3	
39	Å, Å2, 7, 10—12	4	3.4	—	42.0	6.9	0.8	0.2	—	—	—	49.9	2.7	
	S:a normalspår	782	749.9	332.1	13 948.9	469.6	5 239.3	3 330.4	19.0	327.0	4.4	23 670.7	448.2	
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12 p, 14 p, Sp...	10	10.0	—	229.3	22.9	124.5	35.4	—	0.3	—	412.4	5.0	
41	Cp, Kp, Lp, L2p, 3p, 5p-7p, 9p-11p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp.....	34	32.0	—	353.9	73.6	239.7	84.4	—	2.8	—	754.4	6.8	
42	Gp.....	3	3.0	—	0.4	—	72.5	4.2	—	0.5	—	77.6	0.3	
44	L2t, 3t, Nt.....	8	8.0	—	287.0	1.5	94.2	74.8	—	1.8	0.1	459.4	2.6	
45	Kt, C2t—8t, Kt, K2t, Lt, L4t—6t, St, S2t—7t.....	37	36.8	—	840.3	70.5	205.7	117.2	—	3.9	1.0	1 238.6	6.7	
	S:a smalspår	92	89.8	—	1 710.9	168.5	736.6	316.0	—	9.3	1.1	2 942.4	21.5	
	Samtliga SJ änglok	874	839.7	332.1	15 659.8	638.1	5 975.9	3 646.4	19.0	336.3	5.5	26 613.1	469.4	
	varav: å SJ.....	874	839.7	332.1	15 650.2	634.6	5 966.1	3 646.4	19.0	336.3	5.5	26 590.2	469.4	
	å främ. jvg ³ ..	—	—	—	9.6	3.5	9.8	—	—	—	—	22.9	—	
	Främ. lok å SJ ⁴	—	—	3.1	36.6	14.7	10.5	10.0	—	0.2	—	75.1	0.3	
	Samtliga SJ änglok å:													
	I distr.....	134	137.3	—	2 298.8	9.6	555.0	861.6	0.6	55.0	0.6	3 781.2	147.4	
	II »	98	101.1	—	1 085.9	63.1	558.3	354.8	10.1	51.1	0.3	2 123.6	28.1	
	III » inkl. å främ. jvg ³	189	182.9	1.0	3 306.0	54.0	961.8	411.8	1.2	36.5	0.2	4 772.5	111.4	
	IV »	144	141.1	255.7	2 740.2	118.1	1 509.3	792.6	0.5	119.6	1.1	5 537.1	49.2	
	V »	80	71.8	0.1	825.7	253.1	739.3	355.7	6.3	40.8	0.7	2 221.7	46.2	
	VI » inkl. å främ. jvg ³	215	205.5	75.3	5 403.2	140.2	1 652.2	869.9	0.3	33.3	2.6	8 177.0	85.2	
	Huvudverkstaden i Örebro (avställda) ⁵	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Samtliga	874	839.7	332.1	15 659.8	638.1	5 975.9	3 646.4	19.0	336.3	5.5	26 613.1	469.4	

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 reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänststimmar 2. — ² Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonk

Loktimmar i			Summa lokkm ¹ i tusental vid sam- manställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ²					Fordons- slag, littera	
			a	b		tusetal	h ä r a v i %					per lokkm i tjänst
växlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst	under- hålls- kostn.	bränsle- mängd samt bränsle- och smörjmedels- kostnader	snäll- o. person- tåg		militär- o. bland. tåg	fjärr- godståg	övr. gods- o. tjänst- tåg			
3 842	1 435	1 828	374.7	362.1	49 960	62 046	85.8	—	9.6	4.6	191	Ånglok
6 672	5 255	1 506	1 055.6	1 035.8	62 094	159 445	89.7	—	5.1	5.2	164	A, A2
64 083	32 627	30 000	4 975.0	4 779.9	52 424	1 008 298	42.9	0.2	40.7	16.2	239	A3-7
2 173	1 079	1 403	145.1	139.2	29 612	6 784	78.2	—	0.7	21.1	57	B, B4
1 768	1 610	—	153.2	147.5	51 067	14 631	95.7	—	3.5	0.8	108	B2, B3
2 662	1 713	21	273.5	263.6	33 354	18 589	30.9	—	66.3	2.8	76	C
138 422	39 464	26 954	6 201.0	5 641.7	47 737	1 108 392	6.1	3.6	30.4	59.9	234	C2, 3, 5-7
39 932	14 439	494	1 722.9	1 553.1	46 691	343 925	8.4	—	37.4	54.2	264	E, E2
23 726	3 353	629	623.4	512.7	29 686	134 063	0.6	0.9	79.7	18.8	367	E3-9
41 673	15 753	2 905	2 177.3	2 006.3	47 539	189 532	69.8	4.3	1.8	24.1	109	G, G2-7
39 725	2 666	1 977	605.5	416.2	24 918	32 836	8.4	0.1	9.2	82.3	176	J
176 923	1 343	72	1 825.0	943.2	29 294	3 941	10.4	—	9.6	80.0	102	K
20 200	1 004	798	296.4	199.0	33 303	13 461	10.7	1.7	7.2	80.4	151	K2-4
28 548	1 589	—	467.3	327.7	29 955	16 310	69.5	—	0.2	30.3	91	K6, 8 m. fl.
26 188	13 162	502	2 733.3	2 629.7	58 404	286 287	89.1	0.1	2.3	8.5	116	K5, 7 m. fl.
51 889	18 687	1 743	2 943.6	2 725.0	44 804	289 624	73.2	0.4	6.4	20.0	122	L
12 980	2 258	312	293.4	233.6	28 212	11 458	77.2	10.4	0.1	12.3	73	L2-8 m. fl.
130 676	151	60	1 313.8	660.8	34 574	485	—	—	15.9	84.1	187	L9, 10 m. fl.
4 858	2 966	691	239.4	222.5	40 576	54 204	15.9	2.8	30.3	51.0	293	N
2 180	992	103	79.9	71.2	39 950	14 639	12.5	0.3	52.1	35.1	252	N2, 4, 5
1 350	307	—	32.1	26.0	26 750	947	60.4	—	—	39.6	55	N3
29 392	18 934	2 213	2 276.2	2 171.5	51 732	247 186	76.9	0.5	5.0	17.6	126	Q
37 462	14 844	1 551	1 839.6	1 685.1	48 538	183 620	76.7	3.8	4.0	15.5	126	R
9 007	1 236	20	166.1	123.6	24 426	16 239	3.9	—	2.3	93.8	248	S
4 594	1 894	278	262.2	243.5	34 500	17 498	84.9	—	1.2	13.9	83	S2-10
1 361	701	474	66.3	61.8	19 500	3 305	84.4	13.3	0.8	1.5	66	T, T2
902 286	199 462	76 534	33 141.8	29 182.3	44 195	4 237 745	40.9	1.5	25.7	31.9	179	W, W2
8 555	1 481	—	503.1	463.3	50 310	45 575	34.3	5.7	12.4	47.6	111	Å, Å2 m. fl.
27 864	3 915	477	1 039.8	909.3	32 494	67 661	30.1	8.8	14.2	46.9	90	Normalsp.
3 560	759	—	113.4	97.1	37 800	16 415	0.1	—	4.3	95.6	212	Bp, Ep m. fl.
8 928	258	—	551.3	507.2	68 913	57 605	43.2	0.2	26.3	30.3	125	Gp
48 842	441	—	1 733.6	1 490.2	47 109	108 561	52.0	2.9	19.7	25.4	88	L2t, L3t, Nt
97 749	6 854	477	3 941.2	3 467.1	43 899	295 817	39.7	4.0	17.7	38.6	101	Cl, C2t m. fl.
1 000 035	206 316	77 011	37 083.0	32 649.4	44 162	4 533 562	—	—	—	—	170	Smalspår
1 000 035	206 316	77 011	37 060.1	32 626.5	—	4 531 877	—	—	—	—	170	Samtliga
—	—	—	22.9	22.9	—	1 685	—	—	—	—	74	Å S.J.
580	—	—	81.2	78.3	—	11 937	—	—	—	—	159	Å fr. jvg
180 715	45 777	7 069	5 735.9	4 938.0	41 776	781 875	45.5	0.1	34.0	20.4	207	Fr. lok
166 592	15 646	8 086	3 818.3	3 032.8	37 768	434 303	30.3	2.5	27.7	39.5	205	I d.
222 633	46 820	8 263	7 110.3	6 107.3	38 875	720 610	46.3	0.9	21.6	31.2	151	II *
109 542	37 911	29 928	6 681.8	6 269.7	47 355	990 835	37.1	1.2	22.9	38.8	179	III *
84 891	19 038	21 922	3 117.3	2 774.8	43 416	388 986	20.7	9.1	28.8	41.4	175	IV *
235 662	41 124	1 743	10 619.4	9 526.8	51 676	1 216 953	47.9	0.9	21.4	29.8	149	V *
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	VI *
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hvst Ör
1 000 035	206 316	77 011	37 083.0	32 649.4	44 162	4 533 562	—	—	—	—	170	Samtliga

av lok ingå icke. — ³ Ångelholm—Klippans och Ljungbyholm—Karlskrona järnvägar, båda trafikerade av S.J. — ⁴ Huvudsakligen norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien. — ⁵ Härav 10 C-, 3 R- och 1 T2-lok.

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Antal fordon vid årets slut	Medel- antal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt fordon	
Littera- grupper (= art- kontonr)	Littera			i tåg-tjänst								tjänstetåg			Summa
				snäll- tåg	person- tåg	bland- tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	mili- tärtåg	arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg			
Rälsbussar															
32	Yo, Yo1, 2, YDo1	135	128.3	574.5	9 591.5	0.3	3.1	30.0	—	0.1	0.7	46.9	10 247.1	10.3	
31	Y, YT	70	70.5	26.8	2 234.3	—	63.8	31.8	—	—	—	23.5	2 380.2	10.9	
	S:a normalspår	205	198.8	601.3	11 825.8	0.3	66.9	61.8	—	0.1	0.7	70.4	12 627.3	21.2	
34	Yop, Yo1p . .	23	22.3	—	1 230.2	—	—	—	—	—	—	3.3	1 233.5	4.8	
36	Yo1t	7	5.9	—	267.5	—	—	—	—	—	—	—	267.5	—	
33	Yp	4	3.9	—	146.9	—	—	—	—	—	—	—	146.9	0.4	
35	Yt	1	1.0	—	70.3	—	—	—	—	—	—	3.0	73.3	—	
	S:a smalspår	35	33.1	—	1 714.9	—	—	—	—	—	—	6.3	1 721.2	5.2	
Samtliga SJ rälsbussar . .		240	231.9	601.3	13 540.7	0.3	66.9	61.8	—	0.1	0.7	76.7	14 348.5	26.4	
	varav å SJ . .	240	231.9	601.3	13 455.1	0.3	66.9	61.8	—	0.1	0.7	76.7	14 262.9	26.4	
	» » fr.jvg ³	—	—	—	85.6	—	—	—	—	—	—	—	85.6	—	
	Främ. rälsbus- sar å SJ . . .	—	—	—	115.8	—	—	—	—	—	—	—	115.8	—	
Lokomotorer															
61	Z	48	36.1	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	0.3	
62	Z2, 3	25	23.7	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	0.5	
63	Z4	69	56.7	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	20.0	
64	Z5	21	19.3	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	6.5	
65	Z6	6	5.3	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	1.5	
	S:a normalspår	169	141.1	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	28.8	
66	Zp	2	1.9	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	—	
67	Z2p	1	1.0	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	—	
68	Zt	5	4.8	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	—	
	S:a smalspår	8	7.7	—	.	—	.	.	—	—	.	—	.	—	
Samtliga SJ lokomotorer		177	148.8	—	8.4	—	28.5	0.1	—	—	1.0	—	38.0	28.8	
Motorlok															
81	Äo1	1	1.0	—	1.0	—	—	—	—	—	—	—	1.0	—	

¹ I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalvade till kilometer genom multiplikation med följande tal: rälsbussar: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2; lokomotorer och motorlok: medeltal beräknas per tjänstgöringstimme, varför antalen km i tåg-tjänst och av ensamt fordon

i. 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.	
växlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst			tusetal	härav 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				
647	19 510	157	10 459.3	81 522	108 063	99.2	—	0.3	0.5	11	Räls- bussar
138	4 334	8	2 435.8	34 550	20 531	96.1	—	0.9	3.0	9	Yo m. fl.
785	23 844	165	12 895.1	64 865	128 594	—	—	—	—	10	Y m. fl. Normalspår
83	6 328	—	1 302.4	58 404)	18 710	99.8	—	—	0.2	12	Yop m. fl. Yo1t
—	983	—	277.4	47 017)							
—	1 923	—	166.5	42 692)	2 421	98.9	—	—	1.1	11	Yp Yt
—	68	—	74.0	74 000)							
83	9 302	—	1 820.3	54 994	21 131	—	—	—	—	12	Smalspår
868	33 146	165	14 715.4	63 456	149 725	—	—	—	—	10	Samtliga
868	33 146	165	14 629.8	—	148 673	—	—	—	—	10	Å SJ
—	—	—	85.6	—	1 052	—	—	—	—	12	fr. jvg
—	—	—	115.8	.	1 527	—	—	—	—	13	Fr. r. å SJ
Tjänstgöringstimmar											Loko- motorer
32 675	456	112	33 278	922	.	.	—	.	.	.	Z
33 727	144	—	33 924	1 431	.	.	—	.	.	.	Z2, 3
85 486	305	—	87 795	1 548	.	.	—	.	.	.	Z4
36 923	81	—	37 649	1 951	.	.	—	.	.	.	Z5
13 279	137	—	13 562	2 559	.	.	—	.	.	.	Z6
202 090	1 123	112	206 208	1 461	.	.	—	.	.	.	Normal- spår
1 514	100	—	1 614	849	.	.	—	.	.	.	Zp
1 830	—	—	1 830	1 830	.	.	—	.	.	.	Z2p
5 816	498	—	6 314	1 315	.	.	—	.	.	.	Zt
9 160	598	—	9 758	1 267	.	.	—	.	.	.	Smalspår
211 250	1 721	112	215 966	1 451	1 974	7.0	—	—	93.0	52	Samtliga
980	18	—	1 098	1 098	33	94.0	—	—	6.0	33	Motorlok

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

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

Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon						Av antalet fordon i tjänst voro					
Slags	litt.	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst ²	reparation ³	revision ³	pannspolning	överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷	under rep. eller rev. ⁸	under pannspolning	överliggande ⁴	avställda ^{5,6}
									a ⁵	b ⁶					
E l e k t r o l o k (Samtliga normalspåriga)	Enkellok														
	Bg, Bs	10·0	10·0	325	27	10	—	1	2	—	89·1	10·1	—	0·3	0·5
	Dg	177·8	177·8	341	16	4	—	3	1	—	93·4	5·5	—	0·8	0·3
	Dk	86·3	86·3	343	14	7	—	—	1	—	93·9	5·8	—	—	0·3
	Ds	56·0	56·0	342	18	3	—	1	1	—	93·6	5·8	—	0·3	0·3
	F	14·8	14·8	317	38	9	—	—	1	—	86·8	12·9	—	—	0·3
	Ha, Hb	60·0	60·0	313	34	5	—	12	1	—	85·7	10·7	—	3·3	0·3
	Hc	12·0	12·0	322	32	3	—	8	—	—	88·2	9·6	—	2·2	—
	Hd	4·0	4·0	238	119	5	—	2	—	1	65·2	34·0	—	0·5	0·3
	M	17·0	17·0	297	61	—	—	—	7	—	81·4	16·7	—	—	1·9
	Oc	1·0	1·0	281	11	6	—	66	1	—	76·9	4·7	—	18·1	0·3
	Od	10·0	10·0	319	20	6	—	20	—	—	87·4	7·1	—	5·5	—
	Pa	2·0	2·0	295	58	3	—	7	2	—	80·9	16·7	—	1·9	0·5
	Pb	4·0	4·0	325	38	—	—	2	—	—	89·1	10·4	—	0·5	—
	Ua	3·0	3·0	318	37	3	—	4	3	—	87·1	11·0	—	1·1	0·8
	Ub	61·8	61·8	333	21	6	—	3	1	1	91·3	7·4	—	0·8	0·5
* (LKAB)	1·5	1·5	306	43	10	—	—	4	2	83·9	14·5	—	—	1·6	
Uc	1·0	1·0	274	28	3	—	40	20	—	75·0	8·5	—	11·0	5·5	
Öa	2·0	2·0	152	152	1	—	38	1	21	41·7	41·9	—	10·4	6·0	
Öb	8·0	7·9	248	23	2	—	83	—	9	68·0	6·8	—	22·7	2·5	
Öc	12·0	11·9	279	22	5	—	50	1	8	76·4	7·4	—	13·7	2·5	
Öd	7·4	7·3	310	26	3	—	10	14	2	85·0	7·9	—	2·7	4·4	
	Summa	551·6	551·3	329	23	5	—	6	1	90·2	7·7	—	1·6	0·5	
	Dubbellok														
	Oa, Ob	14·0	14·0	272	45	9	—	35	3	1	74·5	14·8	—	9·6	1·1
	Of, Of2	21·0	21·0	280	57	5	—	19	3	1	76·7	17·0	—	5·2	1·1
	Summa	35·0	35·0	277	52	7	—	25	3	1	75·9	16·2	—	6·8	1·1
A n g l o k	Normalspår 1435 mm														
	A, A2	8·0	7·5	241	74	3	9	9	19	10	66·0	21·1	2·5	2·5	7·9
	A3—7	17·0	17·0	267	62	6	12	5	11	2	73·1	18·6	3·3	1·4	3·6
	B, B4	96·0	94·9	273	54	5	11	12	6	4	74·8	16·2	3·0	3·3	2·7
	B2, 3	5·0	4·9	266	65	—	29	3	2	—	73·0	17·8	7·9	0·8	0·5
	C	16·0	3·0	317	37	1	7	1	2	—	86·9	10·4	1·9	0·3	0·5
	C2, 3, 6, 7	8·3	8·2	208	90	6	6	20	27	8	57·0	26·3	1·6	5·5	9·6
	E, E2	130·0	129·9	275	49	6	11	17	5	2	75·3	15·1	3·0	4·7	1·9
	E3—9	37·0	36·9	264	51	6	15	23	4	2	72·4	15·6	4·1	6·3	1·6
	G, G2—7	24·0	21·0	223	64	7	7	32	21	11	61·0	19·5	1·9	8·8	8·8
	J	46·0	45·8	280	50	8	16	4	6	1	76·7	15·9	4·4	1·1	1·9
	K	25·0	24·3	269	36	2	11	36	5	6	73·7	10·4	3·0	9·9	3·0
	K2—4	64·0	62·3	265	36	4	14	32	7	7	72·6	11·0	3·8	8·8	3·8
	K6, 8, 10, 13, 15, 16, 21	10·5	8·9	252	58	—	17	21	6	11	68·9	15·9	4·7	5·8	4·7
	K5, 7, 9, 14, 17—20, 22—24	17·3	15·6	264	54	2	15	15	11	4	72·4	15·3	4·1	4·1	4·1
	L	47·0	46·8	276	58	8	11	5	4	3	75·6	18·1	3·0	1·4	1·9
	L2, 4—7, 11, 12, 14—16, 18, 21—29	66·2	65·7	257	52	6	19	15	6	10	70·4	15·9	5·2	4·1	4·4
	L9, 10, 13, 17, 19	11·0	10·4	257	45	1	25	27	5	5	70·4	12·6	6·8	7·1	2·8
	N	40·0	38·0	285	36	6	12	20	4	2	78·1	11·5	3·3	5·5	1·6
	N2, 4, 5	6·0	5·9	251	60	3	15	21	8	7	68·7	17·3	4·1	5·8	4·1
N3	2·0	2·0	302	8	8	35	12	—	—	82·7	4·4	9·6	3·3	—	
Q	3·0	1·2	270	17	6	9	18	45	—	74·0	6·3	2·5	4·9	12·3	
R	3·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	44·0	44·0	272	42	12	28	5	5	1	74·5	14·8	7·7	1·4	1·6	

¹ Skillnaderna mellan medelantal befintliga och medelantal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda dels vid huvudverkstaden i Örebro, sammanlagt 14·3 ånglok och 5·6 lokomotorer, dels å andra uppställningsplatser sammanlagt 0·3 ånglok, 23·4 ånglok, 7·1 motorvagnar, 1·7 rälsbussar och 19·8 lokomotorer. Dessa fordon voro dock under år i aktiv tjänst under sammanlagt 3 065 dagar, nämligen elektrolok 28, ånglok 1 887, motorvagnar 154, rälsbussar 147 och lokomotorer 849 dagar, samt under reparation m. m. under 1 251 dagar, nämligen elektrolok 5, ånglok 557, motorvagnar 43, rälsbussar 27, och lokomotorer 619 dagar, vilka icke medräknats vid uträkningen av medelantalet dagar för ovan i tabellen angivna.

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

Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon						Av antalet fordon i tjänst voro					
slags	litt.	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst ²	reparation ³	revision ³	pannspolning	överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷ %	under rep. eller rev. ³ %	under pannspolning %	överliggande ⁴ %	avställda ^{5,6} %
									a ⁵	b ⁶					
K o r v a n	S2-10	38.0	37.9	270	50	6	22	11	3	3	74.1	15.3	6.0	3.0	1.6
	T, T2	9.0	6.8	242	57	4	9	27	8	18	66.3	16.7	2.5	7.4	7.1
	W, W2	8.0	7.6	253	44	4	15	40	5	4	69.2	13.2	4.1	11.0	2.5
	Å, Å2, 7, 10-12	4.6	3.4	193	26	—	25	16	11	94	52.9	7.1	6.8	4.4	28.8
	Summa	785.9	749.9	267	50	6	15	16	6	5	73.2	15.3	4.1	4.4	3.0
	Smalspår 891 mm														
	Bp, Ep, L4p, L8p, L12p, L14p, Sp	10.0	10.0	270	59	3	9	20	4	—	73.9	17.0	2.5	5.5	1.1
	Cp, Lp, L2p, L3p, L5p-L7p, L9p- L11p, L13p, Np, N2p, S2p, Ap	34.3	32.0	230	68	5	9	34	10	9	63.0	20.0	2.5	9.3	5.2
	Gp	3.0	3.0	224	73	11	8	49	—	—	61.3	23.0	2.2	13.5	—
	Summa	47.3	45.0	239	66	5	9	32	8	6	65.4	19.5	2.5	8.8	3.8
1 067 mm															
L2t, L3t, Nt . .	8.0	8.0	288	29	8	19	21	—	—	78.9	10.1	5.2	5.8	—	
Ct, C2t-C8t, Kt, K2t, Lt, L4t-L6t, St, S2t-S7t . . .	37.0	36.8	267	38	8	17	29	5	1	73.2	12.6	4.7	7.9	1.6	
Summa	45.0	44.8	271	36	8	17	28	4	1	74.1	12.1	4.7	7.7	1.4	
M o t o r v a g n a r	Elektro-														
	Xoa2, Xoa4, Xa1, Xa3	15.0	14.4	292	52	2	—	4	5	10	80.0	14.8	—	1.1	4.1
	Övriga														
	Xod1-Xod5, Xd1, Xd2, XD4t, XFd	10.6	4.1	207	142	5	—	2	7	2	56.7	40.3	—	0.5	2.5
	Xo6, X2	4.0	4.0	223	139	—	—	—	3	—	61.1	38.1	—	—	0.8
	Xo2p	1.0	1.0	198	93	7	—	16	51	—	54.2	27.4	—	4.4	14.0
	Xo3p, Xo4p . .	2.0	2.0	143	152	3	—	11	56	—	39.2	42.5	—	3.0	15.3
Summa	17.6	11.1	200	138	3	—	4	18	2	54.8	38.6	—	1.1	5.5	
R ä l s b u s s a r	Yo, Yo1, Yo2, YDo1	128.3	128.3	280	70	5	—	2	7	1	76.8	20.5	—	0.5	2.2
	Y, YT, YG . . .	71.7	70.4	267	61	4	—	13	16	4	73.1	17.8	—	3.6	5.5
	Yp	4.0	3.9	225	88	21	—	5	26	—	61.6	29.9	—	1.4	7.1
	Yop, Yo1p . . .	22.6	22.3	271	57	14	—	6	16	1	74.2	19.5	—	1.6	4.7
	Yt	1.0	1.0	60	104	—	—	80	121	—	16.4	28.5	—	21.9	33.2
	Yo1t	5.9	5.9	207	87	5	—	13	53	—	56.7	25.2	—	3.6	14.5
	Summa	233.5	231.8	272	67	6	—	6	13	1	74.6	20.0	—	1.6	3.8
L o k o m o t o r e r	Motorlok														
	Åo1	1.0	1.0	136	208	—	—	21	—	—	37.2	57.0	—	5.8	—
L o k o m o t o r e r	Z	51.3	36.1	221	50	2	—	53	26	13	60.6	14.2	—	14.5	10.7
	Z2, Z3	26.0	23.7	222	56	2	—	45	36	4	60.8	15.9	—	12.3	11.0
	Z4	62.0	56.7	211	94	5	—	37	11	7	57.9	27.1	—	10.1	4.9
	Z5	21.1	19.3	249	39	—	—	59	5	13	68.2	10.7	—	16.2	4.9
	Z6	6.0	5.3	221	98	4	—	32	4	6	60.6	27.9	—	8.8	2.7
	Zp	2.0	1.9	225	54	—	—	74	9	3	61.6	14.8	—	20.3	3.3
	Z2p	1.0	1.0	246	41	1	—	70	7	—	67.4	11.5	—	19.2	1.9
	Zt	4.8	4.8	220	93	1	—	38	13	—	60.2	25.8	—	10.4	3.6
Summa	174.2	148.8	221	69	3	—	46	18	8	60.6	19.7	—	12.6	7.1	

i tjänst varande fordon. — ² Inklusiv tid för putsning. — ³ Inklusiv dagar för gång till och från reparations- eller revisionsplats samt dagar i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — ⁴ Till följd av inträffad sön- och helgdag, inställda tåg o. d. — ⁵ A väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — ⁶ A sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive utlåning till ban- och maskinavdelningen, E, J m. fl. och inkl. lok för uppvärmning av vagnar före tågs avgång m. m. — ⁷ Inklusiv fordon under putsning. — ⁸ Inklusiv fordon under gång till och från reparations- eller revisionsplats samt fordon i väntan på reparation eller revision å sådan plats.

Översikter över förbrukningen av elektrisk energi och bränsle samt kostnader härför

Elektrisk energi

Förbrukningsändamål resp. kostnadens art	SJ utom malmbanan						Malmbanan					
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen ¹					
			Vattenfallsstyrelsen ¹		Sydsvenska Kraft-A.B. ¹							
	År 1946	+ — mot f. å.	År 1946	+ — mot f. å.	År 1946	+ — mot f. å.	År 1946	+ — mot f. å.				
<i>Energiförbrukning i miljoner kWh</i>												
Lev. totalmängd ²	945.7	+	77.5	762.6	+	70.2	183.1	+	7.3	72.7	+	5.9
Härav använd för:												
tågtjänst ³												
inkl. förluster ⁴ ...	909.8	+	74.5	735.8	+	67.7	174.0	+	6.8	56.3	+	7.9
exkl. » ⁵ ...	742.9	+	59.4	601.3	+	55.6	141.6	+	3.8	49.6	+	6.6
varav för viss upp- värmning ⁶	32.7	—	1.5	27.9	+	1.8	4.8	—	3.3	0.8	+	0.8
belysn. å bangårdar m. m., inkl. förl. ⁷	32.4	+	6.0	24.4	+	4.6	8.0	+	1.4	5.7	—	0.5
verkstadsdrift, inkl. förluster ⁸	8.8	+	2.4	6.8	+	2.3	2.0	+	0.1	1.6	+	0.4
uppvärmning av vis- sa lokaler m. m., exkl. förluster ⁹ ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.9	—	0.8
Förbrukn.-pr lokkm ¹⁰ år:												
1946, kWh	14.3	+	0.2	.	.	.	.	.	.	16.0	+	1.2
1945, »	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
<i>Energikostnad i tusental kronor</i>												
Fasta avgifter	2 837.6	+	72.6	2 395.0	+	83.3	442.6	—	10.7	1 000.0	—	—
Rörliga »	15 124.7	+	1 302.3	11 988.5	+	1 351.1	3 136.2	—	48.8	294.2	+	55.8
Summa	17 962.3	+	1 374.9	14 383.5	+	1 434.4	3 578.8	—	59.5	1 294.2	+	55.8
<i>Medelkostnad per kWh, öre</i>												
Fast avgift	0.300	—	0.018	0.314	—	0.020	0.242	—	0.016	1.375	—	0.122
Rörlig »	1.599	+	0.007	1.572	+	0.036	1.713	—	0.099	0.405	+	0.048
Total avgift	1.899	—	0.011	1.886	+	0.016	1.955	—	0.115	1.780	—	0.074

¹ Av andra leverantörer, såsom kommunala elektricitetsverk m. fl., till vissa verkstäder och reparationsplatser vid SJ även som för belysningsändamål m. m. till SJ levererade mängder elektrisk energi *ingå ej*, emedan räkningar å sådana leveranser icke passera elektrotekniska byrån och ifrågavarande mängder därför icke utan jämförelsevis omfattande, särskild rapportering skulle kunnat uppgivas. Dessa mängder kunna emellertid uppskattningsvis beräknas hava för år 1946 utgjort ca 1 % av här ovan angivna mängder. — ² I allmänhet mätt vid leveransställen. Vid SJ utom malmbanan trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarestationernas intagssidor. Vid malmbanan 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 malmbanan trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarestationernas intagssidor, och vid malmbanan 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 värmepester vid SJ utom malmbanan. Energimängderna användas för uppvärmning av stillastående tåg-sätt. Motsvarande bruttomängder kunna icke beräknas med tillräcklig noggrannhet. — ⁷ Mätt i driftcentralerna och, vad beträffar malmbanan, 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 malmbanan belägna verkstäder, och kraftverket i Porjus, vad beträffar Notvikens huvudverkstad. — ⁹ Mätt vid fasta, större värmepester och förbrukad dels för uppvärmning av stillastående tåg-sätt, dels och huvudsakligen för uppvärmning av lokaler. Motsvarande bruttomängder kunna icke beräknas med tillräcklig noggrannhet men torde motsvara skillnaden mellan totala till malmbanan levererade bruttomängden och summan av de specificerade bruttomängderna. — ¹⁰ Beräknad, vad beträffar år 1946, på grundval av ovan angiven förbrukning för tågtjänst, inkl. förluster, samt antal lokkilometer för elektrolok och elektromotorvagnar enligt uppgift å sid. 51, kol. *ib* samt, vad beträffar övriga år, motsvarande mängder och antal för åren 1945—1942.

Stenkol, brännertorv och lokved

Här ingå 181 482 ton utländska (f. å. 66 534¹), 18 400 ton svenska (f. å. 36 138) stenkol, 167 762 ton brännertorv (f. å. 114 050) och 1 411 798 m³ ved, varav 1 400 800 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för elduppgöring å loken (f. å. 1 641 892, varav 1 633 000 som lokbränsle). De svenska stenkolen, brännertorven och veden äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med 0·64, 0·50 (sv. kol resp. torv) samt 0·19, 0·17, 0·16 och 0·11 (ved); jfr not 1 å sid. 60.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad per ton	
	År 1946 ton	+ — mot f. å. ton	År 1946 kg	+ — mot f. å. kg	År 1946 tusental kr.	+ — mot f. å. tusental kr.	År 1946 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1946 kr.	+ — mot f. å. kr.
Änglok	515 053	+ 92 054	1 578	+ 100	56 708·8	+ 5 158·8	173·69	— 6·44	110·10	— 11·77

Kostnad	Kostnad (exkl. transportkostnader å S.J.) samt förbrukningspris i medeltal för året							
	Per ton utländska stenkol		Per ton svenska stenkol		Per ton loktorv		Per m ³ ved	
	År 1946 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1946 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1946 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1946 kr.	+ — mot f. å. kr.
Kostnad	65·38	+ 0·38	38·00	+ 1·04	53·77	— 6·23	23·55	+ 0·46
Medelförbrukningspris	65·00	—	38·00	+ 1·00	54·17	— 5·83	24·00	+ 0·75

¹ Inkl. 340 ton stenkolsbriketter. — ² För den egentliga lokveden (c:a 96 % av ovan angivna vedmängd), således bortsett från att mindre partier lövved, slipersved m. m. använts som lokved (se not 1 å sid. 60), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Bränsleförbrukningen och kostnaden härför för lok av olika littera framgår av tabell å sid. 60—61.

Oljebränsle samt gengasved och -träkol

Bränsleslag Fordon	Förbrukad mängd		Kostnad (exkl. transp.-kostn. å S.J.) ¹				Medelförbrukningspris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 18)	
	Summa		Summa		Medelkostnad per liter			
	År 1946 tusental liter	+ — mot f. å. tusental liter	År 1946 tusental kr.	+ — mot f. å. tusental kr.	År 1946 öre	+ — mot f. å. öre	År 1946	+ — mot f. å.
<i>Bensin, bentyl o. motyl:</i>							öre pr l. ²	öre pr l. ²
Motorvagnar . . .	124·6	+ 124·5	30·8	+ 30·7	24·7	— 55·6	bens. 19·3	— 69·4
Rälsbussar	2 263·3	+ 2 224·7	576·6	+ 551·8	25·5	— 38·7	bent. 23·8	— 30·2
Lokomotorer . . .	908·4	+ 890·2	232·2	+ 220·5	25·6	— 38·4	mot. ³ 66·8	— 17·4
Summa	3 296·3	+ 3 239·4	839·6	+ 803·0	25·5	— 38·7		
<i>Solarolja:</i>								
Motorvagnar . . .	92·9	+ 28·8	11·6	— 9·4	12·5	— 20·3		
Motorlok	32·8	+ 32·8	3·9	+ 3·9	11·9	—		
Rälsbussar	1 089·1	+ 987·6	138·5	+ 97·6	12·7	— 27·6	12·7	— 29·9
Lokomotorer . . .	79·0	+ 57·0	10·0	+ 3·2	12·7	— 18·1		
Summa	1 293·8	+ 1 106·2	164·0	+ 95·3	12·7	— 23·9		
<i>Fologen:</i>								
Lokomotorer . . .	271·0	+ 270·5	40·2	+ 40·0	14·8	— 38·1	23·2	— 27·8
<i>Gengasved:</i>	hl.	hl.			kr. pr hl.	kr. pr hl.	kr. pr hl.	kr. pr hl.
Motorvagnar . . .	5 685	— 8 449	15·0	— 19·2	2·64	+ 0·22		
Rälsbussar	215 738	— 204 655	518·1	— 542·8	2·40	— 0·12	2·75	—
Lokomotorer . . .	30 610	— 65 629	82·7	— 160·1	2·70	+ 0·18		
Summa	252 033	— 278 733	615·8	— 722·1	2·44	— 0·08		
<i>Gengasträkol:</i>								
Motorvagnar . . .	34	— 134	0·2	— 0·9	5·88	— 0·67		
Rälsbussar	8 515	— 16 256	40·9	— 78·4	4·80	— 0·02		
Lokomotorer . . .	14 470	— 26 276	68·4	— 138·2	4·73	— 0·34	4·75	—
Summa	23 019	— 42 666	109·5	— 217·5	4·76	— 0·22		

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).

Oljebränsle-, gengasved- och träkolförbrukningen samt kostnader för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 62—63.

Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader

Fordonslag, litteragruppsnummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbruk						
Littera- grupp- nr (= art- konto- nr)	Littera		Ut- ländska stenkol ton	Sten- kols- bri- ketter ton	Svenska stenkol ton	Bränn- torv ton	Ved m ³	S:a efter evalv. till utl. kol ¹ ton	Per 100 lokkm kg
Elektrolok se sid. 64									
Ånglok									
01	A, A2.....	7.5	4 138	—	—	68	3 428	4 750	1 312
02	A3—7.....	17.0	11 038	—	989	3 266	21 775	16 973	1 639
04	B, B4.....	94.9	41 320	—	1 449	7 607	227 218	84 342	1 765
05	B2, 3.....	4.9	439	—	194	1 384	1 206	1 458	1 047
07	C.....	3.0	326	—	—	—	10 680	2 126	1 441
08	C2, 3, 5—7.....	8.2	2 684	—	7	659	7 790	4 331	1 643
09	E, E2.....	129.9	9 393	—	1 074	21 636	477 797	101 417	1 798
10	E3—9.....	36.9	5 007	—	713	20 753	58 433	25 687	1 654
12	G, G2—7.....	21.0	5 103	—	49	1 828	32 584	11 539	2 251
14	J.....	45.8	8 780	—	407	9 498	73 926	26 247	1 308
16	K.....	24.3	1 353	—	712	2 935	26 007	7 659	1 840
17	K2—4.....	62.3	3 563	—	1 773	12 924	47 161	19 107	2 026
18	K6, 8, 10, 13, 15, 16, 21...	8.9	668	—	111	3 284	8 815	3 867	1 943
19	K5, 7, 9, 11, 14, 17-20, 22-24	15.6	332	—	98	1 212	23 836	5 018	1 531
21	L.....	46.8	11 645	—	2 001	3 985	123 796	35 780	1 361
22	L2—8, 11, 12, 14—16, 18, 20—29.....	65.7	16 532	—	1 942	21 372	46 510	36 299	1 332
23	L9, 10, 13, 17, 19.....	10.4	1 721	—	479	998	4 036	3 210	1 374
25	N.....	38.0	7 622	—	671	11 849	39 085	20 563	3 112
26	N2, 4, 5.....	5.9	3 332	—	331	6	7 078	4 740	2 130
27	N3.....	2.0	466	—	104	1 489	136	1 300	1 826
29	Q.....	1.2	236	—	5	18	118	267	1 027
31	R.....	—	—	—	—	—	—	—	—
34	S.....	44.0	12 521	—	3 543	14 621	61 206	32 412	1 493
35	S2—10.....	37.9	15 678	—	1 331	5 820	25 175	23 682	1 405
37	T, T2.....	6.8	928	—	—	2 153	4 176	2 708	2 191
38	W, W2.....	7.6	2 074	—	195	1 255	1 226	3 033	1 246
39	A, A2, 7, 10—12.....	3.4	544	—	222	237	150	830	1 343
	S:a normalspår	749.9	167 446	—	18 400	150 457	1 333 348	479 345	1 643
40	Bp, Ep, L1p, 8p, 12p, 14p, Sp	10.0	901	—	—	5 101	7 610	4 734	1 022
41	Cp, Kp, Lp, L2p, 3p, 5p—7p, 9p—11p, 13p, Np, N2p, S2p, Ap.....	32.0	2 954	—	—	958	33 732	9 118	1 003
42	Gp.....	3.0	32	—	—	235	8 158	1 524	1 570
44	L2t, 3t, Nt.....	8.0	3 451	—	—	6 239	105	6 588	1 299
45	Ct, C2t—St, Kt, K2t, Lt, L4t—6t, St, S2t—7t.....	36.8	6 698	—	—	4 372	28 845	13 744	922
	S:a smalspår	89.8	14 036	—	—	16 905	78 450	35 708	1 030
	Samtliga SJ ånglok å SJ	839.7	181 482	—	18 400	167 762	1 411 798	515 053	1 578
	varav för lok: å I distriktet.....	137.3	43 455	—	30	—	274 975	89 812	1 819
	» II ».....	101.1	28 400	—	—	19 329	98 766	54 708	1 804
	» III ».....	182.9	41 131	—	14 185	84 664	44 687	100 072	1 639
	» IV ».....	141.1	13 534	—	—	—	509 298	99 361	1 585
	» V ».....	71.8	5 430	—	—	—	234 026	44 868	1 617
	» VI ».....	205.5	49 532	—	4 185	63 769	250 046	126 232	1 325
	Samtliga	839.7	181 482	—	18 400	167 762	1 411 798	515 053	1 578

¹ Svenska stenkol, brännrorv och ved (lok- 1 360 661, osort. 14 092, slipers- 36 200, löv- 490, barr- 355 m³) evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0.64, 0.50, 0.17, 0.17, 0.11, 0.19 och 0.16. — ² Bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per brutotonkm erhållen genom delning av bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per lokkm, inkl. till lokkm evalverade växlingstimmar m. m., med antalet brutotonkm per lokkm i tåg tjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalerna ingår icke tonkm av lok. Bränslemängder och bränslekostnader inkludera mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm.

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

ing	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	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
									Änglok
69	351·7	6·2	157·8	97·13	1·71	42·11	5·09	2·20	A, A2
100	1 479·9	17·4	302·6	142·88	1·68	28·67	8·71	1·75	A3—7
74	8 744·5	66·3	1 774·5	182·94	1·39	35·67	7·65	1·49	B, B4
184	135·1	6·7	57·2	97·05	4·81	39·42	17·03	6·92	B2, 3
133	286·5	2·7	31·1	194·24	1·83	20·30	17·99	1·88	C
216	404·1	6·6	83·8	153·30	2·50	30·64	20·17	4·03	C2—3, 5—7
77	13 603·0	88·3	1 969·4	241·12	1·57	31·76	10·30	1·36	E, E 2
63	2 973·6	24·6	612·5	191·46	1·58	35·55	7·25	1·35	E3—9
61	1 222·4	13·5	311·9	238·42	2·63	50·03	6·50	1·36	G, G2—7
120	2 961·2	30·3	658·8	147·60	1·51	30·26	13·54	2·78	J
105	942·8	11·5	213·7	226·53	2·76	35·29	12·87	2·01	K
199	2 157·0	17·5	507·6	228·69	1·86	27·81	22·42	2·73	K2—4
129	444·6	4·8	95·7	223·42	2·41	60·10	14·80	3·98	K6, 8 m. fl.
168	676·6	5·3	104·6	206·47	1·62	22·38	22·69	2·46	K5, 7 m. fl.
117	4 105·6	36·1	920·0	156·12	1·37	33·66	13·46	2·90	L
109	3 501·8	43·0	878·5	128·51	1·58	29·84	10·53	2·45	L2—8 m. fl.
188	282·5	2·9	102·3	120·93	1·24	34·87	16·57	4·78	L9, 10, 13 m. fl.
166	2 164·1	14·1	504·0	327·50	2·13	38·36	17·51	2·05	N
73	413·0	6·7	66·4	185·62	3·01	27·74	6·34	9·47	N2, 4, 5
72	118·7	1·5	30·1	166·71	2·11	37·67	6·62	1·49	N3
187	19·9	0·5	6·2	76·54	1·92	19·31	13·92	3·51	Q
118	3 271·5	37·1	696·5	150·66	1·71	30·60	11·96	2·43	R
112	2 026·3	20·2	531·7	120·25	1·20	59·50	9·54	4·72	S
88	284·9	1·6	100·2	230·50	1·29	60·33	9·29	2·43	S2—10
150	239·6	3·2	113·7	98·40	1·31	43·36	11·86	5·22	T, T2
203	59·8	1·2	8·2	96·76	1·94	12·37	14·66	1·87	W, W2
92	52 870·7	469·8	10 839·0	181·17	1·61	32·70	10·12	1·83	A, A2 m. fl.
92	531·2	4·4	137·7	114·66	0·95	27·37	10·33	2·47	S:a normalsp.
111	1 091·0	11·4	372·6	119·98	1·25	35·83	13·33	3·98	Bp, Ep m. fl.
74	217·4	1·5	51·5	223·89	1·54	45·41	10·56	2·14	Cp, Kp, Lp m. fl.
104	587·2	5·9	102·5	115·77	1·16	18·59	9·26	1·49	Gp
105	1 411·3	19·1	362·8	94·71	1·28	20·93	10·76	2·38	L2t, 3t, Nt
102	3 838·1	42·3	1 027·1	110·70	1·22	26·06	10·96	2·58	Ct, C2t—St m. fl.
93	56 708·8	512·1	11 866·1	173·69	1·57	32·00	10·22	1·88	S:a smalsp.
88	9 739·0	99·7	5 760·6	197·23	2·02	·	9·53	·	Samtliga
88	5 411·4	40·7	5 573·6	178·43	1·34	·	8·70	·	I distriktet
109	9 058·2	102·0	5 980·3	148·32	1·67	·	9·82	·	II »
89	13 319·3	89·6	5 787·5	212·44	1·43	·	11·87	·	III »
92	6 047·6	51·6	5 554·7	217·95	1·86	·	12·45	·	IV »
89	13 133·3	128·5	5 1086·6	137·86	1·35	·	9·25	·	V »
93	56 708·8	512·1	4 743·3	173·69	1·57	32·00	10·22	1·88	VI »
									Samtliga

svarande mot dylik tjänst, icke beräknats. — ³ Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ⁴ Härav enligt beräkning cirka 11 000 m³ använda för elduggörning å lok och sålunda cirka 1 400 800 m³ som lokbränsle. — ⁵ Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete. De underhållskostnader, som uppstått vid huvudverkstäderna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning.

Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel.

Fordonslag, litteragruppnummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning						
Littera- gruppnr (= art- kontorr)	Littera		G e n g a s -		Bränn- olja (solär) tusental liter	Fotogen tusental liter	Bensin tusental liter	Bentyl tusental liter	Motyl tusental liter
			ved hl	kol hl					
Rälsbussar									
32	Yo, Yo1, 2, YDo....	128·3	152 414	2 927	976·9	—	51·9	1 223·0	158·5
31	Y, YT, YG.....	71·7	19 249	3 699	5·8	—	85·7	508·5	74·9
	S:a normalspår	200·0	171 663	6 626	982·7	—	137·6	1 731·5	233·4
34	Yop, Yo1p.....	22·6	36 009	862	75·7	—	19·6	87·7	11·6
36	Yo1t.....	5·9	7 522	3	30·7	—	1·0	—	3·0
33	Yp.....	4·0	539	1 024	—	—	29·6	4·1	0·9
35	Yt.....	1·0	5	—	—	—	2·3	0·9	0·1
	S:a smalspår	33·5	44 075	1 889	106·4	—	52·5	92·7	15·6
	Samtliga SJ rälsbussar	233·5	215 738	8 515	1 089·1	—	190·1	1 824·2	249·0
Lokomotorer									
61	Z.....	36·1	875	396	—	1·2	21·5	101·3	5·8
62	Z2, 3.....	23·7	4 542	456	0·1	0·2	11·8	134·6	16·6
63	Z4.....	56·7	20 027	12 082	49·4	254·1	41·5	172·5	16·2
64	Z5.....	19·3	3 207	406	—	12·1	2·8	223·9	4·3
65	Z6.....	5·3	1 165	1 104	29·5	3·5	—	110·3	5·3
	S:a normalspår	141·1	29 816	14 444	79·0	271·1	77·6	742·6	48·2
66	Zp.....	1·9	4	1	—	—	1·1	4·1	3·0
67	Z2p.....	1·0	13	1	—	—	—	8·2	—
68	Zt.....	4·8	777	24	—	—	8·1	4·0	11·5
	S:a smalspår	7·7	794	26	—	—	9·2	16·3	14·5
	Samtliga SJ lokomotorer.....	148·8	30 610	14 470	79·0	271·1	86·8	758·9	62·7
81	Motorlok.....	1·0	—	—	32·8	—	—	—	—

¹ I antalen rälsbusskm resp. lokkm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänsttimmar, evalverade till busskm resp. lokkm genom multiplikation, växlings- och stationstjänsttimmar med 10, reservtjänsttimmar med 2; jfr not 1 a sid. 54. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset under olika perioder å olika orter. — ² Medeltalen per bruttotonkm erhållna genom delning av kostnaderna per rälsbusskm resp. lokkm med antalet bruttotonkm per busskm resp. lokkm i tåg-tjänst. Tvåaxlig rälsbuss har ingått med *hela* sin vikt i 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.

smörjmedel 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 resp. lokm ³ , kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg ³ tjänst, kr. ²		
Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
Rälsbussar								
857.9	45.6	2 464.2	8.20	0.44	23.56	7.78	22.34	Yo, Yo1, 2, YDo
239.9	12.1	524.7	9.85	0.50	21.54	11.42	24.97	Y, YT, YG
1 097.8	57.7	2 988.9	8.51	0.45	23.18	8.36	22.76	Normalspår
137.1	5.2	369.0	10.53	0.40	28.33	8.24	24.54	Yop, Yo1p
25.2	2.1	114.2	9.08	0.76	41.17			Yolt
13.2	0.6	37.3	7.93	0.36	22.40	5.26	15.55	Yp
0.7	0.1	3.8	0.95	0.14	5.14			Yt
176.2	8.0	524.3	9.68	0.44	28.80	7.89	23.46	Smalspår
1 274.0	65.7	3 513.2	8.66	0.45	23.87	8.30	22.87	Samtliga
Per tjänstgöringstimme ³								Lokomotorer
35.1	3.2	109.6	1.05	0.10	3.29	—	—	Z
54.6	2.6	76.2	1.61	0.08	2.25	—	—	Z2, 3
215.6	16.1	302.6	2.46	0.18	3.45	—	—	Z4
70.7	3.7	65.2	1.88	0.10	1.73	—	—	Z5
43.2	1.6	49.1	3.19	0.12	3.62	—	—	Z6
419.2	27.2	602.7	2.03	0.13	2.92	—	—	Normalspår
2.6	0.2	4.2	1.61	0.12	2.60	—	—	Zp
1.9	0.1	3.7	1.04	0.05	2.02	—	—	Z2p
9.8	0.8	18.0	1.55	0.13	2.85	—	—	Zt
14.3	1.1	25.9	1.47	0.11	2.65	—	—	Smalspår
433.5	28.3	628.6	2.01	0.13	2.91	—	—	Samtliga
3.9	0.5	5.9	3.55	0.45	5.37	10.76	16.27	Motorlok

För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedeltal 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. — ³ I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen lokomotorkm i tåg³tjänst och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 10; jfr not 1 å sid. 54. 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, litteragruppernummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	K o s t n a d e r					
Littera- gruppnr (= art- kontorr)	Littera		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.		Underhåll pr 1 000 brutto- tonkm i tåg- tjänst kr. ³	
			Smörj- medel ²	Underhåll	Smörj- medel	Underhåll		
Elektrolok (Normalsp., 1 435 mm spårvidd)								
69	Bg, Bs.....	10·0	2·1	214·7	0·18	18·43	0·86	
51, 55, 58	Dg, Dk, Ds.....	320·1	617·8	6 827·7	1·36	14·91	0·38	
65	F.....	14·8	6·9	298·0	0·19	8·37	0·46	
64, 70, 71	Ha, b, c, d.....	76·0	17·1	1 106·4	0·33	19·88	1·08	
73	M.....	17·0	2·9	525·6	0·11	19·29	0·34	
52	Oa, b ⁴	14·0	36·7	534·8	4·98	65·17	0·75	
53	Oc ⁵	1·0	0·2	25·8	1·41	109·32	—	
54	Od.....	10·0	15·6	223·4	3·17	38·59	2·35	
68	Of, Of ⁴	21·0	119·8	1 147·7	4·86	46·53	0·51	
56	Pa.....	2·0	3·3	44·9	2·34	31·18	4·65	
57	Pb.....	4·0	14·3	94·2	3·66	23·78	2·02	
59	Ua.....	3·0	1·9	47·6	1·58	23·84	2·38	
60	Ub.....	63·3	51·0	768·8	2·06	19·48	0·63	
62	Uc.....	1·0	0·3	19·1	1·46	60·63	2·06	
66	Öa.....	2·0	—	12·7	—	60·19	—	
61	Öb.....	7·9	0·2	60·6	0·19	35·63	15·49	
63	Öc.....	11·9	1·5	148·1	0·62	37·76	2·47	
72	Öd.....	7·3	—	146·3	—	63·44	3·87	
Samtliga SJ elektrolok		586·3	891·6	12 246·4	1·36	17·95	0·46	
varav å I—V distr. utom malm- banan.....		543·3	789·4	10 086·4	1·28	15·61	0·41	
* * malmbanan.....		43·0	96·8	2 105·4	2·95	60·44	1·15	
* * främ. jvg (Rgn—Narvik)		.	5·4	54·6	3·32	33·56	0·47	
Elektromotorvagnar								
Normalsp. (1 435 mm) (litt.-gruppnr 01)		14·4	8·8	176·4	0·50	10·04	1·97	
Förbränningsmotorvagnar⁶								
Normalsp. (1 435 mm) (litt.-gruppnr 11, 12)		8·1	3 059	16	73·6	94·9		
Smalsp. (891 mm) (litt.-gruppnr 13, 14)		3·0	2 626	18	19·3	29·8		
Medel- antal vagnar i tjänst			Bränsleförbrukning					
			Gengas-		Brännolja	Bensin, bentyl		
			ved	kol	»solar»	och motyl		
			hl	hl	tusental liter	liter		
Normalsp. (1 435 mm) (litt.-gruppnr 11, 12)		8·1	3 059	16	73·6	94·9		
Smalsp. (891 mm) (litt.-gruppnr 13, 14)		3·0	2 626	18	19·3	29·8		
Medel- antal vagnar i tjänst			K o s t n a d e r					
			Totala, tusental kr.		Per 100 motor- vagnkm, kr.		Per 1 000 bruttotonkm i tåg-tjänst, kr.³	
			Bränsle³	Smörj- medel²	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll
Normalspåriga.....		8·1	38·7	4·2	190·2	11·48	1·25	56·42
Smalspåriga.....		3·0	18·9	2·3	44·7	16·53	2·01	39·14
			Bränsle	Smörj- medel²	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll
Normalspåriga.....		8·1	38·7	4·2	190·2	11·48	1·25	56·42
Smalspåriga.....		3·0	18·9	2·3	44·7	16·53	2·01	39·14

¹ Uppgifter rörande elektroloken och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tills vidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifters uteslutande ur 1932 års drifttjänststatistik; se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 58. — 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 tåg-tjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalen ingå icke tonkm av lok. Av tonkm för motorvagnar är så stor del, som svarar mot 1 axel, räknad som tonkm av lok. — ⁴ Se not 4 sid. 51. — 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. 62.

Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar

Vagnslag och littera	Antal vagnaxlar i medeltal under året ¹	Vagnaxelkm av SJ vagnar i tusental ²				Vagnaxelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad ³	
		Å SJ	Å främmande järnvägar	I färjetrafik å svensk sträcka	Summa		kronor	pr 1000 vagnaxelkm kr.
<i>Personvagnar</i>								
2-axliga: C, EC.....	1 916	82 192	460	2	82 654	43 139	2 629 350	31·81
CD, ECD.....	32	1 303	—	—	1 303	40 719	370 288	20·68
CDF, ECDF.....	10	300	—	—	300	30 000		
CF, ECF.....	380	16 284	15	—	16 299	42 892		
4-axliga: CC2.....	212	18 540	11	—	18 551	87 505	302 857	16·33
Summa	2 550	118 619	486	2	119 107	46 709	3 302 495	27·73
4-axliga: Ao.....	232	20 761	1 443	194	22 398	96 543	562 085	25·10
ABCo.....	40	8 591	30	—	8 621	215 525	782 431	14·75
ACo.....	204	43 172	1 204	60	44 436	217 824		
Bo, EBo.....	260	35 624	951	5	36 580	140 692	445 474	12·18
BCo, EBCo.....	1 648	197 300	3 367	1	200 668	121 765	3 389 440	16·89
BFo, EBFo.....	60	7 176	6	—	7 182	119 700	101 462	13·69
EBDo.....	4	228	—	—	228	57 000		
Co, ECo.....	3 788	415 640	5 090	48	420 778	111 082	5 890 073	14·00
CDo, ECDo, ECDFo.....	60	5 412	—	—	5 412	90 200	347 279	10·24
CFo, ECFo.....	180	26 556	1 940	8	28 504	158 356		
Ro.....	152	20 232	506	—	20 738	136 434	345 136	16·64
RCo.....	20	2 904	—	—	2 904	145 200	67 024	23·08
Summa	6 648	783 596	14 537	316	798 449	120 104	11 930 404	14·94
<i>Post- och resgodsvagnar</i>								
2-axliga: D, ED.....	40	3 096	—	—	3 096	77 400	117 953	17·54
DF.....	76	3 619	9	—	3 628	47 737		
F, EF.....	1 482	142 573	1 433	1	144 007	97 171	839 915	5·83
Summa	1 598	149 288	1 442	1	150 731	94 325	957 868	6·33
4-axliga: Do, EDo.....	104	11 496	1 047	—	12 543	120 606	133 603	10·63
DFo, EDFo.....	416	43 877	646	—	44 523	107 026	423 132	9·50
Fo, EFo.....	296	42 040	477	14	42 531	143 686	190 607	4·48
Summa	816	97 413	2 170	14	99 597	122 055	747 342	7·50
Summa person-, post- och resgodsvagnar.....	11 612	1 148 916	18 635	333	1 167 884	100 576	16 938 109	14·50
Häraf smalspåriga.....	662	—	—	—	40 787	61 612	540 330	13·25
<i>Slutna godsvagnar</i>								
2-axliga: G, H.....	20 961	590 872	451 210	141	642 223	30 639	4 435 063	6·91
Häraf smalspåriga.....	961	9 660	241	—	9 901	10 303	129 512	13·08
<i>Öppna gods- och specialvagnar</i>								
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q; 3-axliga: Ia, M, Q 12, 34, Sa; 4-, 6- och 10-axliga: Ib, Mb, Ob, Q, Sb, d.	48 100	1 018 133	462 589	261	1 080 983	22 474	6 228 305	⁵ 7·34
Häraf smalspåriga.....	4 471	27 265	294	—	27 559	6 164	371 115	⁶ 13·47
Malmvagnar (å malm.) 3-axl.: M	10 251	101 416	18 871	—	120 287	11 734	1 164 168	9·68
Trafikpresenningar.....	—	—	—	—	—	—	1 431 447	1·37

¹ Inklusive 1 695 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika gator, vilka vagnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 60 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhörande 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 1 695 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen: av person-, post- och resgodsvagnar 20 191 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 122 630 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsvagnar och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 16 324 000 km. Icke heller ingå här av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda vagnaxelkm. För dessa fordon räknas endast »lokk» (se sid. 50 och 54), 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 vagnaxelkm. — ⁵ Inkl. kostnad för trafikpresenningar (se nedan). Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omnämnda, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxelkm (22 474 × 1 695 = 38 093 430), vilket antal troligen är i överkant. — ⁶ Exkl. kostnad för trafikpresenningar.

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

	Antal rep. resp. rev.	Per 100 fordon av hela antalet vid årets början befintliga sådana
Elektrolok, reparationer.....	704	121·80
Ånglok, "	663	76·29
Tendrar, "	241	44·30
Lokpannor, "	388	¹ 44·65
Motorvagnar, revisioner och reparationer.....	44	125·71
Rälsbussar, reparationer.....	142	63·96
<i>Person-, post- och resgodsvagnar:</i>		
Fyraaxliga vagnar (boggivagnar), revisioner (exkl. »storrevisioner»).....	2 471	135·40
» » » » » » (»storrevisioner»).....	304	16·66
Tvåaxliga vagnar, revisioner (exkl. »storrevisioner»).....	1 349	65·42
» » » » » » (»storrevisioner»).....	344	16·68
<i>Godsvagnar:</i>		
Slutna, revisioner (exkl. »storrevisioner»).....	1 915	18·29
» » » » » » (»storrevisioner»).....	1 345	12·84
Öppna, " (exkl. »storrevisioner»).....	2 850	13·39
» » » » » » (»storrevisioner»).....	2 184	10·26
Malmvagnar, revisioner.....	856	22·84

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision». Under treårsperioden 1944—1946 undergingo 912 boggivagnar och 1 195 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

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

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok

Littera	Elektrolok											
	Huvudverkstäder											
	Örebro			Malmö			Notviken			Samtliga huvudverkstäder		
	Rep.-klass											
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Bg	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Bs	4	1	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—
Dg	—	—	23	92	8	81	—	—	10	92	8	114
Dk	1	—	8	68	—	14	—	—	3	69	—	25
Ds	—	—	3	43	1	24	—	—	—	43	1	27
F	2	—	10	—	—	—	—	—	—	2	—	10
Ha	13	—	40	—	—	1	—	—	—	13	—	41
Hb	6	2	15	—	—	4	—	—	—	6	2	19
He	5	—	11	—	—	4	—	—	—	5	—	15
Hd	2	—	3	—	—	—	—	—	—	2	—	3
M	—	—	—	—	—	—	6	6	42	6	6	42
Oa	—	—	—	—	—	—	6	—	6	6	—	6
Ob	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Od	—	—	—	—	—	—	3	—	6	3	—	6
Of	—	—	2	—	—	—	5	—	8	5	—	10
Of2	—	—	—	—	—	—	7	—	11	7	—	11
Pa	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Pb	—	—	—	3	—	8	—	—	—	3	—	8
Ua	1	—	1	—	—	—	1	—	—	2	—	1
Ub	14	—	19	7	—	15	4	—	—	25	—	34
Uc	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Öa	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	3
Öb	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	2
Öc	2	—	4	—	—	—	—	—	—	2	—	4
Öd	1	—	2	—	—	—	—	—	1	1	—	3
Summa	52	3	144	213	9	152	35	6	90	300	18	386

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok (forts.)

Littera	Å n g l o k																													
	H u v u d v e r k s t ä d e r																													
	Örebro		Tillberga		Borås		Malmö och Ystad		Halmstad och Ronneby		Östersund		Notvikten		Samtliga huvudverkstäder		Driftverkstäder ^e		Kalmar Verkst. A.-B.											
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C										
A	4	1	1	1	3	7	2	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	7	6	23										
B	19	8	4	5	11	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	21	32										
C	—	1	—	1	1	4	—	2	3	—	—	—	1	—	—	—	—	1	5	7										
E	13	2	5	2	3	4	5	4	7	5	4	2	4	17	14	1	—	46	29	22										
G	2	6	—	—	—	3	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	4										
J	2	—	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6	4										
K	4	—	3	1	—	3	7	6	4	2	4	3	6	5	2	—	—	22	12	24										
L	9	2	1	1	3	8	5	5	8	5	13	3	6	17	1	4	—	37	30	24										
N	7	—	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	15	—	4										
S	9	—	1	2	1	3	2	1	3	9	13	21	—	1	2	1	—	22	17	30										
T	2	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1										
W	1	—	2	—	—	—	1	—	—	2	1	1	—	—	—	1	—	4	1	4										
A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2										
Smalsp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
Summa	72	20	20	13	23	54	32	19	32	27	40	43	19	26	29	49	19	3	—	1	—	212	148	186	—	55	36	14	11	1

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

¹ Härav 1 i Malmö. ² Rep. i Malmö. ³ Härav 4 i Malmö. ⁴ Härav 6 i Malmö. ⁵ Rep. i Ronneby. ⁶ Linköping (1 L-lok kl. B), Kristinehamn (2 B-, 2 E-, 4 J-, 3 S-lok kl. B), Bollnäs (2 S-lok kl. B), Gävle (3 B-, 2 E-, 1 G-, 2 J-, 2 S-lok kl. B), Ånge (1 B-, 2 E-, 1 L-lok kl. B), 1 L-lok kl. C), Vännäs (10 E-, 1 G-, 2 N-lok kl. B, 5 E-, 1 J-, 1 L-, 2 S-lok kl. C), Kristianstad (3 S-lok kl. B, 2 J-, 3 L-, 3 S-, 1 W-lok kl. C), Karlskrona (1 E-, 3 J-, 7 L-, 2 S-, 1 W-lok kl. C), Växjö (2 smalspårlok kl. B).

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade motorvagnar och rälsbussar

Motorvagnar										Rälsbussar										
Littera	Huvudverkstäder									Littera	Huvudverkstäder									Dvst.
	Örebro			Malmö			Samtliga huvudverkst.				Örebro			Halmstad			Samtliga huvudverkst.			Ck
	Rep.-klass										Rep.-klass									
	A	B	C	A	B	C	A	B	C		A	B	C	A	B	C	A	B	C	B
<i>Normal-spår</i>									<i>Normal-spår</i>											
Xa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	Y.....	8	13	1	—	2	3	8	15	4	1	—
Xoa2....	—	—	—	—	—	2	—	—	Yo.....	7	9	2	—	4	4	7	13	6	—	—
Xoa4....	—	—	—	6	1	23	6	1	Yo1....	22	24	1	—	3	3	22	27	4	—	—
X2.....	—	—	1	—	—	—	—	1	Yo2....	—	—	—	—	3	3	—	3	3	—	—
Xo5.....	—	1	—	—	—	—	—	1	Yo3....	—	—	—	—	—	5	—	—	5	—	—
Xo6.....	—	2	1	—	—	—	—	2	YDo1...	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
XF1....	—	—	—	—	—	—	13	—												
Summa	—	3	2	6	1	25	9	4	Summa	37	46	5	—	12	18	37	58	23		1
<i>Smal-spår</i>									<i>Smal-spår</i>											
Xo4p...	—	1	—	—	—	—	—	1	Yp.....	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	3
									Yo1p...	4	8	—	—	—	—	4	8	—	—	1
									Yop....	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—
									Yo1t...	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	1
Summa	—	1	—	—	—	—	—	1	Summa	4	13	—	—	—	1	4	13	1	—	5
S:a s:m	—	4	2	6	1	25	9	5	S:a s:m	41	59	5	—	12	19	41	71	24	—	6

¹ Rep. i Halmstad. — ² Rep. i Notviken.

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor

Littera	Huvudverkstäder															Drift- och priv. verkstäder					
	Örebro och Tillberga ¹					Borås		Ystad, Halmstad ² och Ronneby ²			Östersund					Samtliga huvudverkst.		Växjö och Kristianstad ³		Kalmar Verkstads A.-B.	
	Rep.-klass																				
	II	III	IV	V	III	V	II	III	V	III	IV	V	II	III	IV	V	IV	V	II	III	V
A.....	2	4	—	8	2	—	—	—	—	—	—	—	2	6	—	8	—	—	—	—	—
B.....	8	15	2	19	—	—	—	2	5	—	—	—	8	17	2	24	—	—	—	—	—
C.....	1	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	—	—	—
E.....	10	10	3	3	4	2	2	7	4	16	1	3	12	37	4	12	—	—	—	—	—
G.....	2	3	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	5	—	—	—	—	—
J.....	2	2	—	—	1	—	—	2	2	8	1	—	2	13	1	2	1	—	—	—	—
K.....	5	2	1	—	7	4	—	4	6	5	—	1	5	18	1	11	—	—	—	—	—
L.....	10	7	3	10	3	1	—	4	10	8	1	—	10	22	4	21	—	—	—	—	1
N.....	4	4	—	—	7	—	—	—	—	1	—	—	4	12	—	—	—	—	—	—	—
S.....	6	6	—	5	1	1	—	8	22	—	—	—	6	15	—	28	—	1	—	—	—
T.....	—	3	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	1	—	—	—	—	—
W.....	1	1	—	—	1	—	—	2	2	—	—	—	1	4	—	2	—	—	—	—	—
Smalsp.	—	—	—	—	—	—	4	8	14	—	—	—	4	8	—	14	1	—	4	12	8
Summa	51	58	9	52	28	8	6	37	66	38	3	4	57	161	12	130	2	1	4	13	8

¹ Tillberga (1 A-, 2 B-, 1 C-, 1 K-, 1 L-, 1 S-panna kl. II, 3 B-, 2 E-, 1 S-panna kl. III, 7 A-, 13 B-, 2 C-, 3 E-, 7 L-, 4 S-pannor kl. V). — ² Halmstad (2 E-pannor kl. II, 2 E-, 1 K-, 1 smalspårslokpanna kl. III, 1 L-, 1 S-panna kl. V), Ronneby (25 pannor, smalsp., varav 4 kl. II, 7 kl. III och 14 kl. V). — ³ Kristianstad (1 S-panna kl. V).

Antal vid verkstäderna reparerade tendrar

Littera	Huvudverkstäder												Driftverkstäder ³ och Kalmar Verkstads AB ⁴		
	Örebro och Tillberga ¹			Borås			Östersund		Ystad, Halmstad ² och Ronneby ²		Samtliga huvudverkst.				
	Rep.-klass														
	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	a	b	c	a	b
A.....	15	13	1	2	1	1	—	1	—	—	17	15	2	—	3
B.....	3	2	—	—	—	—	—	—	2	1	5	3	—	—	—
C.....	16	12	—	4	3	—	1	1	—	—	21	16	—	—	—
E.....	2	1	—	3	3	—	—	2	5	4	10	10	—	—	—
G.....	2	6	—	1	—	—	—	—	—	—	3	6	—	—	1
K.....	—	—	—	1	1	1	—	—	1	1	2	2	1	—	—
L.....	21	6	—	5	5	—	34	12	8	15	68	38	—	1	3
Smalsp....	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	2	4	—	3	5
Summa	59	40	1	16	13	2	35	16	18	25	120	94	3	4	12

¹ Tillberga (3 A-, 2 B-, 3 C-, 2 L-tendrar kl. a, 7 A-, 2 B-, 9 C-, 1 E-, 2 L-tendrar kl. b, 1 A-tender kl. c). — ² Halmstad (4 E-, 1 K-tender kl. a, 1 E-tender, 4 L-tendrar kl. b.), Ronneby (6 tendrar, smalsp., varav 2 kl. a och 4 kl. b). — ³ Linköping (1 L-tender kl. b), Gävle (3 A-, 1 G-, 2 L-tendrar kl. b). — ⁴ Kalmar Verkstads AB (1 L-tender kl. a, 8 tendrar, smalsp., varav 3 kl. a och 5 kl. b).

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar

Antal vid årets början befintliga ¹ Revisionsbeteckningar ²	Person-, post- och resgodsvagnar				Godsvagnar					
	Boggivagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malmvagnar	
	1 825	2 062	10 471	21 287	3 748					
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	
<i>Huvudverkstäder</i>										
Örebro	2	137	—	—	—	—	—	—	1	—
Tomtebodö.....	1 426	—	248	4	8	—	—	—	—	—
Tillberga	305	—	187	1	63	12	73	28	—	—
Göteborg	196	1	405	124	956	833	977	1 030	9	—
Varberg	246	—	165	27	38	18	1	2	—	—
Malmö	15	152	6	110	20	1	—	—	—	—
Hälsingborg	1	—	—	—	287	228	370	522	77	—
Ronneby	51	10	71	7	37	—	192	—	—	—
Östersund	122	—	65	46	—	—	—	—	—	—
Bollnäs	1	—	81	18	489	213	977	369	—	—
Notviken	74	—	103	1	17	1	260	75	770	—
Summa	2 439	300	1 331	338	1 915	1 306	2 850	2 027	856	—
<i>Driftverkstäder</i>										
Borås	—	—	—	—	—	1	—	8	—	—
Uddevalla	6	—	7	—	—	6	—	45	—	—
Falkenberg	1	—	—	—	—	6	—	15	—	—
Summa	7	—	7	—	—	13	—	68	—	—
Kalmar Verkstads AB	25	4	11	6	—	26	—	49	—	—

¹ Antalen av de 4-axliga s. k. Jakobsvagnarna (litt. CC2, 53 befintliga) hava evaluerats 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 och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna

Driftstörningar

Antalet driftstörningar år 1946 utvisar för statens järnvägar utom malmbanan en minskning med 11·5 % i förhållande till år 1945. Motsvarande siffra för malmbanan utvisar en ökning med 20·8 %. Antalet störningar 1946, deras fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas medelvaraktighet framgå av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp	D r i f t s t ö r n i n g a r									
	SJ utom malmbanan					Malmbanan				
	Summa	Antal			Medelvaraktighet per fall, minuter	Summa	Antal			Medelvaraktighet per fall, minuter
		Per 100 km spårängd för eldrift (= motsvarande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall			Per 100 km spårängd för eldrift (= motsvarande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall	
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	755	11·2	17·5	2·85	15·1	604	95·3	129·4	31·12	7·1
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar..	1 117	16·6	25·9	4·22	1·3	89	14·0	19·1	4·58	1·4
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.....	43	0·6	1·0	0·16	1·2	—	—	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde.....	568	8·4	13·1	2·15	1·1	38	6·0	8·2	1·96	0·9
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	1 937	28·8	44·8	7·31	1·8	14	2·2	3·0	0·72	2·1
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	449	6·7	10·4	1·70	9·2	37	5·8	7·9	1·90	12·4
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	100	1·5	2·3	0·38	2·5	11	1·7	2·4	0·57	1·6
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	101	1·5	2·3	0·38	1·9	10	1·6	2·1	0·52	5·5
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	154	2·2	3·6	0·58	6·1	11	1·7	2·4	0·57	88·1
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	58	0·9	1·3	0·22	4·0	2	0·3	0·4	0·10	10·5
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar..	30	0·4	0·7	0·11	2·3	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycksfall såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.....	90	1·3	2·1	0·34	19·3	—	—	—	—	—
13. Opppgiven orsak.....	21 034	313·1	488·1	79·60	0·2	1 125	177·4	241·0	57·96	0·4
Summa år 1946	26 486	393·3	613·2	100·0	1·1	1 941	306·1	415·8	100·0	3·3
» » 1945	30 362	455·8	716·7		1·0	1 606	246·5	344·0		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

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, matarledningarna till kontaktledningsnätet oavsiktligt varit satta ur funktion.

Minskningen i störningsfrekvensen vid statens järnvägar utom malmbanan uppväges i någon mån av en ökning i varaktighetstiden. Denna ökning är emellertid så pass obetydlig, att totala driftavbrottstiden understiger föregående årets. Ökningen i varaktighetstiden har huvudsakligast förorsakats av orsaksgrupperna 6 och 12. Dessa störningar äro delvis av sådan karaktär, att deras avhjälpande fordrar en relativt stor kraftinsats och arbetstid, varav en ökning i störningarnas varaktighetstid följer.

Beträffande minskningen i antalet störningar uppgår denna för orsaksgrupperna 2 och 5, vilka förutom grupp 13 omfattar största antalet störningar, till resp. 31 och 20 %. För grupp 5 har detta resultat uppnåtts med dels förstärkning av omformarstationerna med flera aggregat, dels genom paralleldrif av flera stationer.

Antalet störningar i relation till det elektrifierade järnvägsnätets storlek visar en påtaglig minskning.

För malmbanans vidkommande har ökningen i antalet störningar praktiskt taget uteslutande förorsakats av avbrott i energitillförseln (grupp 1), där ökningen utgör 47 % jämfört med 1945 års siffra. Medelvaraktighetstiden för samtliga störningar har däremot minskat något.

Efterföljande sammanställning visar driftstörningarnas inom orsaksgrupperna 1—12 fördelning åren 1942—1946 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.	1946	1945	1944	1943	1942
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	34	11	4	7	11	43	62	14	8	16	7	2	219	141	209	233	211
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorvagnar....	14	20	30	15	8	16	11	19	14	9	14	25	195	200	201	181	206
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	1	3	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	7	78	33	177	163
4. Jordslutning genom lok vid lastområde.....	9	7	8	6	9	9	11	12	7	6	7	7	98	77	95	73	95
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	33	34	28	19	17	22	33	21	19	23	37	28	314	292	284	203	179
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	8	5	5	8	8	7	8	8	6	4	7	5	79	127	78	64	62
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	—	—	1	2	1	2	4	3	2	2	—	—	17	17	24	10	18
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar.....	—	—	—	—	—	6	9	1	1	—	—	—	17	24	21	21	17
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	2	1	2	—	3	2	10	2	2	1	—	1	26	18	25	20	24
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	1	—	—	—	1	2	2	—	2	—	1	—	9	7	11	6	11
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar.....	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	4	5	7	6	5
12. Jordslutning genom olycks- händelser såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	1	3	1	1	1	1	2	1	1	3	—	—	15	14	12	6	9
Summa år 1946	104	84	80	58	59	110	154	81	63	64	73	70	1000	—	—	—	—
» » 1945	68	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

Nedanstående sammanställning visar den procentuella relationen i avrundade tal mellan antalen störningar av olika varaktighet under senaste femårsperioden.

B a n d e l	Antal störningar i procent av hela antalet med en varaktighet i minuter av			
	intill 3·5	3·5—15	15—60	över 60
Statens järnvägar utom malmbanan år 1946....	96	3	1	—
» » » » » 1945....	96	3	1	—
» » » » » 1944....	95	4	1	—
» » » » » 1943....	93	5	2	—
» » » » » 1942....	95	4	1	—
Malmbanan år 1946.....	83	12	4	1
» » 1945.....	90	5	4	1
» » 1944.....	87	9	4	—
» » 1943.....	93	5	1	1
» » 1942.....	90	6	2	2

Hjälpkraftledningarna, medelst vilka energi för belysning och andra smärre kraftbehov distribueras, ha under året drabbats av ett mindre antal driftavbrott till följd av åkslag, isolatorfel eller mekanisk åverkan. Några långvariga avbrott ha ej rapporterats.

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmbanan inträffade år 1946 sammanlagt 43 driftavbrott (27 år 1945). Av dessa förorsakades 10 st. av överbelastning eller kortslutning, 2 st. av generatorfel, 25 st. av jordströmsutlösningar, 6 st. av isolatorfel. Driftavbrottens medelvaraktighet utgjorde år 1946 8·6 minuter mot 7·6 och totala avbrottstiden uppgick till 6·2 timmar mot 3·4 år 1945. De längsta avbrotten voro 3 st. på resp. 31, 43 och 60 minuter, av vilka det förstnämnda förorsakats av jordfel och de båda längsta av genomslagna isolatorkedjor.

Personliga olycksfall förorsakade av elektrisk ström

Under år 1946 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift och vid statens järnvägars lågspänningsnät sammanlagt 20 (20 år 1945) genom elektrisk ström förorsakade personliga olycksfall, varav 10 (9 år 1945) med dödlig utgång.

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

Lokpersonal

13/1 i Ängelholm. En lokförare förde med manöverstång upp en strömvtagare, som på grund av rådande kyla ej gick upp tillräckligt. Kontaktledningen hade tidigare varit spänningslös, varför han underlät att jorda manöverstången. Spänningen hade emellertid återkommit, och han fick ström genom kroppen. Brännskador utefter kroppens högra sida. Avled.

21/5 i Krylbo. Ett lokbiträde förde med en manöverstång, som han underlätit jordförbinda, upp ena strömvtagaren på ett lok. Lokets andra strömvtagare var uppfälld, varför ström passerade genom manöverstångens jordningslina, som förmodligen låg mot jord. Då lokbitrådets högra arm och vänstra ben voro i beröring med linan, erhöill han lindriga brännskador på dessa kroppsdelar. Återställd.

20/7 i Åkers styckebruk. En lokförare skulle undersöka en skada i maskinrummet på ett lok. Utan att förvissa sig om att strömvtagaren var nedfälld, öppnade han luckorna till huvudströmbrytarskåpet, varvid han fick en kraftig strömslöt och föll baklänges. Brännskador på höger hand och underarm samt på höger lår. Återställd.

14/11 på linjen Horndal—Byvalla. Ett maskinbiträde på ett lok träffades av en eldflamma, som slog upp från en av drivmotorerna genom explosionsartad antändning av koldamm från borstarna, då han öppnade motorns inspektionslucka. Brännskada på vänstra handens ryggsida. Återställd.

7/12 i Hagalunds övre. En lokförare, som tjänstgjorde som instruktör, skulle för eleverna peka ut ett fingerat fel under en felsökningsövning. Han råkade därvid komma i beröring med en strömförande skena, varvid ström passerade genom hans kropp från ena handen till den andra. Lindrigare nerv- och muskelskada i höger arm. Återställd.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning

28/2 i Uppsala. En reparatör var sysselsatt med arbeten för utbyte av en linjebrytare i driftcentralen. Då han skulle passa in en kopparskena, gick han av misstag in i fel strömbrytarefack och kom i beröring med en spänningsförande ledning. Brännskador på vänster hand och arm, skuldror och rygg. Avled.

2/3 i Sundsvall. En tillfällig arbetstagare, som var sysselsatt med att iordningställa fyren på ett ånglok, gick i avsikt att skyffla kol från tendern upp på lokets tak. Han kom därvid med handen i beröring med spänningsförande kontaktledning. Svåra brännskador på höger arm och vänster fot. Invaliditet.

3/4 på linjen Mjölby—Strålnäs. Ett banbiträde, som ledde ett arbetslag för utbyte av en 10 kV-säkring vid en i en linjestolpe uppställd transformator, kom sedan han utfört detta arbete i beröring med en förbiledning, som ingen i arbetslaget kommit ihåg att göra spänningslös. Brännskador på händerna samt ena foten. Avled.

23/6 i Vännäs. En stationsskrivare, som skulle manövrera ett par fällbommar med elektrisk manöverställare, fick, då han fattade om manöverställarens mässingshandtag, ström genom kroppen på grund av överledning från en ledare, vilkens isolering blivit förstörd. Han fick en chock och måste för dagen avbryta tjänstgöringen. Inga kvarstående skador.

8/7 i Södertälje S. Ett banbiträde var sysselsatt med revisionsarbeten på en linjebrytare i driftcentralen. Sedan brytaren tagits ur drift, skulle han pålägga jordningslina men glömde, att spänningen till brytaren ej blivit fränskild, varför en kraftig ljusbåge uppstod. Bländning och lindriga brännskador på högra underarmen. Återställd.

13/7 i Örebro. En stationskarl klättrade upp på ett i lokstallet stående lok för att putsa dess fönster. Han hade därvid tydligen tagit i strömavtagaren, ovetande att denna var spänningsförande genom en strömavtagarevagn. Strömmen passerade genom hela kroppen och han föll i golvet. Svåra brännskador, krossår i huvudet. Avled.

21/7 i Hagalunds övre. En stationskarl skulle sammankoppla den elektriska värmeledningen mellan två vagnar i ett tågsätt. Värmeström hade emellertid påkopplats tåget, varför ljusbåge uppstod. Brännskada på vänstra handen. Återställd.

25/7 i Uppsala. En förman i SJ vägbusssgarage var i färd med att montera en koffertbrygga på en vägbus, varvid han skulle använda en elektrisk handbormaskin. Maskinens skyddsledare hade emellertid av okunnig personal hopvridits med en av de övriga ledarna i skadden, varför maskinen var spänningsförande. Förmannen fick därför under arbetet ström genom kroppen och kunde ej släppa sitt grepp, förrän strömmen brutits. Brännskada på vänstra handens insida. Återställd.

16/10 i Ulvåker. En banvakt vid ledningsavdelningen var sysselsatt med arbeten för överflyttning av en matarlina i samband med dubbelspårsbyggnaden. Han hade därvid rest en steg mot återledningen och gått upp för att jordförbinda hjälpkraftledningen. Återledningens jordförbindningar hade på grund av diverse arbeten vid tillfället brutits på en sträcka av 15,6 km. Då samtidigt tåg var i rörelse på bangården, blev sålunda återledningens spänning ganska hög. Banvakten hade visserligen konstaterat detta men underlät det oaktat att jordförbinda återledningen. Då han kom i kontakt med denna med vänstra knäet, samtidigt som han höll fast med vänstra handen i en stolpe, fick han ström genom kroppen och förlorade medvetandet. Enda synliga skada var ett mindre brännsår på vänstra knäet. Avled.

Utomstående personer: Personal i lastnings- och lossningstjänst m. fl.

29/1 i Boden S. En magasinarbetare, som skulle börja lossning av halm från ett på lastspår uppställt tåg, klättrade upp på halmlasten och kom därvid i beröring med kontaktledningen, som var spänningsförande, emedan växlingsledaren glömt att fränskilja densamma. Halmens isolationsförmåga medverkade dock till att olycksfallet fick ett relativt lindrigt förlopp. Obedydliga brännskador på hjässan och fotsulorna. Återställd.

19/7 i Hälsingborg. En glasmästeriarbetare uppehöll sig på ett plattformstak, där han var sysselsatt med utbyte av trasiga glasrutor. Sedan ett tåg inkommit på det intilliggande spåret, var han ifärd med att sopa upp glasskrävor på taket. Han kom därunder i beröring med lokets strömavtagare, varvid överslag uppstod. Svåra brännskador utefter ansiktets och kroppens högra sida. Avled.

14/8 i Göteborg. En målare, som var sysselsatt med målningsarbeten på ledningsbryggor, klättrade innan ledningarna hunnit göras spänningslösa för dagens arbete upp i en stolpe och kom i beröring med en utliggare. Brännskador på armar, bröst och rygg. Avled.

26/9 i Ytterån. En målare klättrade upp i en stolpe för att måla avspänningslänkar vid hjälpkraftledningen. Bevakningsmannen hade emellertid glömt att urkoppla kontaktledningen, och då målaren kom i beröring med ett isolatorband, fick han ström genom kroppen och föll till marken. Brännskador på armarna och vänstra läret. Avled.

Utomstående personer: Obehöriga

1/5 i Göteborg. En 10-årig pojke klättrade under lek upp på taket till en godsvagn och kom i beröring med kontaktledningen, varvid hans kläder fattade eld och han föll till marken. Brännskador över hela kroppen. Avled.

13/6 i Mölndal. En person berövade sig avsiktligt livet genom att sätta sig i ledande förbindelse med förbigångsledningen.

Sträcka	Orsaksgrupp					
	111	112	113	114	121	122
Trelleborg—Malmö	—	—	—	—	—	—
Malmö—Hässleholm	—	—	—	—	—	—
Arlöv—Åstorp—Ramlösa, Teckomatorp—Hälsingborg	—	—	—	—	—	—
Hässleholm—Veinge—Åstorp	—	—	—	1	—	—
Åstorp—Hässleholm	—	—	—	—	—	—
Åstorp—Mölle, Hälsingborg—Ängelholm	—	—	—	—	—	—
Hässleholm—Alvesta	—	—	—	—	—	—
Alvesta—Nässjö	2	2	—	—	—	—
Nässjö—Mjölby	4	—	—	2	—	—
Veinge—Fjärås	4	—	—	1	—	—
Fjärås—Gubbero—Göteborg, Göteborg—Alingsås, Uddevalla—Olskroken—Gubbero, Almedal—Borås	3	7	1	—	—	—
Alingsås—Falköping	—	—	—	—	—	—
Falköping—Nässjö	1	—	—	1	—	—
Falköping—Moholm, Skövde—Karlsborg	4	—	—	—	—	—
Moholm—Hallsberg, Laxå—Kil	1	3	—	3	1	—
Kil—Charlottenberg	—	1	—	—	1	—
Hallsberg—Sköldinge	—	1	—	—	—	1
Hallsberg—Mjölby	5	—	—	—	1	—
Hallsberg—Frövi, Örebro S—Svartå	—	—	—	—	—	—
Frövi—Krylbo	2	2	1	—	1	—
Sköldinge—Södertälje S	1	1	—	—	—	—
Mjölby—Eksund	3	2	—	—	—	—
Eksund—Järna, Aby—Katrineholm	3	—	1	—	—	—
Södertälje S—Eskilstuna, Läggesta—Mariefred, Strängnäs—Åkers styckebruk, Skebokvarn—Stålboga	—	—	—	—	—	—
Södertälje S—Häggvik	3	3	2	—	—	—
Tomtebodå—Kungsängen	—	—	—	—	—	—
Häggvik—Uppsala	—	—	—	—	—	—
Uppsala—Älvkarleö	—	—	—	—	—	—
Uppsala—Krylbo	—	1	—	1	1	—
Älvkarleö—Ockelbo	—	—	—	—	—	—
Krylbo—Ockelbo	1	5	—	3	—	—
Ockelbo—Ljusdal	3	5	1	—	1	—
Ljusdal—Änge	3	4	3	—	1	1
Änge—Sundsvall	—	1	—	—	—	—
Änge—Bispgården, Bräcke—Östersund	2	11	—	—	1	—
Östersund—Duved	—	—	—	1	—	—
Duved—Storlien	—	—	—	—	—	—
Bispgården—Mellansel	2	8	—	—	2	—
Mellansel—Vännäs	5	2	—	—	1	—
Vännäs—Bastuträsk	2	1	—	—	1	—
Bastuträsk—Älvsbyn	—	—	—	—	—	—
Älvsbyn—Boden	—	—	—	—	—	—
Luleå—Riksgränsen	—	—	—	—	—	—
Summa	54	60	9	13	12	2

1. Nödfrånkoppling utförd för att hejda tåg.

11. Felaktigheter på tåget.

- 111. Varmgång.
- 112. Bromsfel.
- 113. Förskjutet last.
- 114. Övrigt.

12. Felexpedition av tåg.

- 121. Annat tåg på banan.

122. Småfordon på banan.

123. Övrigt.

13. Felaktigheter på banan.

- 131. Rälsbrott.
- 132. Kontaktledningsskador.
- 133. Förolyckade vagnar o. dyl.
- 134. Övrigt.

kopplingar

(se nedan)

123	131	132	133	134	211	212	213	221	222	223	311	312	321	322	33	Summa
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
1	—	—	—	1	1	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	3	—	—	5	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	14
—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	—	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	16	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	3	—	6	1	3	—	—	10	—	—	1	5	6	3	42	234

2. Nödfrånkoppling utförd för att åstadkomma spänningslöshet.

21. Ingripande vid elektriska olycksfall.
 211. Räddning av skadade personer.
 212. Hindrande av olycksfall.
 213. Övrigt.

22. Ingripande för arbeten invid kontaktledningen.
 221. Eldsvåda.
 222. Tågolycka.
 223. Övrigt.

3. Oavsiktliga nödfrånkopplingar.

31. Fel i driftcentral.
 311. Arbeta eller felmanöver.
 312. Övrigt.

32. Fel i telefonkabel eller trafikstation.

321. Arbeta i telefonbox.
 322. Övrigt.

33. Okända orsaker.

Organisationsavdelningen

Bedrivna arbetsstudier av större omfattning

1. Vid banavdelningen

Rälsutbyten å enkelspår

I anslutning till de erfarenheter, som gjorts vid tidigare utförda undersökningar, ha under året detaljerade arbetsplaner med kompletterande arbetsbeskrivningar jämte förslag till ackordspris utarbetats för rälsutbyten å 21 respektive 28 bansektionen.

Större spår förstärkningsarbeten

Som ett led i redan tidigare påbörjade undersökningar av makadamiseringsarbeten och större spår förstärkningsarbeten ha studier utförts å sträckan Mantorp—Sya, 2 bansektionen. Studiematerialet kommer att användas för liknande arbeten i framtiden.

Lastning och lossning av sliprar

Studier ha bedrivits vid två impregneringsplatser samt på några platser å linjen och ha avsett dels arbetsmetoderna, dels införskaffande av underlag för rättvisare ackordsättning. I vissa fall ha ackordsförslag framlagts.

Hittills har såväl lastning som lossning skett utan några maskinella hjälpmedel. (Vid impregneringsplatserna pågår dock hel omläggning av arbetsgången enligt inom förrådsbyrån utarbetade planer, varefter sliprarnas lastning och lossning å dessa platser kommer att ske maskinellt.)

Studierna beträffande lastning och lossning å linjen ha endast berört mindre mängder, varför ytterligare omfattande studier återstå.

Justeringslyft och slipersstoppning

I samband med införandet av ny ballaststoppmaskin (typ Scheuchzer) vid justeringslyft och slipersstoppning i dubbelspår på 10 bansektionen har detta arbete studerats.

Arbetsmetoder och lagsammansättning under olika arbetsförhållanden ha fastställts med ledning av studierna. Ackordsförslag har utlämnats och godkänts. Resultatet av stoppningsarbetet har undersökts på vissa provsträckor.

Vid jämförelse med tidigare metoder för slipersstoppning innebär användande av den nya maskinen en avsevärd förbättring både i tekniskt och ekonomiskt avseende.

Slipersutbyte

Tidigare påbörjade prov med en slipersutdragare att användas vid slipersutbytet ha delvis fortsatts under året. Härvid har framkommit att denna huvudsakligen har sin användning begränsad till linjer med svårarbetad grusballast och underläggsplattor.

Signal- och säkerhetsanläggningen i Spånga

Arbetena vid införandet av en ny komplett signal- och säkerhetsanläggning omfattande elektriskt ställverk med el. register, fullständig förregling av alla växlar och signaler ha studerats.

Ändamålet med studierna på dessa arbeten var att åstadkomma rationaliseringar, skaffa underlag för planering och förkalkylering för kommande arbeten på andra platser samt att få material för ackordsättning. Studierna ha i första hand omfattat sådana delarbeten, som mer eller mindre oförändrade ingå i signal- och säkerhetsanläggningar, samt arbetsorganisationen i stort.

Genom införande av ny byggnadsorganisation och även genom reglering av ackordsättningen väntar man sig kunna uppnå stora besparingar.

Bansektionernas organisation och planering av arbeten m. m.

De i drifttjänststatistiken för år 1945 omnämnda undersökningarna och proven, som i huvudsak äro förlagda till 28 bansektionen, ha fortsatt och i vissa avseenden utvidgats.

2. Vid trafikavdelningen

Utrönande av orsakerna till tåg förseningarna (Tågföringen beträffande personförande tåg)

Tidigare erhållet studiematerial har vidare bearbetats och en del påbörjade arbeten ha avslutats. Sålunda har den s. k. försorteringen efter ingående prov på olika linjer slutgiltigt införts över hela statsbanenätet, varvid planerna för försorteringen inarbetats i gällande transportplaner. Standardiseringen av plattformsfordon har genomförts och katalog i form av »Meddelande från organisationsavdelningen Ta nr 3» framlagts i koncept. I syfte att få ett enklare och snabbare utbyte av res- och ilgods ha prov med användning av containers företagits. För att effektivisera arbetsledningen har efter diverse omarbetningar slutgiltigt korrekturkoncept till en handledning i arbetsledning uppgjorts. Handledningen, som beräknas bli tryckt i början av 1948, vänder sig speciellt till det lägre arbetsbefälet och utges som »Meddelande från organisationsavdelningen Ta nr 2».

Undersökningar och prov ha igångsatts för att åstadkomma en enhetlig plattformsskyltning. Förslag till skyltning ha uppgjorts och genomförts för ett flertal stationer.

Slutligen ha uppgjorts förslag till tekniska förbättringar för ett flertal stationer, varjämte allmänna undersökningar angående behov av A-signaler, elektriskt manövrerade bommar, automatisk bomfällning m. m. igångsatts, allt i syfte att ernå såväl personalbesparingar som snabbare och säkrare tågexpediering.

Rationalisering av arbetet i fraktgods- och omlastningsmagasin

De tidigare påbörjade principiella undersökningarna inom godsmagasinstjänsten ha under år 1946 fortsatt. En sammanfattning av resultatet av dessa undersökningar har gjorts i »Meddelande från organisationsavdelningen, Ta nr 1, Synpunkter på arbetsorganisation m. m. i godsmagasin».

Under året ha direkta rationaliseringsstudier av organisationsavdelningen företagits på godsmagasinen vid Boden C, Halmstad C, Krylbo, Linköping C och Motala C. För samtliga angivna magasin föreligger beslut om åtgärder enligt organisationsavdelningens förslag. I fallen Boden C, Krylbo och Linköping C bygga de uppgjorda rationaliseringsförslagen på användning av gaffeltruckar och lastpallar.

Den konsulterande verksamheten har fortgått och innefattat granskning av ritningar till om- och nybyggnader av godsmagasin, granskning av rekvisitioner och arbetsredskap för godsmagasin samt lämnande av råd och anvisningar vid planering av godsmagasin och val av arbetsredskap.

Rationalisering av arbetet i ilgodsmagasin

De tidigare omnämnda undersökningarna av principiell karaktär ha även omfattat ilgodsmagasinstjänsten. Synpunkter m. m. ha framlagts i »Meddelande från organisationsavdelningen, Ta nr 1».

Under året ha olika rationaliseringsåtgärder vidtagits eller förslag därtill utveckats å vissa av de större ilgodsmagasinen, främst bestående i transport av godset i större enheter än tidigare. Prov ha även planerats med användning av gaffeltruckar och lastpallar eller containers för ilgods.

Förslag till ombyggnader och omändringar av magasinlokaler ha utarbetats samt olika alternativa förslag till mekaniska transportanordningar (transportband) uppgjorts. I övrigt ha ritningar till om- och nybyggnader granskats liksom rekvisitioner av arbetsredskap.

Omlastning av vagnslaster mellan normal- och smalspåriga banor

Till stöd för avtalsförhandlingar har ett vidlyftigt statistiskt material bearbetats och vissa ackordsförslag ha uppgjorts. Efter framställning från Järnvägsmannaförbundet ha arbetsstudier återupptagits för justering av ackorden å i

första hand tre omlastningsstationer. Jämsides härmed ha förslag till rationalisering och förbättring av de tekniska hjälpmedlen m. m. utarbetats.

Växlings tjänsten

De första studierna inom godsvagnsrangertjänsten förlades till Norrköping. På denna station fanns möjlighet att studera dels planväxling på en rangerbangård, Ståthöga, dels industri- och hamnväxling samt magasinsväxling. Under försöksstudierna provades olika metoder för registrering av såväl växlingsmaskinernas som växlingspersonalens arbete. En liknande försöksstudie gjordes senare även i Falköping och Halmstad.

Rönen under dessa försöksstudier hava framlagts i promemorior med förslag till olika åtgärder för rationalisering av växlingsarbetet i Norrköping och Halmstad.

Efter framställning från såväl vederbörande personalorganisation som linjebefäl har avdelningen vidare arbetsstuderat växlingen vid Sannegården för fastställande av den erforderliga personalstyrkan i växlingstågen där. Resultatet av studierna har överlämnats till linjebefälet och personalorganisationen.

Förundersökningar rörande möjligheterna att använda icke spårbunden dragkraft (jeep, traktor, locopulseur) i viss slags växlingstjänst ha igångsatts på ett flertal stationer. Prov ha vidare företagits med olika typer av vagnskjutare och snöröjningsredskap för rangertjänsten.

I samband med växlingsundersökningarna har även uppdragits åt organisationsavdelningen att undersöka möjligheterna att minska antalet rangerskador på gods och vagnmateriel. Förslag till åtgärder hava framlagts i en promemoria angående undersökningarna i detta syfte på huvudrangerbangårdarna.

Under året påbörjades undersökningar rörande möjligheterna att genom anskaffandet av modern maskinell utrustning (spårbromsar, växelomläggningsmaskiner m. m.) mekanisera arbetet på de större rangerbangårdarna.

3. Vid maskinavdelningen

Linjerevision av lok

De tidigare påbörjade studierna ha under år 1946 huvudsakligen bedrivits i Vännäs.

Där har under organisationsavdelningens medverkan praktiskt provats det översynsprogram för D-lok, som utarbetats av organisationsavdelningen i samråd med vederbörande fackbyråer och linjebefäl.

Vidare ha studier utförts å lok litt. M, och för dessa lok har ett principiellt liknande översynsprogram utarbetats. Även detta har tillämpats på prov i Vännäs sedan i september månad.

I samband med förenämnda studier och prov ha nya verktyg och hjälpmedel utprovats. Bl. a. har en tryckluftdriven fettspruta anskaffats och lysrörsbelysning för inspektionsgravar utprovats.

Förutom studierna i Vännäs ha förundersökningar gjorts beträffande linjerevision av Oa- och Of-lok i Kiruna.

Åtgärder ha vidtagits för införande av nytt översynsprogram för D-lok å 10 maskinsektionen i Malmö.

Putsning av lok

Förundersökningen av arbetet har utförts, och då den nuvarande handputsningsmetoden ansetts väl arbetskrävande har tanken på maskinell putsning uppkommit. För det ändamålet ha åtgärder vidtagits för anskaffning av lämplig putsningsmaskin, som beräknas bliva levererad till Hagalunds övre i början av år 1948.

Persontrafiken

Tidtabellen

Tidtabell nr 145

Den vid 1946 års ingång gällande tidtabellen, nr 145, tillämpades till och med den 2 juni 1946 med vissa ändringar, av vilka de viktigaste voro följande.

Fr. o. m. den 1 mars 1946 kunde persontågen 413 och 414 återigen framföras med koleldat lok mellan Sundsvall och Gävle. Gångtiderna på denna sträcka förkortades, så att anslutning erhöles i Sundsvall från tåg 2403 resp. till 2404, varigenom den direkta persontågförbindelsen Långsele—Stockholm—Långsele, som varit bruten sedan den 10 september 1945, återställdes. Tågen 2403 och 2404 omnummerades dock till 413 resp. 414 först i samband med tidtabellsskiftet i juni. Även en del andra, mindre betydande ändringar vidtogos i detta sammanhang (cirkulär 260/46).

Tidtabell nr 146

Tidtabell nr 146 trädde i kraft den 3 juni 1946. I likhet med vad som varit fallet de senaste åren, fastställdes även denna tidtabell att gälla tillsvidare. Anslags-tidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga, den senare gällande fr. o. m. den 9 september, då de speciella sommartågen indrogos.

Den nya tidtabellen, som i flera avseenden innebar avsevärda förbättringar, medförde

utökade tågplaner inte endast på huvudlinjerna utan även och i än högre grad på sekundärlinjerna,

avsevärt nedbringade restider i många viktiga relationer såsom Stockholm—övre Norrland, Stockholm—Härjedalen, Stockholm—Malmö, Stockholm—Oskarshamn, Oskarshamn—Halmstad m. fl. samt

ökad bekvämlighet i form av ett stort antal nya direkta sov- och sittvagnar. Särskilt anmärkningsvärd var dessutom den starkt ökade användningen av rälsbussar för snabbförbindelser av olika slag.

I cirkulär nr 418/1946 redogjordes i stora drag för de ur persontrafiksynpunkt mer betydelsefulla ändringarna och nyheterna. För mer detaljerade upplysningar härom hänvisas till den av styrelsen utarbetade pressnotisen, d. nr Pbr Tk 11/46. Av utrymmesskäl kunna i det följande blott omnämnas de allra viktigaste nyheterna.

Stockholm—Malmö.

För delsträckan Alvesta—Eslöv höjdes största tillåtna hastigheten från 100 km/tim till 120 km/tim, vilket möjliggjorde en del restidsförkortningar. På grund av vissa svårigheter att ge tågen den för körning med 120 km/tim föreskrivna sammansättningen kunde emellertid denna högre hastighet under tidtabell 146 endast utnyttjas för några få tåg, nämligen tågen 7, 8 (endast sommartid), 17 och 18.

Dagförbindelserna mellan Stockholm och Malmö förbättrades avsevärt genom inläggandet av de från övriga tåg helt fristående snälltågen nr 7 och 8. Med dessa tåg, som voro avsedda att gå året runt och som endast givits uppehåll på några få av de större stationerna, presterades de dittills kortaste restiderna Stockholm—Malmö—Stockholm för ordinarie tåg.

Dagsnålltågen nr 99 och 100 Stockholm—Nässjö—Kalmar och åter återinlades under sommaren i ungefär samma tidslägen som sommaren 1945.

Vardag före sön- och helgdag anordnades ett nytt dagsnälltåg nr 61 från Stockholm C 13.50, till Nässjö 19.13.

Ett tredje nattsnälltågpar, nr 1 och 2, inlades med sen avgångstid från Stockholm resp. Malmö. Genom denna utvidgning av nattågsplanen möjliggjordes inrättandet av nya sovvagnssträckor, nämligen Stockholm—Kristianstad och Stockholm—Ängelholm (vintertid Halmstad) och åter.

I syfte att förbättra förbindelserna mellan Norrköping, Linköping etc. å ena och Göteborg å andra sidan, insattes under sommaren för första gången direkta vagnar Stockholm—Göteborg och åter över Nässjö—Falköping dels i ovannämnda tåg nr 99 och 100, dels i nattågen nr 33 och 34. Sistnämnda vagnar, som på sträckan Nässjö—Falköping framfördes i de nyinlagda snälltågen nr 83 och 84 och som utgjordes av både sov- och sittvagnar, bibehöllos även under vintern dock endast 2 dagar i veckan i vardera riktningen.

Stockholm—Göteborg.

Snabbtågen nr 39 och 40 mellan Stockholm och Göteborg jämte anslutnings-tågen 1554 och 1553 till och från Strömstad återinlades under sommaren.

Middagssnälltågen nr 47 och 48 anordnades under hela tidtabellperioden.

Under sommaren utdrogos nattsnälltågen nr 13 (förutvarande tåg nr 29) och 14 från Laxå till Göteborg.

Charlottenberg—Laxå.

Från Charlottenberg till Laxå inlades ett nytt snälltåg nr 55 med anslutning i Laxå till snälltågen nr 47 och 48 Stockholm—Göteborg—Stockholm. Tåget medförde de direkta dagvagnarna från Oslo till Stockholm. I motsatt riktning utdrogos snälltåg 52 till Charlottenberg.

Göteborg—Malmö.

Dagsnälltågen nr 43 och 44 mellan Göteborg och Malmö, vilka de senaste åren varit anordnade endast sommartid, inlades att gå året runt.

Mellan Göteborg och Hässleholm inlades under sommaren ett nytt dagsnälltågpar, nr 67 och 68, med goda anslutningar i Hässleholm till och från såväl Malmö som Kristianstad och blekingestäderna och med direkta vagnar till och från Kristianstad.

Halmstad—Nässjö—Oskarshamn och Linköping—Hultsfred.

Ett nytt rälsbussnälltågpar nr 82—63 och 64—81 anordnades Halmstad—Nässjö—Oskarshamn och åter, från Halmstad C 8.00, till Oskarshamn 13.25 samt från Oskarshamn 13.45, till Halmstad C 19.26.

Nya rälsbussnälltåg, nr 66 och 65, anordnades Oskarshamn—Hultsfred—Linköping och åter med anslutning i Linköping till snälltåg nr 6 resp. från snälltåg nr 5, varigenom det blev möjligt att resa från Oskarshamn till Stockholm och åter på dagen.

Stockholm—Krylbo—Riksgränsen.

För snälltågen nr 21, 22, 93 och 94 kunde restiderna mellan Stockholm och övre Norrland avkortas med 1—2½ timmar, vilket möjliggjordes bl. a. genom nedskärning av uppehållstiderna, genom ett bättre tillgodogörande på V distriktet av de sedan något år tillbaka nya M-lokens prestationsförmåga samt för tågs 94 del även därigenom, att tåget omlades att gå den kortare vägen över Gävle—Ockelbo.

Snälltågparet nr 93 och 94 uppdelades vidare på två snälltågpar, ett för trafiken på nedre Norrland, inbegripet Jämtland, nr 95 och 96, och ett för trafiken på övre

Norrland, nr 93 och 94. Trots att tåg 94 avgick $2\frac{1}{2}$ timmar senare från Stockholm C (kl. 17.00) kunde tåget ges praktiskt taget oförändrade ankomsttider i övre Norrland. Tåg 93 ankom Stockholm C drygt 1 timme tidigare än förut. Tågen 95 och 96 inlades i tågens 93 och 94 förutvarande lägen.

I likhet med de närmast föregående somrarna utdrogos dagsnälltågen nr 92 och 91 som snälltåg till Kiruna och därifrån som persontåg till Riksgränsen. I samband härmed inlades särskilda anslutningståg på flertalet sidolinjer.

Beträffande sovvagnstrafiken må nämnas, att direkt sovvagn insattes i tågen 94 och 93 mellan Stockholm och Skellefteå, att sovvagnen Mjölby—Storlien—Mjölby, som under senare år endast framförts mer sporadiskt, insattes dagligen året runt samt att sovvagnen mellan Stockholm och Långsele under sommaren utdrogs till och från Mellansel.

På Riksgränsbanan förbättrades förbindelserna avsevärt därigenom, att tågen 3776 och 3775 utdrogos från Gällivare till Kiruna och omvänt.

Övriga linjer.

Med anledning av jubileumsutställningen i Gävle anordnades under sommaren nya snabba persontåg från Stockholm, nr 402 och 401, rälsbuss från Västerås på morgonen och åter från Gävle på kvällen.

Mellan Östersund och Gällivare inlades på Inlandsbanan direkta snabbgående rälsbusståg, nr 2306 och 2305, tre dagar i veckan i vardera riktningen.

Mellan Bollnäs och Orsa inlades nya snabba rälsbusståg, nr 1451 och 1452, som bidrogo till att förkorta restiden mellan Stockholm och Härjedalen med omkring 2 timmar i vardera riktningen.

Den 9 september 1946 skedde övergången till vintertidtabell, i huvudsak innebärande att för sommarsäsongen speciellt anordnade tåg indrogos. I motsats till vad som varit fallet vid motsvarande tillfällen under de närmast föregående åren, var det denna gång icke nödvändigt att företaga några ytterligare indragningar av personförande tåg. Bland de tåg, som varit indragna tidigare vintrar men som nu fingo kvarligga i tidtabellen, kunna nämnas middagssnälltågen nr 47 och 48 mellan Stockholm och Göteborg samt snälltågen nr 43 och 44 på linjen Göteborg—Malmö.

I samband med övergången till vintertidtabell vidtogos även en del ändringar och utvidgningar av tidtabellen, av vilka här endast må nämnas följande.

I anslutning från snälltåg nr 7 och till snälltåg nr 8 mellan Stockholm och Malmö anordnades snälltåg nr 97 från Nässjö till Kalmar resp. snälltåg 98 från Kalmar till Nässjö. Tågen, som ersatte de indragna sommartågen nr 99 och 100, medförde genomgående sittvagn från och till Stockholm.

För linjerna från Göteborg till Kalmar och Karlskrona förbättrades förbindelserna avsevärt genom anordnandet av de nya rälsbussnälltågen nr 69 och 70 mellan Göteborg och Karlskrona samt nr 79 och 80 mellan Emmaboda och Kalmar. På sträckan Göteborg—Emmaboda framfördes i vardera tåget två rälsbussar, av vilka den ena var genomgående Göteborg—Karlskrona och åter, den andra Göteborg—Kalmar och åter. Man kunde nu resa från Göteborg 6.53 och vara framme i Karlskrona 13.49 och i Kalmar 13.45. I motsatt riktning gingo tågen från Karlskrona 14.52 och från Kalmar 14.53 med ankomst till Göteborg 21.44.

I cirkulär nr 616/46 redogjordes utförligt för de viktigare tidtabellsändringarna.

Antalet kilometer av snäll- och person- samt viss del av blandade tåg per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1938—1947

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	Per ban-km	Summa	Per ban-km	$\frac{1}{3}$ av sum-man	Per ban-km	Summa	Per 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
138	$\frac{15}{5}$ 1938— $\frac{4}{9}$ 1938	8 001	22 207	2·77	² 84 245	² 10·53	² 1 208	² 0·15	² 107 660	² 13·45
138	$\frac{5}{9}$ 1938— $\frac{14}{5}$ 1939	8 001	20 551	2·57	² 83 551	² 10·44	² 1 130	² 0·14	² 105 232	² 13·15
139	$\frac{15}{5}$ 1939— $\frac{3}{9}$ 1939	8 001	23 003	2·88	² 89 218	² 11·15	² 1 138	² 0·14	² 113 359	² 14·17
139	$\frac{4}{9}$ 1939— $\frac{30}{6}$ 1940	8 064	20 551	2·55	² 87 630	² 10·87	² 1 142	² 0·14	² 109 323	² 13·56
140	$\frac{1}{7}$ 1940— $\frac{1}{9}$ 1940	9 678	13 048	1·35	² 81 324	² 8·40	² 897	² 0·09	² 95 269	² 9·84
140	$\frac{2}{9}$ 1940— $\frac{15}{6}$ 1941	9 678	13 454	1·39	² 81 988	² 8·47	² 896	² 0·09	² 96 338	² 9·95
141	$\frac{16}{6}$ 1941— $\frac{31}{8}$ 1941	10 284	18 120	1·76	² 94 691	² 9·21	² 1 070	² 0·10	² 113 881	² 11·07
141	$\frac{1}{9}$ 1941— $\frac{14}{6}$ 1942	10 284	16 181	1·57	² 95 594	² 9·30	² 1 206	² 0·12	² 112 981	² 10·99
142	$\frac{15}{6}$ 1942— $\frac{14}{9}$ 1942	10 457	19 285	1·84	² 100 248	² 9·59	² 1 202	² 0·11	² 120 735	² 11·54
142	$\frac{15}{9}$ 1942— $\frac{8}{6}$ 1943	10 457	14 974	1·43	² 98 821	² 9·45	² 1 191	² 0·11	² 114 986	² 10·99
143	$\frac{7}{6}$ 1943— $\frac{5}{9}$ 1943	10 877	19 611	1·80	² 104 965	² 9·65	² 1 044	² 0·10	² 125 620	² 11·55
143	$\frac{6}{9}$ 1943— $\frac{4}{6}$ 1944	10 877	15 949	1·47	² 104 207	² 9·58	² 1 072	² 0·10	² 121 228	² 11·15
144	$\frac{5}{6}$ 1944— $\frac{17}{9}$ 1944	11 195	25 278	2·26	² 121 872	² 10·89	² 913	² 0·08	² 148 063	² 13·23
144	$\frac{18}{9}$ 1944— $\frac{10}{6}$ 1945	11 195	17 358	1·55	² 120 082	² 10·73	² 922	² 0·08	² 138 362	² 12·36
145	$\frac{11}{6}$ 1945— $\frac{9}{9}$ 1945	12 077	⁴ 26 120	² 2·16	² 138 345	² 11·45	² 964	² 0·08	² 165 429	² 13·70
145	$\frac{10}{9}$ 1945— $\frac{2}{6}$ 1946	12 324	⁵ 18 968	¹ 1·57	² 134 387	² 11·13	² 957	² 0·08	² 154 286	² 12·77
146	$\frac{3}{6}$ 1946— $\frac{8}{9}$ 1946	12 324	⁴ 30 476	² 2·47	² 153 987	² 12·49	² 989	² 0·08	² 185 452	² 15·05
146	$\frac{9}{9}$ 1946— $\frac{8}{6}$ 1947	12 324	⁵ 26 941	² 2·19	² 150 638	² 12·22	² 989	² 0·08	² 178 568	² 14·49

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

² Härav för:	rälsbuss-tåg	motorv.-tåg	³ Härav för:	rälsbuss-tåg	motorv.-tåg
under tidtab. nr 138.....	13 366	1 715	under tidtab. nr 138.....	14 128	1 810
" " " 139.....	17 380	1 683	" " " 139.....	16 965	1 966
" " " 140.....	9 667	4 151	" " " 140.....	10 101	4 129
" " " 141.....	14 268	1 447	" " " 141.....	15 237	1 322
" " " 142.....	16 375	2 136	" " " 142.....	16 689	2 310
" " " 143.....	16 978	1 958	" " " 143.....	17 230	1 983
" " " 144.....	23 517	1 593	" " " 144.....	24 413	1 558
" " " 145.....	29 167	1 183	" " " 145.....	29 901	1 896
" " " 146.....	37 926	2 205	" " " 146.....	37 512	2 237

⁴ Härav för:	rälsbusståg	⁵ Härav för:	rälsbusståg
under tidtab. nr 145.....	392	under tidtab. nr 145.....	392
" " " 146.....	1 587	" " " 146.....	2 342

Införlivade banor

På de med SJ den 1 januari 1946 införlivade Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar bibehölls tidtabellen oförändrad fram till tidtabellskiftet i juni.

Särskilda anordningar under vintersportsäsongen

För att underlätta resor under vintersportsäsongen anordnades under viss del av vintern och våren särskilda reselägenheter till och från Härjedalens och Västerdalarnas turistområden. Detaljerade bestämmelser rörande tåganordningar och framförandet av direkta vagnar m. m. för resorna meddelades i cirkulär nr 846/45 beträffande resorna till Härjedalen och i cirkulär nr 158/46 för resorna till Västerdalarna.

Sittplatsbiljetter

Försäljningen av sittplatsbiljetter utvidgades avsevärt fr. o. m. den 3 juni 1946 såväl med avseende på antalet försäljningsställen som antalet tåg, till vilka sittplatsbiljetter utlämnades. Detaljerade bestämmelser ang. sittplatsbiljettförsäljning samt reservering av sittplatser i tåg funnos intagna i cirkulär nr 401/46.

Reglering av persontrafiken från Stockholm

Även denna sommar vidtogs i likhet med sommaren 1945 en viss reglering av den långväga persontrafiken från Stockholm vid veckoskiftena. Regleringen avsåg snälltåg och viktigare persontåg, som avgingo från Stockholm C mellan kl. 12.00 fredagar och 13.00 måndagar under tiden 3 juni—19 augusti 1946.

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

Cykeltransporterna

Genom Kungl. brev den 18 januari 1946 bemyndigades järnvägsstyrelsen även-som förvaltning av i personsamtrafiken deltagande enskild järnväg att utan hinder av bestämmelserna i 31 § 2 mom. järnvägstrafikstadgan föreskriva, att cykel, vilken under tiden 3 juni—8 september 1946 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 kontinenten

Under året återupptogs den direkta trafiken med kontinenten, vilken trafik emellertid nu på grund av de mer eller mindre kaotiska förhållandena i Mellan-europa måste söka sig nya vägar. Sålunda upptogs regelbunden persontrafik dels med Östeuropa över den nya tåg färjeleden Trelleborg—Gdynia, dels med Väst-europa över Danmark. Trafiken på den gamla tåg färjeleden Trelleborg—Sassnitz förblev inställd under hela året.

a) *Via Trelleborg—Gdynia.*

Fr. o. m. den 25 april räknat vid Trelleborg och den 27 april räknat vid Gdynia anordnades 2 gånger i veckan regelbunden tåg färjetrafik med svensk färja mellan Trelleborg och Gdynia. Färjan avgick från Trelleborg F mån- och torsdagar kl. 23.15 och ankom till Gdynia påföljande dag kl. 19.15 polsk sommartid. I motsatt riktning avgick färjan från Gdynia ons- och lördagar kl. 11.00 polsk sommartid och ankom till Trelleborg F påföljande dag kl. 5.00. I anslutning till och från färjan inlades tågen nr 87 och 88 även mellan Malmö och Trelleborg F. Direkt 1 och 2 klass sovvagn (svensk vagn) insattes 2 gånger i veckan mellan Stockholm och Warszawa. På svensk sträcka framfördes vagnen i dagsnälltågen nr 87 och 88. Restiden mellan Stockholm och Warszawa var omkring 44 timmar. (Jämför cirk. 358/46).

Sovvagnen Stockholm—Warszawa utdrogs i början av juli över Katowice till Zebrzydowice på gränsen mellan Polen och Tjeckoslovakiet, där förbindelse erhöles med tåg till och från Praha.

Fr. o. m. 31 oktober resp. 5 november insattes direkt sovvagn 1, 2, 3 klass (t. v. svensk vagn) även från Göteborg till Warszawa och åter. Vagnen framfördes mellan Göteborg och Malmö i dagsnälltågen nr 41 och 42. (Jämför cirk. 712/46).

Fr. o. m. 1 december insattes tågfärjan Starke i förstärkningsturer för godstrafik med två dubbelturer i veckan. Enstaka resande — dock högst 10 — tillätos medfölja varje tur. (Jämför cirk. 790/46).

b) *Via Danmark.*

Nordexpressen

Direkt 2 klass sovvagn (Wagons-Lits) insattes tre gånger i veckan mellan Stockholm och Paris med början på sydgång den 13 maj och på nordgång den 9 maj. Vagnen framfördes på svensk sträcka i dagsnälltågen nr 17 och 18 samt mellan Köpenhamn och Paris i den samtidigt återinrättade Nordexpressen, som framfördes över Padborg—Hannover—Köln—Liège. I Liège erhöles anslutning till och från Bryssel och London (över Ostende). Restiden mellan Stockholm och Paris var omkring 55 timmar. (Jämför cirk. 390/46).

Fr. o. m. 9 september kunde Parisvagnen på nordgång överflyttas till dagsnälltåg nr 8, som i samband därmed senarelades c:a 1½ timme. Vinsten i restid blev härigenom omkring 2½ timmar.

Fr. o. m. den 7 oktober omlades tidtabellen för Nordexpressen, så att betydande restidsvinster uppstodo. Expressen lades dessutom att gå över Bremen i stället för över Hannover. I samband därmed kunde Parisvagnen, som fr. o. m. samma datum blev daglig, på sydgång överflyttas från dagsnälltåg nr 17 till nattsnälltåg nr 33. Genom dessa omläggningar blevo restidsvinsterna på sydgång omkring 14 timmar och på nordgång omkring 3 timmar.

Fr. o. m. 7 oktober insattes dessutom tre gånger i veckan en direkt 2 klass sovvagn (Wagons-Lits) mellan Stockholm och Basel, som på sträckan Stockholm—Köln—Stockholm framfördes i samma tåg som Parisvagnen. Restiden mellan Stockholm och Basel var omkring 44 timmar på sydgång och 50 timmar på nordgång. (Jämför cirk. 623/46).

Skandinavienexpressen

En ny expressförbindelse, Skandinavienexpressen, inrättades tre gånger i veckan mellan Köpenhamn och Amsterdam — restid omkring 21 timmar — Hoek van Holland — med början på sydgång den 17 och på nordgång den 19 november. Expressen, som framfördes över Padborg—Osnabrück—Amersfoort, hade förbindelse med de svenska dagsnälltågen nr 17 och 8 från och till Stockholm samt 41 och 42 från och till Göteborg (Oslo). I Hoek van Holland fanns förbindelse med London över Harwich. (Jämför cirk. 728/46).

Med Danmark

a) *Via Malmö—Köpenhamn.*

Från årets början t. o. m. den 19 november upprätthölls färjetrafiken med två dagliga dubbelturer. En tredje daglig dubbeltur insattes fr. o. m. den 20 november. Denna tur anordnades dock med det förbehållet, att den kunde inställas med kort varsel.

Fr. o. m. den 1 februari framfördes även 3 klass sovvagnsutrymme mellan Stockholm och Köpenhamn.

Under kriget hade Statens järnvägar förvärvat samtliga aktier i Svenska rederiaktiebolaget Öresund samt dessutom träffat överenskommelse med Generaldirektoratet för danska statsbanorna såsom ägare av aktierna i Dampskibsselskabet Öresund A/S om samarbete mellan de båda bolagen på sådant sätt, att bolagen bokföringsmässigt betraktas som ägare till hälften vardera av bolagens fartyg. Inkomster och utgifter skola även halveras och lika många båtturer utföras under svensk som dansk flagg.

Trafiken med de båda bolagens båtar, som legat nere sedan krigsutbrottet, återupptogs fr. o. m. 3 juni 1946 med 4 dagliga dubbelturer. Därutöver anordnades t. o. m. september ytterligare en dubbeltur natt efter lördag och söndag samt fr. o. m. oktober en enkeltur natt efter söndag från Köpenhamn till Malmö.

Beträffande färje- och båttidtabellernas utformning i detalj hänvisas till cirkuär nr 687/45, 372, 424, 623, 680 och 775/46.

b) *Via Hälsingborg—Helsingör.*

Vid årets ingång upprätthölls trafiken med 5 dagliga annonserade turer i vardera riktningen. Antalet turer bibehölls oförändrat till årets slut med det undantaget, att ytterligare en färjetur anordnades i vardera riktningen natt efter söndag och helgdag fr. o. m. den 8 september.

Fr. o. m. 4 maj insattes bilfärjan Kronborg med regelbundna annonserade turer lördagar och söndagar. De tre sista månaderna av året gick »Kronborg» mera sporadiskt och de turer, som då utfördes, annonserades icke.

Med Norge

a) *Via Kornsjö.*

De förbindelser berörande SJ, som funnos vid årets ingång, bibehölls fränsett vissa mindre tidsjusteringar i stort sett oförändrade.

Fr. o. m. den 10 februari från Oslo och fr. o. m. den 11 februari från Köpenhamn insattes även 3 klass sovvagnar Oslo—Köpenhamn och åter i tågen 137—37 och 38—138. Det genomgående 3 klass sittutrymmet Oslo—Köpenhamn i dessa tåg indrogs i samband härmed.

Fr. o. m. 14 april framfördes direkta sittvagnar mellan Oslo och Köpenhamn i tågen 41 och 42 dagligen mot tidigare endast 5 dagar i veckan.

b) *Via Charlottenberg.*

Fr. o. m. den 4 februari inställdes de norska tågen 1032—1031 Charlottenberg—Oslo—Charlottenberg. De genomgående vagnarna Stockholm—Oslo i nattförbindelsen överflyttades på den norska sträckan till de redan befintliga tågen 1090—1054 och 1053—1095, varigenom restiden förlängdes med 2 resp. 1½ timmar. Den 16 juni återinlades emellertid tågen 1032 och 1031, varigenom nattförbindelserna i stort sett återställdes till vad de voro före den 4 februari.

Dagförbindelsen från Oslo till Stockholm förbättrades avsevärt fr. o. m. tidtabellsskiftet den 3 juni genom anordnandet av snälltåg nr 55 mellan Charlottenberg och Laxå med anslutning i Laxå till snälltåg nr 48 mot Stockholm. Avgångstiden från Oslo blev oförändrad 7.10, men ankomsten till Stockholm skedde redan kl. 18.55 mot tidigare 22.30.

c) *Via Storlien.*

Förbindelserna över Storlien undergingo inga väsentliga förändringar under året.

d) *Via Riksgränsen.*

Tågen 91 och 92 anordnades under sommaren till och från Narvik. Även i detta tågpar framfördes direkta sov- och sittvagnar Stockholm—Narvik och åter.

Med Finland

Via Haparanda.

Från årets början fram till tidtabellskiftet den 3 juni upprätthölls trafiken mellan Haparanda och Torneå med ett dagligt tåg i vardera riktningen. Vid behov insattes ytterligare ett tåg från Haparanda till Torneå i anslutning från tåg 2722.

Fr. o. m. den 3 juni anordnades ej mindre än 5 dagliga tåg i vardera riktningen mellan Haparanda och Torneå. Förbindelserna voro därefter oförändrade under återstoden av året.

Helgtrafiken

Påsktrafiken

Bestämmelser om påsktrafikens besörjande funnos intagna i cirkulär nr 285/1946. Resandetraffiken var livlig och i stort sett av ungefär samma omfattning som år 1945. Påskens sena läge gjorde emellertid, att resorna till vintersportorterna i Jämtland och Härjedalen icke blevo av samma omfattning som föregående år. Den knappa personvagnstillgången medgav icke anordnande av extratåg och förstärkning av ordinarie tåg i den utsträckning, som varit önskvärd, varför trängseln blev ganska besvärande i vissa tåg.

Påskdagen inföll år 1946 den 21 april och år 1945 den 1 april.

Omfattningen av årets påsktrafik vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C jämförd med närmast föregående års framgår av nedanstående siffror.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1946	1945	1946	1945	1946	1945
Antal försålda färdbiljetter	145 471	144 574	59 312	58 700	37 473	44 966
Antal utrustade sovvagnar	327	286	56	45	68	76
Antal avsända resgodskollin	18 980	20 316	6 416	7 140	5 166	4 174

Beträffande Göteborg C och Malmö C påverkas jämförelsen av att ovanstående statistik för år 1946 endast omfattar 8 dagar mot 10 dagar för år 1945.

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1946	1945
för tiden 16—19 april (1945 27—30 mars).....	36 181	41 463
för tiden 20—21 april (1945 31 mars—1 april).....	4 163	3 454
för tiden 22—24 april (1945 2—4 april).....	33 659	39 930

Pingst- och midsommartraffiken

För pingst- och midsommartrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 391/1946. På grund av omfattande tågplansutvidgningar till tidtabell nr 116 och betydande eftersläpningar i programmet för nyleveranser av rullande materiel väntades den lösa reserven av framför allt 4-axl. personvagnar bli så obetydlig, att styrelsen icke ansåg sig böra i förväg binda den vid speciella extratågsarrangemang. I mån av tillgång på dragkraft och personvagnar ägde

emellertid trafikinspektörerna anordna extratåg samt utbyta rälsbuss- och motorvagnståg mot loktåg i den utsträckning så kunde vara erforderligt.

Pingsttrafiken var av ungefär samma omfattning som föregående år. Dåligt väder i de södra delarna av landet torde dock ha bidragit till att den kortväga trafiken ej blev så omfattande som väntat.

Midsommarens resandefrafik visade någon minskning jämfört med motsvarande trafik föregående år. För resgodstrafiken och då speciellt cykeltransporterna var nedgången påtaglig. Den minskade resande- och resgodstrafiken torde i främsta rummet ha berott dels på att arbetarsemestrarna icke som tidigare huvudsakligen koncentrerats kring midsommar utan utspritts över en större del av sommaren, dels på den ökade motortrafiken. Försvarsberedskapens upphörande torde även ha medfört minskat antal militära permittentresor kring midsommar.

Nedanstående siffror giva en bild av pingst- och midsommartrafikens omfattning vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C åren 1946 och 1945, för pingsten fr. o. m. 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 1946 den 9 juni och år 1945 den 20 maj.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1946	1945	1946	1945	1946	1945
Antal försålda färdbiljetter . . .	1 79 736	53 628	57 160	25 120	31 358	
Antal utrustade sovvagnar . . .	1 188	59	44	56	62	
Antal avsända resgodskollin . . .	1 13 456	4 932	5 201	6 297	4 446	

¹ Jämförbara siffror saknas.

Midsommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1946	1945	1946	1945	1946	1945
Antal försålda färdbiljetter . . .	152 864	119 157	64 316	60 200	23 841	26 152
Antal utrustade sovvagnar . . .	297	272	54	48	57	61
Antal avsända resgodskollin . . .	30 707	28 697	7 070	7 477	7 720	7 767

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1946	1945
för tiden 7—9 juni (år 1945 18—20 maj)	7 109	17 842
» » 10—11 » (år 1945 21—22 maj)	5 641	14 527
» » 19—22 »	10 454	16 291
» » 23—25 »	8 025	14 154

Den kraftiga nedgången i antalet extratågskilometer får huvudsakligen tillskrivas ovan, inledningsvis berörda omständigheter.

Jul- och nyårstrafiken

Bestämmelser om jul- och nyårstrafikens avveckling voro intagna i cirkulär nr 750/1946.

Resandefrafiken, som kulminerade den 21 december, var av något större omfattning än närmast föregående år. Helgdagarnas läge medförde en jämnare fördelning av resorna än vad som eljest brukar vara fallet. Den relativt stora resgodstrafiken kunde avvecklas på ett tillfredsställande sätt. Posttrafiken, som var mycket livlig, förorsakade en del tåg förseningar. Tågföringen måste emellertid på det hela taget betecknas som mycket god, vartill den gynnsamma väderleken

torde ha bidragit i hög grad. Den knappa personvagnstillgången medförde ganska kännbar trängsel i tågen de största resdagarna, trots att alla rimliga åtgärder vidtogos för ett så rationellt utnyttjande av vagnmaterielen som möjligt.

Julaftonen inföll år 1946 på en tisdag och år 1945 på en måndag. Av nedanstående siffror framgår i någon mån omfattningen av de nämnda årens jultrafik vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1946	1945	1946	1945	1946	1945
Antalet försålda färdbiljetter	97 957	90 274	52 132	57 856	37 008	38 970
Antalet utrustade sovvagnar	436	378	198	282	89	82
Antalet avsända resgodskollin	36 575	36 713	9 750	10 860	6 476	7 373

¹ Varav BJ 35. — ² Varav BJ 25.

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

	1946/47	1945/46
för tiden 18—25 december.....	86 728	94 781
» » 26—29 »	25 656	35 574
» » 30 december—3 januari.....	25 761	30 169
» » 4—10 januari.....	23 152	24 066

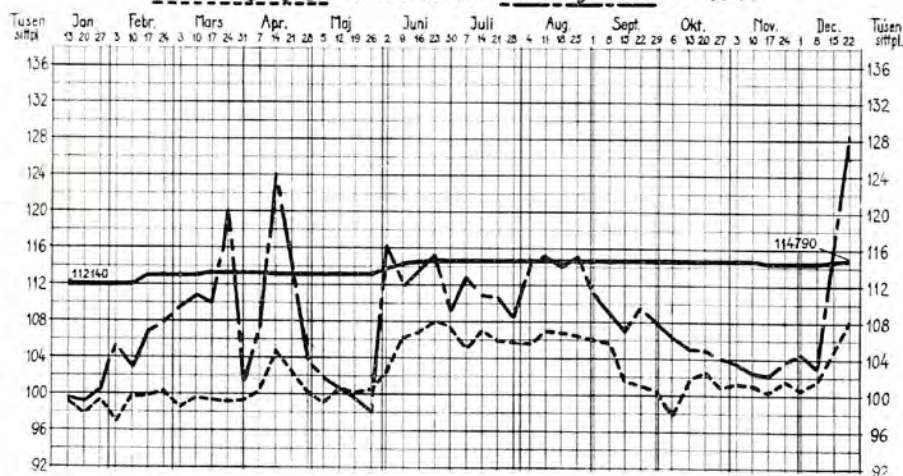
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring

För trafik tillgängliga vagnar och deras användning

I tabell på sid. 89 anges vid SJ under år 1946 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 samma tabell framgår, hur de tillgängliga antalen vagnar disponerats i tåg-sätt under olika tidsperioder av året.

Vid SJ (utom »ESJ») befintligt antal 3 klass sittplatser i vagnar litt BCo, Co och C, därav tillgängliga för trafik och behövt antal år 1946



Personvagnparken (se sid. 88)
Antal befintliga och för trafik tillgängliga vagnar¹

L i t t e r a

	Ao	ABCo	ACo	Bo	BCo	BFo	Co- stH	Co- sov	CDo	CFo	Do	DFo	Fo	R ₀ RCo	CC2	C3	C4	D	DF	CD	CDF	CF	C7	F	U
Antal befintliga vagnar den 1 januari 1946.....	54	11	50	55	340	15	710	38	7	41	22	95	53	42	53	527	119	13	29	5	3	169	10	519	89
Antal tillkomna vagnar under år 1946.....	—	—	8	—	38	—	360	—	—	—	31	31	—	3	—	37	—	—	31	—	—	41	—	315	33
Antal under året frångångna (slö- pade eller ombyggda) vagnar	25	21	—	—	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	42	7	—	—	1	—	—	—	—	1	51
Antal för revision eller reparat- tion avställda vagnar (i medeltal 10% av 4-axliga, 67% av 2-axliga, 92% av CC2- och 54% av U-vagnar)....	5	1	6	6	35	2	77	4	1	4	2	10	5	5	5	36	8	1	2	—	—	11	1	36	5
Antal för trafik tillgängliga vagnar.....	44	9	52	49	313	13	693	31	6	37	21	86	48	40	48	496	104	12	28	4	3	159	9	497	96
Härav disponerades 1946 enligt normalplan för tågsätt under tiden																									
1/1—2/6.....	18	7	38	38	248	6	540	13	5	32	15	72	45	24	50	375	—	7	22	4	3	146	2	399	48
3/6—8/9.....	23	9	40	47	285	12	664	27	7	35	16	77	49	34	50	455	—	7	22	5	1	151	2	423	33
9/9—31/12.....	23	8	43	43	278	10	608	21	6	26	18	77	43	30	51	403	—	4	23	5	1	155	—	437	34

¹ Ao3, Bo7, Bo10, Co7, Co10, F6 och F6 äro icke inräknade, ej heller sådana med enskilda järnvägar övertagna vagnar, som icke erhållit SJ vanliga litteratrbeteckning (BCCo3, Co5 etc.).
² 1 Ao1a, 4 Ao4, 3 Co7 ombyggda till Co1a, 1 ABCCo3 skadad vid järnvägsolyckan i Gröttingen 1/2 1946.
³ Därav sådana med HN.J och NOJ övertagna vagnar, som under året erhållit SJ litteratrbeteckning, nämligen HN.J 1 BCo, 3 Co, 1 Do, 1 DFo, 1 C, 2 F och NOJ 2 BCo, 1 Co, 6 C, 1 DF och 2 F samt V.J 1 UDFo1 och 1 UF2.
⁴ 1 C3a ombyggd till CFA.
⁵ 1 UCFo1 såld till Danmark 27/7 1946.

Av »ESJ» 4-axliga vagnar voro under året 8.5 % och av 2-axliga 6.0 % avställda för revision eller reparation.

I tablå å sid. 86 visas grafiskt totaltillgång och totalbehov vid statens järnvägar, exklusive »ESJ», av antalet sittplatser i 3 klass i de personvagnar, som förekomma i största antal, nämligen BCo, Co och C. Av tablå 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, dels ock slutligen det av trafikinspektörerna anmälda platsbehovet i 3 klass.

Förändringar av vagnparken

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

75 nya vagnar levererades under året, nämligen 8 ACo4, 5 BCo7b, 16 Co6, 6 Co6b, 18 Co8b, 8 Co8cs, 3 Ro3 och 11 F5 samt 11 rälsbussläpvagnar.

ACo4-vagnarna äro i olikhet med tidigare vagnar av samma littera utrustade med elektrisk fläktventilation, vattenledning för varmt och kallt vatten med varmvattenberedare för såväl elektrisk ström som ånga samt vattenklosetter. Ro3-vagnarna ha i olikhet med tidigare vagnar av samma littera försetts med elektrisk spis. Övriga under året levererade vagnar äro utrustade på samma sätt som förut befintliga vagnar av samma littera.

I samband med statsinlösen av Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar överfördes dessa järnvägar tillhöriga personvagnar till SJ personvagnpark. Av efterföljande tabeller framgår antalet sålunda överförda vagnar av olika littera.

1. Normalspåriga vagnar

Järnväg	BCo	Co	C	F	Postvagnar		Summa
					4-axliga	2-axliga	
NOJ	5	2	9	11	1	2	30

Av dessa vagnar utrangrades under året 7 på grund av dålig beskaffenhet, nämligen 1 D och 6 F. Dessutom beslöts, att under år 1947 1 BCo skall ombyggas till personalvagn för tåghemmet (litt. Co7). Denna har därför ej medtagits i tabell 1.

Omlitterering och omnumrering av de övertagna vagnarna påbörjades under året, se tabell 1.

2. Smalspåriga vagnar

Järnväg (spårvidd)	BCo	C	Postvagnar		F	Summa
			4-axliga	2-axliga		
EÖJ (0'501 m)	—	2	—	—	2	4
VJ (0'501 m)	3	—	1	1	4	9

Dessutom överfördes med Vetlanda järnväg 2 rälsbussläpvagnar, nämligen 1 UDFo1 och 1 UF2.

Av de övertagna 13 smalspåriga vagnarna utrangrades 3 på grund av dålig beskaffenhet, nämligen 1 CD och 2 F.

Omlitterering och omnumrering av de övertagna vagnarna påbörjades under året.

Av under åren 1940—1945 övertagna vagnar *utrangerades* under året 13 normal-spåriga på grund av sin beskaffenhet, nämligen:

3 C, 2 CF, 1 D och 7 F.

Vidare *utrangerades* 11 med enskilda järnvägar *icke* övertagna vagnar, nämligen 1 ABCo3, 1 C3c, 7 C4, 1 CD2 och 1 F. ABCo3-vagnen *utrangerades* på grund av skador, erhållna vid en järnvägsolycka i Grötningen den 15 februari 1946.

I samband med större revision *ombyggdes* under året ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. Vagnarna försågos med ny korg, och de många kupé-utrymmena omändrades till öppna avdelningar.

Den i 1945 års drifttjänststatistik omnämnda ombyggnaden av Co8cm med 16 bordsplatser till Co8cm med 24 bordsplatser, Ao1a, Ao4 och Co7 till Co4a, C3a till CF4 samt F9 till F4 slutfördes under året. Den under året påbörjade ombyggnaden av C10 till C10 med enaxliga boggier utfördes endast beträffande en vagn, enär resultatet ej motsvarade förväntningarna. I stället ombyggdes i slutet av året på prov en C10 till Co10 på så sätt, att ramverket förlängdes c:a 500 mm, och vagnen försågs med 1891 års boggier, rullager samt vaggbuffertar.

Under året beslutades ombyggnad av CDF1 till CF4.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna nr 145 och 146 hörande normalplaner.

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

Av tabell å sid. 93 framgå dels de omlopp, som funnos den 1 januari 1946, dels de ändringar, som vidtogos under året.

Viss förändring av personvagnars utrustning

Utom de i styrelsens cirkulär nr 241 och 280 för år 1945 omnämnda lättnaderna i besparingsbestämmelserna har under år 1946 medgivits, att *samliga* lampor i vagnar med gasbelysning, som användes för lokaltrafiken vid Stockholm C och Göteborg C, få hållas tända under den tid, belysning erfordras.

Logivagnar

Uthyrning av logivagnar förekom under året i den utsträckning, som framgår av sammanställningen å sid. 92.

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

Anordningar för vissa resor företagna på privat initiativ

Resor till van Gogh-utställningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö
den 7 mars—2 juni 1946

Till rubricerade utställningar anordnades på framställning från Nationalmuseum i Stockholm, som samarbetade med vissa tidningar, extratåg från olika platser landet.

Sälunda anordnades

5 extratåg *till Stockholm* under tiden 7 mars—28 april 1946, från Köping, Linköping, Örebro, (Sandviken)—Gävle och Södertälje.

3 extratåg till Göteborg under tiden 4—26 maj från Halmstad, Varberg, Falkenberg, Skövde, Jönköping, Falköping, Nässjö, Ulricehamn och Borås.

2 extratåg till Malmö den 30 maj från Växjö, Alvesta och Kristianstad.

Dessutom ha billighetsresor i ordinarie tåg anordnats till ifrågavarande utställningar.

Samtliga resor ha företagits fram och åter mot lösen av enkel biljett.

Sammanlagda antalet sålunda försålda biljetter utgjorde 3 518.

Logivagnar (se sid. 91)

Station	Logivagnar	Tid	Inkomster
Skellefteå stad.....	1 ACo, 2 Ao	16/2—24/2	442: 50
Malmö C.....	1 Co	11/5—12/5	70: —
Malmö C.....	4 Ao, 1 Co	18/5—19/5	234: 50
Stockholm C.....	1 Ao	24/5—25/5	70: —
Uppsala C.....	4 Ao	26/5—28/5	409: 50
Stockholm C.....	2 Ao	26/5—29/5	315: —
Narvik.....	1 Ao	27/5—30/5	210: —
Örnsköldsvik.....	1 Co	2/6—3/6	75: —
Stenungsund.....	1 Ao	19/7—21/7	140: —
Abisko.....	1 Ao	25/7—30/7	350: —
Jönköping m. fl. st.....	1 Co	25/8—7/9	825: —
Värtan.....	1 Ao	23/8—1/9	1 750: —
	2 Ao	24/8—1/9	
Luleå.....	1 Ao	8/9—9/9	70: —
Norrköping C.....	2 Ao	20/9—21/9	140: —
Göteborg C.....	1 Ao	19/10—21/10	58: 50
Falköping C.....	1 Co	10/11—11/11	137: 50
	2 Co	9/11—10/11	
Göteborg C.....	3 Ao	9/11—10/11	87: 50
Gävle m. fl. st.....	1 Co	13/11—22/11	465: —
Stockholm C.....	1 Co	16/11—17/11	84: —
Eskilstuna C.....	2 Ao	18/11—21/11	600: —
Göteborg C.....	3 Ao, 2 Co	21/11—22/11	297: 50

Resor till jubileumsutställningen i Gävle den 21 juni—4 augusti 1946

För resor till rubricerade utställning anordnades ett flertal extratåg från olika delar av landet.

Sålunda anordnades ett extratåg från Stockholm den 21 juni och åter 21—22 juni för särskilt inbjudna till festligheterna i samband med utställningens öppnande.

Biljettpris enligt bestämmelserna för »mötesnedsättning» beviljades för deltagares resor till den av Norrlands Sångarförbund i samband med utställningen anordnade sångarfesten i Gävle den 23 och 24 juni.

På framställning av Reso resebyrå, Stockholm, anordnades ett extratåg från övre Norrland till Gävle och Stockholm för bl. a. resande till utställningen, samt i samband med Kooperationens dag den 28 juli tre tåg, varav ett från var och en av städerna Stockholm, Hudiksvall och Västerås.

Vidare anordnades den 6—7 juli ett extratåg från Sundsvall till Gävle och åter och den 7 juli ett extratåg från Bollnäs till Gävle och Furuviik och åter.

Sammanlagda antalet till ovannämnda extratåg försålda biljetter utgjorde 3 305 st.

För samtliga resande med nämnda extratåg medgav styrelsen färd fram och åter mot avgift motsvarande enkelt biljettpris.

Dessutom medgav styrelsen att resande från en del stationer på Gävle närliggande linjer vissa dagar under tiden 8—16 juli fingo färdas med ordinarie tåg till Gävle och åter samma dag mot avgift såsom för enkel biljett.

Sammanlagt begagnade sig 3 609 resande av denna förmån.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning (se sid. 91)

Dag/månad	Tåg	V a g n a r		EWP-kurs
<i>Över Riksgränsen</i>				
1 jan.—13 nov.	22/21	ACo4, BCo6b, Co8d, Fo4	Stockholm C—Narvik	622
14 nov.—	22/21	ACo4, BCo6b, Co9b, Fo4	” — ”	622
3 juni—8 sept.	92/91	ABCo3, BCo7b, Co9b, Fo1	Stockholm C—Narvik	624
3 ” —8 ”	92/91	Co16	Vännäs — ”	625
1 jan.—	94/93	Ao1a, Co15, BCo7b, Co9b, Fo4	Stockholm C—Narvik	626
3 juni—8 sept.	94/93	Co8d	” — ”	626
1 jan.—2 juni	2806—94/ 93—2813	C	Luleå — ”	628
1 jan.—14 febr.	8706/8705	C3, CF4	Kiruna C—Björnfjell	629
3 juni—8 sept.	8706/8705	CF4	” —Narvik	628
9 sept.—	8706/8705	CF4	” — ”	629
9 sept.—	2898/2899	C3, C3, F4	” — ”	627
9 sept.—	2900/2897	CF	Abisko — ”	628
<i>Över Storlien</i>				
1 jan.—2 juni	24/23	BCo6a	Stockholm C—Trondheim	634
3 juni—	24/23	BCo6a	” — ”	630
<i>Över Charlottenberg</i>				
1 jan.—2 juni	27/10	BCo6b, CFo5	Stockholm C—Oslo	636
3 juni—	27/48	Bo4a, Co8a, CFo5	” — ”	640
1 jan.—2 juni	29/14	Ao, ACo, BCo, CFo	” — ”	638
3 juni—	13/14	Ao, ACo, BCo, CFo	” — ”	638
12 juli—29 sept.	13/14	Co9b	” — ”	638
1 jan.—15 sept.	32/31	DFo5	Laxå—Oslo	642
16 sept.—	32/31	Do1	” — ”	642
<i>Över Kornsjö</i>				
1 jan.—	38/37	BCo7a	Hälsingborg F—Oslo	658
3 juni—29 sept.	38/37	Co8a	” — ”	658
1 jan.—14 jan.	38/37	DFo1	Trelleborg—Oslo	650
15 jan.—2 juni	38/37	Do5	” — ”	650
11 febr.—2 juni	38/37	F5	” — ”	650
3 juni—	38/37	F5	” — ”	652
3 juni—	38/37	Do5	Malmö—Oslo	650
1 jan.—	38/37	ACo3a, BCo	” — ”	650
1 jan.—	42/41	BCo, CFo, DFo	” — ”	654
1 jan.—	42/41	Co8a	Hälsingborg F—Oslo	659
<i>Över Hälsingborg F</i>				
1 jan.—2 juni	38/37	Ao1c	Köpenhamn—Oslo	679
1 jan.—10 febr.	38/37	ACo, CFo5	” — ”	684
11 febr.—	38/37	ACo, F3	” — ”	684
3 juni—	38/37	Ao1a	” — ”	686
1 jan.—	41/42	Bo, CFo	” — ”	682
<i>Över Malmö F</i>				
1 jan.—2 juni	33/34	Ao1c	Stockholm C—Köpenhamn	695
7 jan.—2 juni	33/34	ACo4	” — ”	693
3 juni—8 sept.	11/2	Ao1c, Co14	” — ”	695, 697
9 sept.—	33/2	Ao1c, ACo2e, Fo1	” — ”	695
11 maj—5 okt.	17/18	WLAB4ü	” —Paris	715, 364
6 okt.—	33/8	WLAB4ü	” — ”	364
6 okt.—	33/8	WLAB4ü	” —Basel	367
25 april—3 juli	87/88	Ao2b	Stockholm C—Warszawa	710
4 juli—	87/88	Ao2b	” —Zebrydowice	710
31 okt.—	41/42	ACo2a	Göteborg C—Warszawa	712

**Stockholms Superfosfat Fabriks Aktiebolags jubileumsfest i Ljungaverk
den 16 juni 1946**

För deltagarna i rubricerade jubileumsfest anordnades på beställning av Stockholms Superfosfat Fabriks Aktiebolag ett extratåg till Johannisberg (Ljungaverk) från (Trollhättan) Göteborg och åter med anslutning från och till Stockholm över Krylbo.

Tåget medförde nio 1 och 2 klass sovvagnar. 22 resande färdades i 1 klass och 151 resande i 2 klass.

Resor till Rikslantbruksmötet i Stockholm (Solvalla) den 8—16 juni 1946

I samarbete med Svenska Järnvägsföreningen anordnades på framställning av Reso ett 20-tal extratåg till Stockholm från olika linjer under tiden 11—14 juni. Åtterresorna skedde med valfritt ordinarie tåg senast den 18 juni.

De resande färdades fram och åter mot avgift som för enkel biljett. Inalles för-sål-des 5 530 dyl. biljetter till dessa extratåg.

Tillsammans med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar anordnades ett extratåg från Kopparberg till Stockholm och åter den 12 juni på samma villkor, som gällde för resande med ovannämnda extratåg.

Under den tid, då större resandantal väntades på sträckan Stockholm—Solvalla, anordnades ett stort antal extratåg på nämnda sträcka. Dessutom gjorde ordinarie lokaltåg på sträckan Stockholm—Kungsängen uppehåll vid Solvalla för av- resp. påstigande.

Scandinavian Research and Industry Tour 19 augusti—4 september 1946

På framställning av Ingeniörsvetenskapsakademien anordnade styrelsen för de c:a 50 deltagarna i rubricerade resa ett större antal extratåg delvis i samtrafik med Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle och Norges Statsbaner.

Extratågssättet bestod bl. a. av fyra 1 och 2 klass sovvagnar, salongvagn littera Ao3 nr 1412, samt en salongvagn för dagbruk.

Diverse installationer i vagnarna utfördes, såsom telefonkoppling till rikstelefonnät under längre uppehåll, bokhyllor, hardisk, elektriska kontakter för strykjärn och rakapparater m. m.

Resor till Pragmässan i september 1946

För deltagare i Pragmässan framfördes på framställning av Aug. Eklöw AB två 1 och 2 klass sovvagnar i ordinarie tåg från Stockholm till Zebrzydowice den 12—15 september och åter från Zebrzydowice till Malmö den 23—26 september.

Resor till »Unga Örnars» nordiska scoutläger i Roskilde

På framställning av Reso anordnade styrelsen fyra extratåg för deltagare i rubricerade scoutläger enligt nedan.

Framresa	Sträcka	Antal resande
8—9 juli	Stockholm C—Malmö C.....	655
	Krylbo—Malmö C.....	643
Åtterresa		
18—19 juli	Malmö C—Stockholm C.....	608
	Malmö C—Krylbo.....	651

Dessutom reserverades utrymme i ordinarie tåg för c:a 1030 scouter, däribland c:a 230 finska och c:a 400 norska scouter.

För samtliga resande medgavs 50 % nedsättning i biljettpriset.

Resor till Riksscoutlägret vid Västervik (Gränsölägret) den 10—22 juli 1946

Styrelsen anordnade i samråd med Svenska Järnvägsföreningen på framställning av Sveriges Scoutförbund inalles 17 extratåg till och från Västervik från olika platser i Sverige för befordring av c:a 6 000 deltagare i rubricerade läger.

Resor till Sveriges Flickors scoutförbunds riksläger vid Njurunda
den 2—12 augusti 1946

Styrelsen anordnade i samråd med Svenska Järnvägsföreningen på framställning av Sveriges Flickors Scoutförbund inalles 7 extratåg till och från Njurunda från olika platser i Sverige för befordring av c:a 2 000 deltagare i rubricerade läger.

Resor till Socialdemokratiska Ungdomsförbundets kongress i Stockholm
den 24—29 augusti 1946

Med anledning av rubricerade kongress vidtogos i samarbete med Reso diverse anordningar för befordring av deltagare i densamma.

Sålunda anordnades på beställning av Socialdemokratiska Ungdomsförbundet 14 st. extratåg till Stockholm från olika delar av landet, till vilka extratåg försålades inalles 5 318 biljetter. Återresorna företogs med ordinarie tåg.

Samtliga resande ägde färdas till Stockholm och åter mot avgift ungefär motsvarande enkelt biljettpreis.

Transporter av flyktingar

Hemtransporter av evakuerade finnar

Under år 1946 utfördes transporter av evakuerade finnar från olika platser i Sverige till Haparanda. De sålunda hemtransporterade utgjorde c:a 800 personer, varav c:a 130 sjuka, vilka sistnämnda transporterades i sjukhustågagnar.

Hemtransporter av repatriandi

Genom styrelsens försorg transporterades

under juni månad c:a 325 *ungerska repatriandi* från olika delar av landet över Trelleborg till Gdynia för vidare befordran genom Polen och Tjeckoslovakien till Ungern. För sjukvårdspersonal m. fl., som medföljde denna transport, framfördes statens järnvägars fyraxliga 2 klass sjukvagn till tjeckisk-ungerska gränsen samt

den 30 juli c:a 200 *tjeckiska repatriandi* från Göteborg över Hälsingborg till Nyborg i reserverade vagnar och extra tåg färja.

Dessutom transporterades den 12 december 1946 c:a 150 tjecker, ungrare och rumäner från Landskrona till Prag.

För sistnämnda transport användes en 2 klass sjukvagn, två 3 klass sittvagnar samt en kombinerad resgods- och 3 klass sittvagn.

Cirka 1 000 polska repatriandi transporterades under år 1946 i mindre grupper med ordinarie tåg över Trelleborg—Gdynia till hemlandet.

Transporter av utländska barn till, från och genom Sverige

Finska barn

Transporterna av finska barn från Finland till Sverige voro under år 1946 av relativt ringa omfattning. Inalles transporterades c:a 1 100 barn över Stockholm och c:a 100 över Haparanda. Cirka 400 av barnen vidarebefordrades till Danmark över Hälsingborg.

Transporterna från Sverige till Finland voro däremot av större omfattning. Sälunda transporterades c:a 9 100 barn över Stockholm (för vidare befordran med båt) och c:a 850 över Haparanda till Finland. Av dessa barn kommo 400 från Danmark. Transporterna företogs mestadels i reserverat utrymme i ordinarie tåg.

Hemtransporterna skedde huvudsakligast under andra halvåret 1946.

Norska barn

Återtransporterna av norska barn, som genom Föreningen Rädda Barnens försorg omhändertagits för vård i svenska hem, slutfördes under månaderna januari—maj 1946. Inalles hemtransporterades från olika delar av landet c:a 2 900 barn. Under samma tid transporterades c:a 400 norska barn från Danmark till Oslo-området.

Holländska barn

Cirka 2 400 holländska barn transporterades från olika delar av landet över Malmö och Hälsingborg till Danmark för vidare befordran till hemlandet.

Den 29 maj anordnades ett extratåg Hälsingborg—Göteborg för transport av c:a 550 holländska barn, som inkommit till Sverige från Holland över Danmark. Från Göteborg vidarebefordrades barnen till olika svenska hem.

Belgiska barn

C:a 450 belgiska barn transporterades under år 1946 från olika delar av landet över Malmö till Danmark för vidare befordran till hemlandet.

Franska barn

Under åren 1945 och 1946 hade franska barn i olika grupper inkommit till Sverige för vård i svenska hem och i särskilda förläggningar.

Av dessa barn hemtransporterades under år 1946 c:a 2 500 över Malmö och Hälsingborg till Danmark för vidare befordran till Frankrike.

Transporterna företogs mestadels i reserverat utrymme i ordinarie tåg.

Dessutom transporterades ett mindre antal sjuka franska barn från och till olika platser i Sverige i sjukhustågagnar.

Polska barn

Under år 1946 transiterades c:a 500 polska barn från Danmark och c:a 200 från Norge över Trelleborg till Gdynia Port samt c:a 200 polska barn från Gdynia Port över Trelleborg till Oslo.

Vidare transiterades i november månad c:a 120 polska ungdomar från Gdynia Port till Göteborg för vidare befordran till England.

Tjeckiska barn

Den 5 och 6 december 1946 transporterades c:a 300 tjeckiska barn från olika delar av Sverige över Hälsingborg till Danmark för vidare befordran till hemlandet.

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

Skolungdomens allmänna fjällfärd

Skolungdomens allmänna fjällfärd, som på grund av det allmänna trafikläget måst helt inställas under åren 1942, 1943 och 1945 samt under år 1944 endast genomförts i begränsad omfattning, återupptogs år 1946.

Fjällfärden uppdelades i tre resor under tiden 15 februari—11 mars.

Tiderna för de olika resorna och antalet deltagare i desamma voro följande.

Framresa	Återresa	Antal deltagare
1. 15—16 februari	22—23 februari	2 308
2. 23—25 februari	2—4 mars	2 543
3. 2—4 mars	9—11 mars	1 785

För de olika fjällresorna anordnades följande extratåg.

För 1:a resan

Vid framresa	Vid återresa
3 tåg Stockholm C—Storlien	3 tåg Storlien—Stockholm C

För 2:a resan

Vid framresa	Vid återresa
2 tåg Göteborg C—Storlien	2 tåg Storlien—Göteborg C
1 » Malmö C—Storlien	1 » Storlien—Malmö C
1 » Nässjö—Storlien	1 » Storlien—Nässjö

För 3:e resan

Vid framresa	Vid återresa
1 tåg Malmö C—Storlien	1 tåg Storlien—Malmö C
1 » Alvesta—Storlien	1 » Storlien—Alvesta
1 » Göteborg C—Storlien	1 » Storlien—Göteborg C

Dessutom anordnades 4 extra persontåg samt användes i viss utsträckning ordinarie tåglägenheter.

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

Bestämmelser rörande tåganordningar m. m. meddelades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 204, 223, 242/46.

Förutom ovan nämnda resor anordnades vid påsktiden en fjällresa från vissa platser i övre Norrland till Abisko. I denna färd deltog 197 personer.

Vidare anordnades en fjällresa för Göteborgs Kommunala Mellanskola under tiden 9—16 februari på samma villkor beträffande biljettpiset, som gällde för skolungdomens allmänna fjällfärd. Extratåg anordnades för återresan Storlien—Göteborg. 210 personer deltog i resan.

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

Sveriges Förenade Studentkårers fjällfärd

Studentkårernas fjällfärd år 1946 anordnades i likhet med 1945 års färd till Vilhelmina. Extratåg anordnades från Stockholm C över Gävle—Ockelbo till Vilhelmina och åter. Framresan företogs den 15—16 april och återresan den 25—26 april. För resande från Göteborg och Lund reserverades erforderligt utrymme i 3 klass i de till och från extratågen anslutande tågen.

Styrelsen medgav att de resande fingo färdas fram och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte fulla snälltågstilläggsavgifter.

I resan deltog 202 personer. År 1945 var antalet deltagare 183.

Tågghemsresor och turistutbytesresor

Tågghems- och turistutbytesresor anordnades icke heller under år 1946.

Större sällskapsresor, anordnade i samarbete med tidningsföretag m. fl.

Ett flertal större sällskapsresor anordnades i likhet med föregående år även år 1946 i samarbete med tidningsföretag, enskilda järnvägar 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 framgå av efterföljande sammanställning.

Tid	Från	Till	Antal resande	SJ inkomst kr.	Medarrangör
24/2—25/2	Sandviken/ Gävle C	Stockholm C	500	5 744	Sandvikens Resoklubb, Sandvikens Tidning, Sandvikens AIK
24/2	Västerås C	*	642	4 466	Västmanlands Läns Tidning
3/3	Västerås C	*	641	4 452	" " "
3/3—4/3	Sandviken/ Gävle C	*	296	3 381	Sandvikens AIK, Sandvikens Resoklubb, Sandvikens Tidning
30/3—9/4	Göteborg C	*	395	11 047	Tidningen Ny Tid
26/4—6/5	Övre Norrland	*	644	23 599	Reso Resebyrå
3/5—13/5	Malmö C	*	395	15 411	Sydsvenska Dagbl. Snällposten
10/5—20/5	Östersund C	*	412	14 771	Jämtlands Turistfören.
11/5—21/5	Stockholm C	Skåne	335	9 559	Reso Resebyrå
25/5—4/6	*	Göteborg C	278	8 264	Västsvenska Galoppssällskapet
29/5—6/6	Göteborg C	Stockholm C	544	17 373	Idrottsfören. Kville och Göteborgs Posten
2/8—12/8	Östersund C	*	643	20 172	Jämtlands Turistfören.
20/8—30/8	Malmö C	*	674	24 708	Sydsvenska Dagbl. Snällposten
4/10—14/10	HälsingborgC/ Halmstad C	*	468	17 778	Helsingborgs Dagblad och Tidningen Halland
11/10—21/10	Övre Norrland	*	585	21 410	Reso Resebyrå
12/10—14/10	Malmö C	*	309	9 116	Tidningen Arbetet
12/10—22/10	Göteborg C (Uddevalla)	*	651	18 448	Tidningen Ny Tid
13/10	Örebro C	*	139	1 838	Reso Resebyrå
2/11—12/11	Skåne och syd- östra Sverige	*	598	17 748	Reso Resebyrå
9/11—10/11	Örebro C	*	410	5 386	Reso Resebyrå och Oscariakoncernen
9/11—19/11	Göteborg C	Malmö C/ Häl- singborg C	324	6 891	Tidningen Ny Tid
30/11—10/12	Skåne	Stockholm C	416	16 150	Sydsvenska Dagbladet Snällposten
		Summa	10 299	277 712	
		D:o för år 1945	5 458	134 986	

»Mystiska tåg», anordnade i samarbete med tidningsföretag

Under år 1946 anordnades i samarbete med olika tidningsföretag extratåg, där resans mål var okänt för de resande, s. k. mystiska tåg. De resande fingo färdas mot reducerade biljettavgifter.

Inalles anordnades 5 dylika extratåg.

Sålunda anordnades

i samarbete med Tidningen Arbetet, Malmö, den 26 maj

1 extratåg Malmö C—Vittsjö—Båstad—Ängelholm C—Malmö C med 624 resande,

den 1 september

1 extratåg Malmö C—Tyninge—Mölle—Malmö C med 712 resande samt

den 8 september

1 extratåg Lund C—Eslöv—Vittsjö—Båstad—Ängelholm C—Malmö C med 743 resande,

i samarbete med *Aftontidningen*, Stockholm, den 30 maj

1 extratåg Stockholm C—Eskilstuna C över Mariefred och åter över Stålboga—Skebokvarn med 435 resande samt

den 1 september

1 extratåg Stockholm C—Västerås C—Sala—Stockholm C med 192 resande,

i samarbete med *Hallandsposten*, Halmstad, den 22 september

1 extratåg Halmstad C—Mölle—Hälsingborg C—Halmstad C med 284 resande.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 10 mars 1946

År 1945 hade på grund av vagnbrist och bränslebrist ej några särskilda anordningar kunnat vidtagas med anledning av årets Vasalopp.

År 1946 anordnades extratåg från Kristinehamn och Särna till Mora och åter. Enkla biljetter, som den 10 mars försålles av stationer på linjerna Karlstad—Kristinehamn—Vika och Särna—Rågsveden, gällde för såväl fram- som återresa. Antalet resande med extratågen samt antalet resande å enkla biljetter med ordinarie tåg på sträckan Vansbro—Mora, där extratågen icke gjorde uppehåll, framgår av följande tablå.

	Antal sålda biljetter
Extratåget från Kristinehamn.....	682
» » Särna.....	508
Ordinarie tåg på linjen Vansbro—Mora.....	110

Utflyktståg

Utflyktståg ha under krigsåren endast anordnats i några enstaka fall. Under år 1945 anordnades inga dylika tåg.

I november månad 1946 återupptogs denna verksamhet i mindre utsträckning enligt ungefär samma principer som tidigare.

För resa fram och åter med utflyktstågen tillämpades en avgift, som svarade mot 75 % av avgiften för enkel resa.

Av efterföljande sammanställning framgår omfattningen av denna trafik.

	Utflykts- tåg ¹	Tågkilo- meter	Resande	SJ inkomst Kr.
I distriktet				
Till Stockholm	2	810	1 166	9 396
II distriktet				
Till Göteborg.....	1	362	494	3 361
III distriktet				
Till Malmö.....	1	404	328	1 788
V distriktet	2	1 316	362	3 394
Flera distrikt.....	1	626	635	6 927
Summa	7	3 518	2 985	24 866

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

Medelantalet resande pr utflyktståg var 426.

Medelinkomsten pr utflyktståg var kr. 3 552: —.

» » tågkilometer » » 7: 07.

Fria resor för barn till och från ferievistelse

Dessa resor avsågo under år 1946 i motsats till föregående år alla kommuner i landet och medgavs även för resor från landet till städer och större samhällen under hela året, medan resorna föregående år varit förlagda endast till sommar- och månader. I övrigt gällde för resorna i stort sett samma villkor som under år 1945. De järnvägstekniska bestämmelserna ang. resorna infördes i cirk. nr 461.

Resorna fingo under år 1946 ej företagas med järnväg eller buss under tiden 8—10, 21—30 juni, 1 juli och 20—31 december. Under tiden 6 juli—2 september fingo resorna ej heller företagas med järnväg eller buss från kl. 0.00 dag före söndag eller helgdag t. o. m. kl. 6.00 dag efter söndag eller helgdag. Resa, som påbörjades före kl. 24.00 natt till dag före söndag eller helgdag och företogs direkt till bestämmelseorten, fick dock fullföljas. Vårdare, som åtföljt barn på framresan och återvände inom 10 dagar, fick dock återresa de enligt ovan eljest icke tillåtna dagarna. Barn, som företogs framresan före den 21 juni, fingo icke återresa under tiden 10 augusti—2 september. Sistnämnda inskränkning gällde icke för koloniresor.

Trafikinspektörerna fingo i ömmande fall medgiva undantag från ovanstående inskränkningar. Likaså fick trafikinspektör medgiva mindre förlängning av biljetts giltighetstid, då vårdare på grund av styrkt sjukdom eller av annat ömmande skäl blivit förhindrad att återresa inom 10 dagar.

De icke järnvägstekniska anordningarna för resorna handhades liksom föregående år av Kungl. Socialstyrelsen.

Under månaderna juni—december 1946 företogs omkring 125 000 resor av barn och vårdare (fram- och återresa räknad som två resor) och SJ inkomst av resorna var omkring 770 000 kronor.

Fria resor för husmödrar till semestervistelse

Under år 1946 erhöles husmödrar enligt statsmakternas beslut under vissa villkor fria resor till semestervistelse i enskilda hem eller på semesterhem för husmödrar. För dessa resor gällde i huvudsak samma bestämmelser som för barns ferieresor enligt föregående stycke. De järnvägstekniska bestämmelserna om resorna infördes i cirkulär nr 461.

Berättigade att erhålla avgiftsfria resor voro husmödrar i familjer med minst två hemmavarande barn, som under året fylla högst 14 år, och under villkor att familjens beskattningsbara inkomst och skattepliktiga förmögenhet icke översteg 2 500 resp. 20 000 kronor. Bortovaron från hemmet skulle i regel omfatta minst tio dagar men fick icke överskrida tre månader.

Transporter med sjukvagnar

Under året utfördes 2 717 transporter med SJ sjukvagnar, därav 12 i B010- och 2 705 i C10-vagnar. Av transporterna i C10-vagnarna utfördes 15 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 441 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Billiga rundturer

Bestämmelser angående rundturstrafik inom Sverige att gälla fr. o. m. den 1 juni 1946 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 373/1946.

För att möta den väntade ökningen av turistströmmen efter kriget vidtog omfattande utvidgningar och ändringar i rundturstrafiken. Sälunda återupptogs

de under kriget inställda turerna via Gotland; ett antal nya turer inrättades, och de flesta äldre turer gävos avsevärt förändrade sträckningar.

GHT-resan inrangerades bland de vanliga huvudturerna, och de kombinerade järnvägs- och cykel- resp. vandringsrundturerna, som avsevärt ökades i antal, sammanfördes i en särskild avdelning.

I samband med dessa förändringar gävos samtliga turer nya littera resp. nummer och i de flesta fall nya namn.

Kompletteringsbiljetterna slopades, och sidoturskupongerna uppställdes enligt klipprutesystem.

Alla rundtursbiljetter utom tilläggstursbiljetterna omtrycktes.

Tilläggsturerna nr 18, 21, 23, 24, 25, 32, 38, 45, 57, 59 och 105 indrogs.

Fyra nya tilläggsturer inrättades, nämligen nr 27, 28, 45 och 88.

Antal försålda biljetter till de olika huvudturerna

Januari—maj 1946				Juni—december 1946			
Tur litt.	B e n ä m n i n g	Antal försålda biljetter		Tur litt.	B e n ä m n i n g	Antal försålda biljetter	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Väner—Vätterturen.....	14	33	A	Östra Götalandsturen.....	10	222
B	Västsvenska turen.....	1	8	B	Västra Götalandsturen.....	58	594
E	Mellansvenska Dalaturen...	—	27	C	Södra Götalandsturen.....	74	1 104
F	Östsvenska Dalaturen.....	2	78	D	Stockholm—Götalandsturen..	560	4 805
H	Nedre Norrlandsturen.....	7	52	F	Skåne—Visbyturen.....	131	2 581
K	Öst- och Västkustturen.....	94	354	G	Göta- och Svealandsturen...	178	1 793
M	Skåne—Nedre Norrlandsturen	4	16	H	Skåne—Nedre Norrlandsturen	43	368
N	Jämtland—Härjedalsturen...	23	368	J	Storsvenska turen.....	76	283
O	Blekingeturen.....	1	57	K	Göteborg—Värmlandsturen...	22	287
P	Övre Norrlandsturen.....	27	60	L	Väner—Vätterturen.....	93	800
Q	Storsvenska turen.....	14	47	M	Göteborg—Visbyturen.....	98	1 777
R	Lappland—Tornedalsturen...	—	8	N	GHT-resan.....	133	1 971
S	Skåne—Dalaturen.....	25	247	P	Göteborg—Svealandsturen...	70	1 007
T	Nedre Norrland på cykel...	2	18	Q	Göteborg—Härjedalsturen...	35	120
V	Dal—Värmland * * *	—	—	R	Göteborg—Nedre Norrlands- turen.....	33	368
X	Sydöstra Sverige * * *	—	2	S	Göteborg—Övre Norrlands- turen.....	40	159
	GHT-resan.....	2	6	T	Stockholm—Visbyturen.....	151	3 870
	Summa	216	1 381	U	Svealandsturen.....	35	526
				X	Dala—Bergslagsturen.....	23	413
				Y	Dala—Hälsingeturen.....	30	155
				Z	Stockholm—Härjedalsturen..	43	326
				Å	Stockholm—Nedre Norrlands- turen.....	62	744
				Ä	Stockholm—Övre Norrlands- turen.....	116	397
				Ö	Nordsvenska turen.....	3	36
					Summa	2 117	24 706
					Totalsumma år 1946	2 333	26 087
					<i>Do år</i> 1945 ¹	1 384	12 305
					* * 1944 ¹	1 496	12 947
					* * 1943 ¹	1 238	10 937
					* * 1942 ¹	1 104	8 118

2 kl. 3 kl.

¹ Härav till »GHT-resans	1945	78	800
	1944	147	1 090
	1943	122	827
	1942	29	427

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer

	Månaderna	Antal resor				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		
<i>Huvudturer</i>	1—5	11 589	2	154	1 433	2 889	
	6—12	26 823	4 330	5 256	17 237	36 048	
	S:a	28 412	4 332	5 410	18 670	38 937	
<i>«GHT-resan»</i>	1—5	8	—	8	—	5	
<i>Nordiska rundresor</i>	1—12	—	—	—	—	—	
Summa år 1946		28 420	4 332	5 418	18 670	38 942	+ 61·4
Härav: i 2 klass.	1—5	216	—	18	198	448	
	6—12	2 117	173	384	1 560	3 504	
	S:a	2 333	173	402	1 758	3 952	+ 43·1
i 3 klass.	1—5	1 381	2	144	1 235	2 445	
	6—12	24 706	4 157	4 872	15 677	32 545	
	S:a	26 087	4 159	5 016	16 912	34 990	+ 63·8
Summa år 1945		13 689	75	1 239	12 375	24 125	— 1·6
Härav: i 2 klass.		1 384	—	136	1 248	2 761	— 1·9
i 3 klass.		12 305	75	1 103	11 127	21 364	— 1·6
Summa år 1944		14 443	73	2 480	11 890	24 527	+ 17·5
» » 1943		12 175	99	2 136	9 940	20 880	+ 29·3
» » 1942 ¹		9 066	78	1 573	7 415	15 757	— 37·3
<i>Lokala rundturer:</i>							
i 2 klass.	1—5	7	6	1	—	3	
	6—12	24	17	7	—	11	
	S:a	31	23	8	—	14	— 12·5
i 3 klass.	1—5	372	198	174	—	164	
	6—12	4 899	3 111	1 788	—	1 782	
	S:a	5 271	3 309	1 962	—	1 946	+ 73·6
<i>Tilläggturer:</i>							
i 2 klass.	1—5	1	1	—	—	0	
	6—12	1	1	—	—	0	
	S:a	2	2	—	—	0	— 100·0
i 3 klass.	1—5	9	9	—	—	1	
	6—12	410	410	—	—	60	
	S:a	419	419	—	—	61	— 52·0
<i>Anslutningsturer:</i>							
i 2 klass. ....	.	.	.	.	.	.	.
i 3 klass. ....	.	.	.	.	.	.	.
<i>Cykelrundturer²:</i>							
i 2 klass.	1—5	—	—	—	—	—	.
	6—12	41	—	2	39	43	.
	S:a	41	—	2	39	43	.
i 3 klass.	1—5	—	—	—	—	—	.
	6—12	1 072	131	207	734	955	.
	S:a	1 072	131	207	734	955	.
<i>Vandringsrundturer²:</i>							
i 2 klass.	1—5	—	—	—	—	—	.
	6—12	20	—	—	20	29	.
	S:a	20	—	—	20	29	.
i 3 klass.	1—5	—	—	—	—	—	.
	6—12	467	7	—	460	677	.
	S:a	467	7	—	460	677	.

¹ Exkl. «GHT-resan». — ² Inräknades år 1945 i huvudturena.

Tilläggstur nr 56 ändrades att utgå från Västerås i stället för Tillberga.

Avgifterna för tilläggssturna nr 10, 37, 56, 85 och 92 sänktes.

Resande på rundtursbiljett fick på grund av de alltfjämt kvarstående trafiksvårigheterna vid veckoskiftet icke under juni—augusti i förväg beställa sovplats för resa natt mellan lördag—söndag och söndag—måndag.

Reklamen för de billiga rundturerna 1946 ökades. Sålunda trycktes broschyren i en upplaga av 100 000 ex. mot 60 000 ex. 1945. För rundturerna trycktes 1946 även en affisch i 2 000 ex. i det större och 4 000 ex. i det mindre formatet.

Rundresorna i nordisk personsamtrafik voro inställda även under år 1946.

Antal resor, antal personkilometer och försålda biljetter under tiden 1/1—31/5 1946 (före omläggningen) och under tiden 1/6—31/12 1946 (efter omläggningen) framgå av tabellerna sid. 101—102. 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. Den avsevärda ökningen i försäljningen är beroende dels på ovännämnda utvidgning av huvudturstrafiken, dels på mildrandet av inskränkningen vid veckoskiftena.

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

av resor i 2 klass	jan.—maj	18 653 kr.	
	juni—dec.	141 490 »	
	Summa	160 143 »	(109 221 kr. år 1945)
» » » 3 »	jan.—maj	75 106 »	
	juni—dec.	999 846 »	
	Summa	1 074 952 »	(623 686 kr. år 1945)
per personkm i 2 klass	jan.—maj	4·14 öre	
	juni—dec.	3·94 »	
	Hela året	3·97 »	(3·89 öre år 1945)
» » » 3 »	jan.—maj	2·88 »	
	juni—dec.	2·78 »	
	Hela året	2·78 »	(2·76 öre år 1945)

Billiga vinter- och sensommarresor

Genom Järnvägsstyrelsens cirkulär nr 793/1945 och 570/1946 utfärdades bestämmelser om SJ billiga vinter- och sensommarresor år 1946.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor och avgiftsberäkning som föregående år. Perioden för de billiga vinterresorna till Dalarna, Dalsland, Hälsingland, Härjedalen, Jämtland, Medelpad, Värmland och Ångermanland avkortades till 8/1—18/2. Samtidigt mildrades emellertid villkoren för beställning av sovplats vid resa på biljett till de billiga vinterresorna. För resa senast den 18/2 gällde sålunda ingen inskränkning. För resa efter den 18/2 fick resande icke i förväg beställa sovplats till tågen 22 och 94 natt mellan lördag och söndag och till tågen 21 och 93 natt mellan söndag och måndag. För sensommarbiljetterna 1946 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. 104. Som synes av sammanställningarna har antalet resor och personkilometer år 1946 minskat mot föregående år, vilket torde bero på ovan nämnda avkortning av tiden för vinterresorna.

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

Landskap	Antal försålda biljetter									Summa år 1945
	under vintern ($\frac{8}{1}-\frac{18}{2}$, $\frac{18}{2}-\frac{22}{3}$, $\frac{30}{4}-\frac{6}{6}$)			under sensommaren ($\frac{20}{8}-\frac{30}{6}$)			Summa			
	2 kl.	3 kl.	Summa	2 kl.	3 kl.	Summa	2 kl.	3 kl.	Summa	
Lappland.....	178	1 372	1 550	132	613	745	310	1 985	2 295	2 449
Norrbottn.....	1	17	18	1	24	25	2	41	43	15
Jämtland.....	319	2 155	2 474	258	1 154	1 412	577	3 309	3 886	5 697
Ångermanland.....	—	6	6	—	49	49	—	55	55	82
Härjedalen.....	22	157	179	29	148	177	51	305	356	789
Medelpad.....	3	12	15	—	27	27	3	39	42	28
Hälsingland.....	24	73	97	21	67	88	45	140	185	339
Dalarna.....	70	298	368	8	130	138	78	428	506	587
Västmanland.....	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—
Gästrikland.....	1	—	1	—	—	—	1	—	1	—
Värmland.....	3	13	16	3	50	53	6	63	69	116
Dalsland.....	—	3	3	—	—	—	—	3	3	2
Närke.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohuslän.....	—	—	—	23	205	228	23	205	228	202
Västergötland.....	—	—	—	4	22	26	4	22	26	29
Östergötland.....	—	—	—	1	8	9	1	8	9	6
Halland.....	—	—	—	3	50	53	3	50	53	52
Småland.....	—	—	—	2	40	42	2	40	42	27
Öland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
Blekinge.....	—	—	—	8	42	50	8	42	50	8
Gotland.....	—	—	—	3	9	12	3	9	12	—
Skåne.....	—	—	—	24	267	291	24	267	291	159
Summa	621	4 106	4 727	520	2 906	3 426	1 141	7 012	8 153	10 645

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer

	Antal resor				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i km av			Summa	+ — mot f. å. %
		intill 500	501—1 000	över 1 000		
<i>År 1946:</i>						
2 klass.....	2 282	210	1 286	786	2 148	— 20·1
3 klass.....	14 024	1 256	7 644	5 124	13 381	— 17·9
Summa	16 306	1 466	8 930	5 910	15 529	— 18·2
<i>År 1945:</i>						
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
Summa år 1944	20 220	1 792	11 638	6 790	18 472	+ 49·8
» » 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

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

av resor i 2 klass 64 878 kr. (83 362 kr. år 1945)

» » » 3 » 265 445 » (337 599 » » 1945)

per personkm i 2 klass 3·02 öre (3·10 öre år 1945)

» » » 3 » 1·98 » (2·07 » » 1945)

Reklam- och upplysningsverksamheten

Det första efterkrigsåret präglades av en något vikande trafik, beroende bl. a. på ökad konkurrens från bilarna. Reklamen, som under krisåren varit inriktad på allmänna instruktioner och upplysningar, fick under året mera karaktär av trafikvärvande verksamhet.

För personalens undervisning i behandling av gods iordningställdes två specialtåg utrustade med åskådningsmaterial och försedda med anordningar för filmvisning. Tågen kördes efter särskild plan och uppehåll gjordes vid ett stort antal stationer, varvid föredrag hölls och filmen »Godsvård» visades. Denna interna upplysningsverksamhet fortsattes under 1947.

Vid årets slut utkom »SJ 1946», femte årgången av SJ redogörelse i bild och text över verksamheten under det gångna året inom olika avdelningar. Publikationen utsändes som vanligt till myndigheter och större trafikanter.

Under 1946 ändrades budgetåret från kalenderår till tiden 1/7—30/6. För SJ reklamverksamhet i sin helhet voro följande belopp tillgängliga för budgetåret 1946—1947.

Inländsk reklam: Styrelsen.....	kr. 354 000	
Distrikten.....	» 24 500	378 500
Utländsk reklam.....	kr. 77 000	
		<hr/>
	Totalsumma	455 500

I denna summa ingick ett belopp av kr. 59 000: — utgörande SJ bidrag till Svenska Turisttrafikförbundets verksamhet.

De olika reklammedel som använts äro följande:

1. Reklamtryck

52 st. affischer.....	118 050	ex.
13 » broschyrer.....	458 000	»
22 » vikblad.....	152 800	»
34 » diverse trycksaker.....	605 725	»
	<hr/>	
	1 334 575	ex.

Reklamtrycken distribuerades till allmänheten genom trafikinspektörerna (trafikombuden), genom rese- och upplysningsbyråer, stationer o. s. v. De ha även utsänts som adresslösa postförsändelser och genom Reklamavdelningens centralregister samt i samarbete med turistorganisationerna.

2. Film

Filmarkivet utökades under året med 24 nya filmer, därav 6 som gåva från de holländska, franska och polska statsjärnvägarna.

Av större filmer fick turistfilmen om Dalsland samt filmen »Nattliga spår», om SJ nattrafik, sin premiär. Filmen »Tåget», en tidlös film om resor på tåg, upptogs under året.

I samband med öppnandet av den kontinentala järnvägstrafiken togos ett par filmer visande de första sovvagnarna i trafik.

Dessutom har bl. a. följande mindre filmer upptagits:

Renttransport Moskosel—Härjedalen,
Med SJ hundspann i Jämtland,
Veden som lokomotivbränsle,
Järnvägsmuseet,
Nya restaurangvagnar m. m.

Genom reklamavdelningen, Utrikesdepartementet, Svenska Turisttrafikförbundet, Svenska Institutet ha 117 kopior av SJ film sänts för visning i 23 olika länder i Europa, Nord- och Sydamerika, Afrika och Asien. Filmer ha även visats vid kryssarna Gotlands och Fylgias utlandsresor.

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

	Antal åskådare
På biografer.....	3 977 800
Av reklamavdelningen direkt till föreningar, skolor m. m. utlånade filmer.....	741 200
Reklamavdelningens egna visningar.....	9 300
Genom SJ resebyrå i Köpenhamn.....	22 200
Genom SJ resebyrå i London.....	3 000
	4 753 500

3. Propagandaföredrag

I samband med den interna propagandan för bättre godsvård hölls en del föredrag för personalen av trafikombud och andra tjänstemän. Dessutom har vid filmvisningar i skolor, föreningar och vid andra tillfällen föredrag hållits om SJ.

4. Fotografier

Genom inköp och genom egna tagningar har reklamavdelningens bildarkiv ytterligare ökat med ett tusental bilder. Fotografier har tillhandahållits för SJ egen reklamverksamhet, för tidningar och tidskrifter och en del förlag för användning i skilda böcker.

Skiptikonbilder i färg och en del landskapsserier, som försetts med text i föredragsform, ha utlånats till allmänheten.

5. Annonsering i pressen

Sammanlagda antalet annonser av reklamkaraktär var under året 226 i svenska och 31 i utländska tidningar, tidskrifter och andra publikationer.

Genom reklamavdelningens försorg placerades 2 080 annonser i dagspressen rörande gods, tågtider, helgtrafik m. m.

6. Utställningar, skyltningar o. dyl.

Reklamavdelningens ateljé utarbetade och iordningsställde material för följande utställningar:

1. Göteborg, Svenska Mässan
2. Gävle, Gävle 500-årsjubileum
3. Bjärnum, Hantverks- och industriutställning
4. Älmhult, » » »
5. Eskilstuna, » » »
6. Halmstad, Hantverks- och småindustrimässa
7. Stockholm, S:t Eriks- och Junemässan.

Dessutom utrustades de tvenne propagandatågen, som utsändes för godsvårdspropagandan vid SJ stationer.

Vidare har material framställts för:

- 235 fönsterskyltningar på 31 olika platser,
- 134 pelarsidor för SJ reklampelare på olika platser.

Fönsterskyttingar ha iordningställt för resebyråerna i London och Köpenhamn samt för en del privata resebyråer inom landet.

Dessutom har utförts ett stort antal diverse arbeten såsom kartritningar, emblem, textningar, dekorationer m. m.

7. Samarbete med postverket

Samarbetet med postverket har fortgått som tidigare. SJ affischer uppsattes på postens större kontor och på sådana postanstalter, som icke äro gemensamma med SJ stationer. Dessutom utdelades SJ broschyrer och annat reklamtryck genom deras försorg.

På Råsunda fotbollstadion gjorde SJ reklam i samarbete med postsparbanken.

Ett stort antal SJ filmer ha utlånats till postsparbanken för visning vid propagandamöten.

8. Övriga reklamåtgärder

Ljusreklam på teatrar i Stockholm ordnades vid några tillfällen.

Med utländska järnvägsförvaltningar utväxlades reklamaffischer, varvid SJ reklamutrymme uppläts för utländska affischer enligt träffade överenskommelser.

Annat affischutrymme uppläts även i viss omfattning till reklam för mässor och utställningar, varvid SJ i gengäld erhöi fria annonsplatser i program samt 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

SJ presstjänsts verksamhet inom landet karakteriserades även under 1946 av en starkt ökad kontakt med dagspress, tidskrifter, bokförlag och radio och resulterade, såsom påtagliga bevis i form av klipp och personliga uttalanden utvisa, i en ökad förståelse hos såväl press som allmänhet för verksamhetens och personalens strävanden. Antalet direkta hänvändelser till presstjänsten, även under den för ändamålet särskilt anordnade telefonpassningen dygnet runt, steg i jämförelse med året förut uppskattningsvis med 50 procent. En under vissa perioder på prov förd statistik visar att antalet till styrelsens presstjänst ingående förfrågningar under året ej understeg 5 000; övervägande delen av dessa föranledde i sin tur ett eller flera kompletterande samtal med sakkunniga inom styrelsen och på linjen för att presstjänsten skulle bli i tillfälle att lämna erforderliga upplysningar. Pressombuden på åtskilliga orter i landet ha kunnat göra motsvarande erfarenhet.

Ett flertal specialvisningar av nyheter från olika SJ-områden (dubbelspårsbygge, elektrifiering, ny rullande materiel m. m.) anordnades såväl av presstjänsten i Stockholm som av en del av de 24 pressombuden. Vidare arrangerade SJ genom presstjänsten eller deltog, i samarbete med lokala turistorganisationer, i anordnandet av åtskilliga resor för tidningsmän till olika delar av Sverige, samtliga medförande en betydande good-willskapande publicitet.

Den tidigare gjorda iakttagelsen att antalet insändare mot SJ oavslåtligen minskat, sedan tidningarna funnit att de omgående kunna hos SJ presstjänst få de verkliga förhållandena verifierade, bekräftades även under året.

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

Personaltidningen SJ-nytt trycktes i en upplaga, som vid årets slut uppgick till 55 000 exemplar pr nummer, och visade sig ej endast vara ägnad att stärka

kontakten mellan styrelsen och personalen utan var även en av dagspressen flitigt anlita källa till SJ-reportage av olika slag, därav åtskilliga som på särskild anmodan arrangerades av SJ presstjänst. Artiklar i personaltidningen klipptes även i icke ringa utsträckning av dagspressen och tidningen bidrog därför till att också på så sätt popularisera företaget.

De under 1946 i allt snabbare takt återknutna förbindelserna mellan Sverige och utlandet återspeglades i SJ presstjänsts arbete, som redan av denna anledning ökades i hög grad. Flera hundra utländska journalister, författare och radiomän, ofta i samråd med utrikesdepartementets pressbyrå, ha under året haft direkt kontakt med detta tjänsteställe och muntligen eller skriftligen erhållit upplysningar för sitt arbete, vilket resulterade i ett mycket stort antal artiklar i ett flertal länders tidningar och tidskrifter samt i radioprogram.

De svenska järnvägarnas fackmässiga publicitet i utlandet konsoliderades, sedan styrelsens pressombudsman under året förordnats till statens järnvägars korrespondent till Bulletin de l'Union Internationale des Chemin de fer (U. I. C.) och i denna egenskap fick tillfälle att delta i internationella förhandlingar i Paris. Pressombudsmannen företrädde även, jämte en representant för biblioteket, styrelsen vid sammanträde i London med Commission Spéciale de Documentation, varvid överenskommelse träffades om principerna för den del av järnvägsförvaltningarnas interna publicitet, som består i utbyte av tekniska, administrativa och ekonomiska forskningsresultat och andra nyheter.

Artiklar författade på SJ presstjänst utsändes liksom tidigare genom Svensk-Internationella pressbyrån till c:a 8 000 mottagare, varav omkring 5 000 tidningar och facktidskrifter över hela världen, representerande miljonupplagor. Bildkollektioner från SJ distribuerades till flertalet svenska legationer och generalkonsulat utomlands för att av dem tillhandahållas tidningar m. fl. Även med andra internationella nyhetsbyråer hade presstjänsten på samma sätt tillfälle att samarbeta.

Godstrafiken

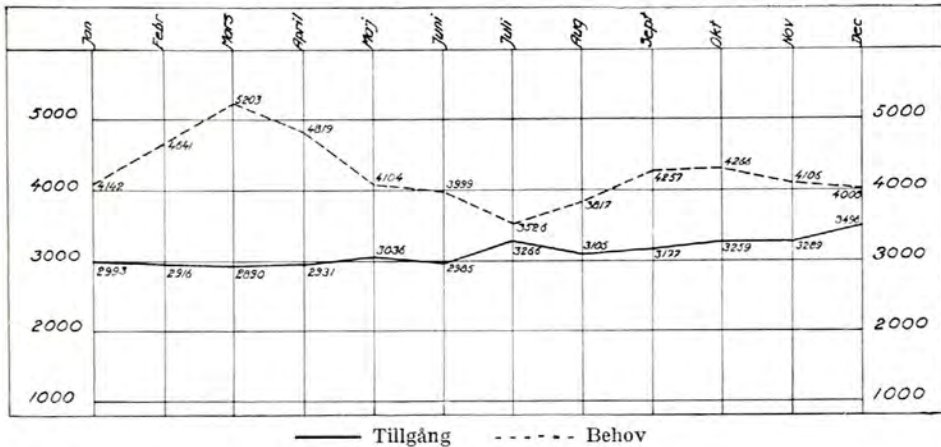
Godsvagnparken och dess användning

Tillgång på och behov av vagnar

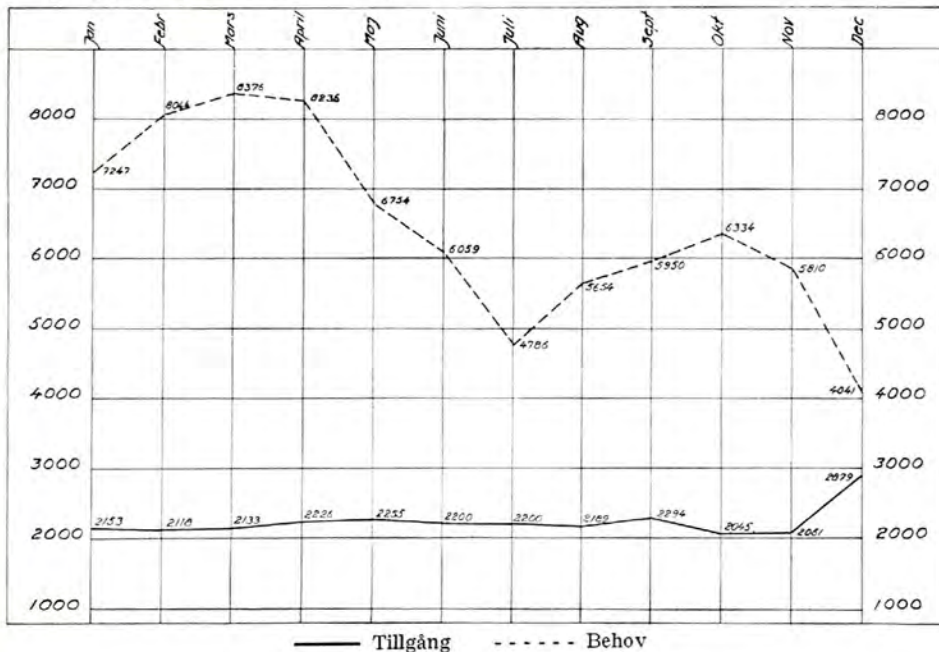
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande fyra grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

A. Normalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)

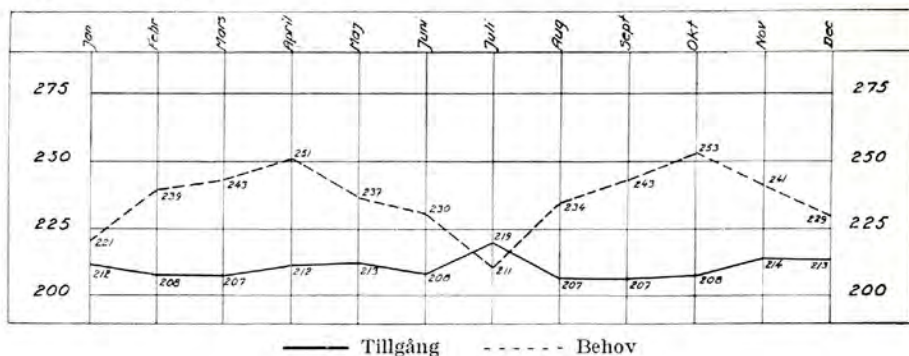


b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)

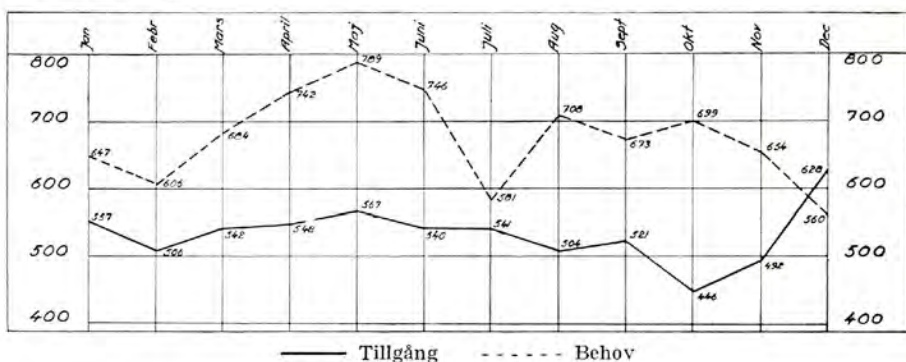


B. Smalspår

a) Slutna vagnar



b) Öppna vagnar



I medeltal per söckendag uppgick behovet av *normalspåriga slutna* vagnar till 4 232 mot 3 965 föregående år och av *normalspåriga öppna* vagnar till 6 424 mot 5 272 föregående år. Av *smalspåriga* vagnar var behovet i medeltal per söckendag 236 *slutna* och 673 *öppna* vagnar mot 231 resp. 948 vagnar föregående år.

Den befordrade godsmängden (exkl. lapplandsmalm) under år 1946 uppgick till omkring 27 milj. ton mot omkring 26 milj. ton året före. Ökningen hänför sig i stort sett till årets fem första månader, medan de sista fyra månaderna uppvisade minskning i jämförelse med närmast föregående år.

Av lapplandsmalm befordrades 4·2 milj. ton under 1946 mot 1·5 milj. ton under 1945.

Även under år 1946 voro transportererna av ved, torv, jordbruksförnödenheter, byggnadsmateriel, import- och exportgods mycket omfattande och ställde stora krav på godsvagnsparken. Genom att för den allmänna trafiken utnyttja all användbar vagnmateriel, bl. a. malm- och tjänstevagnar och i möjlig mån även revisions- och reparationsmässiga vagnar (för rent lokala transporter), kunde godstrafiken dock avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt.

Skärpningarna av bestämmelserna angående lastnings- och lossningsfristerna samt vagnspengarna, vilka införts för att påskynda vagnomloppet, förlängdes att gälla även under år 1946.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utfört transportarbete under åren 1939—1946 framgår av nedanstående sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal per söckendag			SJ vagnars sammanlagda lastförmåga i ton vid årets slut	Miljoner godstonkm, exklusive tonkm av lapplandsmalm m. m.	
	för lastning tillgängligt antal trafik- vagnar ¹	antal lastade vagnar			inalles	härav i vagnslaster
		inalles	av trafikant			
1946.....	² 6 300	9 666	5 792	542 613	6 397	5 808
1945.....	6 400	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

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

² Härav omkring 760 smalspåriga.

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena tidigast den 1 oktober och pågick längst till den 23 december. Från stationer inom Skånesektionerna transporterades under år 1946 mindre vikt mängd vitbetor än under år 1945. Minskningen beror dels på ökade landsvägstransporter, dels på en något mindre betskörd. Transporterna av vitbetmassa voro under år 1946 något mindre än under år 1945.

För transporter av vitbetor och vitbetmassa inom 10, 12, 28 och 30 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 800 SJ vagnar avdelade, varav omkring 900 småbäriga.

Vid 29 trafiksektionen pågick betkampanjen under tiden 8 oktober—26 november. 325 vagnar voro avdelade för transporterna av vitbetor och vitbetmassa inom denna sektion. Transporterna vid sockerfabriken i Karlshamn voro något mindre än under år 1945.

Träkolstrafiken var under året något större än under föregående år. (Tidigare års stora transporter av lösa gengaskol hade ingen motsvarighet under år 1946.) På SJ linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn lastades under år 1946 sammanlagt 21 167 vagnar träkol mot 18 812 vagnar under år 1945.

Förändringar inom godsvagnparken

477 nya *normalspåriga* godsvagnar levererades under året, varav 200 litt G, 272 litt 0 och 5 litt Ob av standardtyp. Dessutom levererades 20 nya överföringsvagnar, varav 10 litt Q37 p och 10 litt Q37 t.

358 vagnar tillfördes under året den normalspåriga godsvagnparken, varav 4 vagnar genom att 4 Nm, som tidigare varit slopade, återfördes till trafikvagnparken. Övriga 354 under året tillförda godsvagnar utgjordes av vagnar, som den 1/1 1946 övertogs med Nässjö—Oskarshamns järnväg. Av dessa senare voro 25 litt G och 50 litt 0 av standardtyp.

2 vagnar litt C4 och 2 vagnar litt F ombyggdes under året till litt GTi resp. Gm. 193 vagnar, varav 21 slutna och 172 öppna, tillfördes under året den *smalspåriga* godsvagnsparken genom övertagandet av Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar.

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

Normalspåriga.....	267, varav 211 SJ-märkta
Smalspåriga.....	14, » 5 »

Vid slutet av året funnos 803 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 117 mer än vid 1945 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 bidrog till den gemensamma vagnparken med 198 vagnar.

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

Det inländska godsvagnsamtrafikavtalet av år 1924 (SVS) förlängdes att gälla även under år 1946.

Godsvagnsamtrafiken med utlandet var även under år 1946 hämmad av de politiska förhållandena i Europa, och några genomgripande ändringar i samtrafikavtalen med utlandet gjordes icke. Den 25 april 1946 öppnades emellertid den nya tågfarjeleden Trelleborg—Gdynia för trafik mellan Sverige och Polen. Till sistnämnda land var under året ett stort antal vagnar — från början 1 300, varav 1 050 SJ — uthyrt för transport mellan kolgruvorna och östersjöhamnar av för Sverige avsedda kol.

Uppgifter om den inländska godstrafiken

Godstågplan 146

Tågplan 146 tillämpades från och med den 3 juni 1946. En grafisk framställning av de viktigaste godstågförbindelserna enligt denna tågplan finnes i slutet av denna publikation.

Vid godstågplanens utformning gingo strävandena ut på att om möjligt återställa förkrigstidens förmånliga godståglägenheter. Detta lyckades också i de flesta fall.

De väsentligaste ändringarna i godstågplan 146 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

Stockholm—Göteborg

För att avlasta de personförande tågen från paketgods och ilstykkegods inlades ilgodståget 4047 på sträckan Stockholm—Hallsberg redan under tågplan 145. De ilgodskursvagnar, som tåget medförde till Falköping och där bortom belägna stationer och till Värmland, vidareändades från Hallsberg med fjärrgodståg.

För att förbättra transportlägenheterna vidtogs emellertid i tågplan 146 den ändringen, att ilgodståget 4047 inlades jämväl på sträckan Hallsberg—Laxå. Härigenom kunde ilgodskursvagnarna till Falköping, Herrljunga och Göteborg vidareändas från Laxå med snälltåg 13, som eljest blivit ett jämförelsevis litet tåg på sträckan Laxå—Göteborg, sedan personvagnarna till Oslo avkopplats i

Laxå. Ilgodskursvagnarna till Kristinehamn, Karlstad, Kil och Charlottenberg kunde från Laxå vidareändras med persontåget 1406 till Kristinehamn, där de omkopplades till persontåget 1402. På så sätt erhöles anslutning i Kristinehamn för paketgods och ilstyekegods till persontåget 1662 mot Vansbro i stället för som tidigare 1652.

Till följd av ökad trafik inlades fjärrgodståget 4731 på sträckan Hallsberg—Sävenäs rbg med avgång från Hallsberg kl. 8.30 och ankomst till Sävenäs rbg kl. 14.59. Tåget erhöles i Hallsberg förbindelse från bl. a. 4351 och 4045 och i Sävenäs rbg anslutning till de på kvällen avgående fjärrgodstågen till Västkustbanan.

I motsatt riktning kördes fjärrgodståget 4732 med avgång från Sävenäs rbg kl. 0.48 och ankomst till Hallsberg kl. 6.53. Tåget medtog från Sävenäs rbg de vagnar, som icke fått plats i tågen 4044, 4046 och 4042 och anslutning erhöles i Hallsberg till bl. a. direktgodståget 4351 till Boden och fjärrgodståget 4360 till Änge.

Stockholm—Malmö och Hallsberg—Mjölby

Erfarenheterna från tågplan 145 hade visat, att ilgodståget 4581 Malmö—Stockholm blivit för stort och ohanterligt på sträckan Malmö—Mjölby. Tåget åsamkades därför i regel avsevärda förseningar. För att åstadkomma en punktlig expediering av tåget uppdelades det för den skull på sträckan Malmö—Mjölby på två tåg, av vilka det ena, 4584, för trafiken i riktning mot Stockholm och det andra, 4391, för trafiken mot Hallsberg. Avsikten var att denna anordning till en början skulle tillämpas endast under sommartidtabellen. Erfarenheten visade emellertid, att två tåg erfordrades under hela tågplanperioden.

På sydgång framfördes under tågplan 145 ilgodståget 4583 Stockholm—Malmö endast under sommarmånaderna. Enär erfarenheten visat, att tåget behövdes jämväl under vintermånaderna, inlades det från och med den nya tågplanen som ordinarie tåg under hela tågplanperioden.

Under tågplan 145 hade extra godståg körts tämligen regelbundet mellan Norrköping och Nässjö och mellan Hallsberg och Nässjö. I syfte att främja vagnomloppet inlades därför följande nya ordinarie fjärrgodståg:

Fjärrgodståg 4561 Norrköping—Nässjö med avgång från Norrköping kl. 2.35 och ankomst till Nässjö kl. 7.41.

Fjärrgodståg 4010 Nässjö—Norrköping med avgång från Nässjö kl. 13.22 och ankomst till Norrköping kl. 17.57.

Direktgodståg 4391 med avgång från Hallsberg kl. 22.45 och ankomst till Nässjö kl. 5.02.

Fjärrgodståg 4392 Mjölby—Hallsberg med avgång från Mjölby kl. 12.45 och ankomst till Hallsberg kl. 15.34. Detta tåg erhöles uppehåll vid Motala C för trafikutbyte.

Linköping—Hultsfred och Nässjö—Oskarshamn

Sedan Nässjö—Oskarshamns järnväg införlivats med SJ, omarbetades godstågplanen för sträckan Nässjö—Oskarshamn. Tidigare hade trafiken på denna sträcka ombesörjts uteslutande med lokalgodståg och med extra godståg. Från och med tågplan 146 inlades emellertid genomgående fjärrgodståg i båda riktningarna mellan Nässjö och Oskarshamn, och dessa tåg gavs sådana lägen, att fullgoda förbindelser erhöles i Hultsfred till och från fjärrgodstågen på sträckan Linköping—Hultsfred.

I samband härmed ändrades befordringsvägarna för gods mellan Hultsfred—Oskarshamn å ena och Mjölby—Hallsberg och där bortom belägna stationer å

andra sidan att leda över Nässjö i stället för över Mjölby—Linköping. Detta medförde en så väsentlig avlastning av trafiken på sträckan Linköping—Hultsfred, att fjärrgodstågen 4683 och 4684 på denna sträcka kunde ändras till extra fjärrgodståg.

Nässjö—Halmstad

Fjärrgodstågen 4301 och 4302 hade under tågplan 145 framförts som ordinarie tåg endast sön- och helgdagar. Då erfarenheten emellertid visat, att tågen voro behöfliga jämväl andra veckodagar, inlades de från och med tågplan 146 som ordinarie tåg dagligen utom dag efter sön- och helgdag.

Halmstad—Veinge—Hässleholm

För att förbättra transportlägenheterna mellan Kristianstad och Hässleholm å ena och Halmstad och Göteborg å andra sidan inlades följande nya fjärrgodståg på sträckan Halmstad—Hässleholm:

Fjärrgodståg 5631 med avgång från Halmstad kl. 4.15 och ankomst till Hässleholm kl. 5.42. I Halmstad erhöles förbindelse från fjärrgodstågen 5153 och 5151 från Göteborg och i Hässleholm anslutning till fjärrgodståget 4201 till Kristianstad.

Fjärrgodståg 5632 med avgång från Hässleholm kl. 21.35 och ankomst till Halmstad kl. 23.38. Tåget erhöles i Hässleholm förbindelse från fjärrgodståget 4202 från Kristianstad och i Halmstad anslutning till fjärrgodstågen 5154 och 5152 till Göteborg.

Genom att dessa nya fjärrgodståg inlades, kunde sändningar mellan Göteborg å ena och Kristianstad å andra sidan befordras på natten. Sändningar till Blekinge kunde omlastas ett dygn tidigare i Kristianstad än vad tidigare varit fallet.

Göteborg—Ängelholm—Hälsingborg

För att avlasta snälltåg 38 från paketgods och ilstykkegods och för att kunna erbjuda trafikanterna så gynnsamma transportlägenheter som möjligt för vagnslastsändningar av bl. a. färskt kött, färskt fläsk och färska grönsaker från Skåne till Göteborg och Borås inlades ett nytt ilgodståg, 5168, på sträckan Ängelholm—Göteborg. Tåget avgick från Ängelholm kl. 23.02 och ankom till Göteborg C kl. 3.48.

På sträckan Malmö—Ängelholm framfördes vagnarna till detta nya ilgodståg i persontåget 1856 och på sträckan Hälsingborg—Ängelholm i persontåget 2014.

I Göteborg erhöles ilgodståget anslutning till persontåget 539 Göteborg—Borås med ankomst till Borås redan kl. 6.27.

Med ilgodståget 5168 befordrades jämväl fraktstykkegodsvagnar till Varberg och Göteborg B:s. Fraktstykkegodsvagnarna till sistnämnda station överfördes direkt från Göteborg C till Göteborg B:s över Lilla Bommen, varigenom de kunde framväxlas för lossning avsevärt tidigare, än om de befordrats med fjärrgodstågen till Sävenås rbg.

Till följd av ökad trafik inlades fjärrgodståget 5665 på sträckan Ängelholm—Hälsingborg med avgång från Ängelholm kl. 21.12 och ankomst till Hälsingborg kl. 21.51. I motsatt riktning framfördes fjärrgodståget 5666 med avgång från Hälsingborg kl. 22.42 och ankomst till Ängelholm kl. 23.19.

Krylbo—Boden

För att avlasta snälltågen och persontågen från paketgods och ilstykkegods och för att bereda vagnslastsändningar med lättfördärvligt gods från södra Sverige

till övre Norrland så snabb och pålitlig befordring som möjligt inlades ett nytt ilgodståg, 4394, från Krylbo till Boden. Tåget utgjorde direkt fortsättning på ilgodståget 4394 från Malmö, och man erhöll på så sätt en genomgående och snabb transportlägenhet för såväl styckeogodssändningar som vagnslastsändningar från södra Sverige till övre Norrland.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna

Antal lastade och lossade vagnar samt antal dagsverken av använd magasinpersonal

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i % mot år 1945	Antal använda magasinpersonal-dagsverken		+ — i % mot år 1945
	År 1946	År 1945		År 1946	År 1945	
Änge	60 275	55 445	+ 8·01	16 594	15 386	+ 7·28
Krylbo	50 744	45 737	+ 9·87	12 006	9 734	+ 18·92
Hallsberg	123 246	106 975	+ 13·20	39 386	33 291	+ 15·48
Nässjö	147 099	134 652	+ 8·46	52 293	41 165	+ 21·28

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod

Stationer	År 1946	År 1945	År 1944	År 1943	År 1942
Änge	1·82	1·81	1·76	1·78	1·75
Krylbo	2·12	2·37	2·31	2·29	2·45
Hallsberg	1·57	1·61	1·68	1·74	1·79
Nässjö	1·41	1·65	1·75	1·86	1·91

Reklamationsverksamheten

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods

Omfattningen av under år 1946 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå.

År	Av järnvägsstyrelsen avgjorda ersättningsanspråk								Statens järnvägars totala kostnad kronor ²
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	Förkommet gods %	Skadat gods %	Ersättningsbelopp kronor ¹	Antal	% av hela antalet	Ersättningsbelopp kronor ¹	% av hela beloppet	
1946	28 582	36	64	² 2 453 544: 67	6 260	18	922 354: 53	27	2 491 504: 42
1945	24 462	36	64	² 2 011 870: 73	7 400	23	850 901: 98	30	1 994 730: 66
1944	20 712	32	68	⁵ 1 651 857: 68	6 553	24	705 421: 68	30	1 574 594: 27
1943	21 576	37	63	⁶ 1 542 076: 60	6 397	23	599 768: —	28	1 566 321: 62
1942	17 445	36	64	1 374 349: 39	5 007	22	587 768: 23	30	1 324 336: 19

¹ Beloppen avse i fråga om samtrafikksändningar 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 115 663: 73 samt å 1279 (skada genom brand) kronor 159 778: 80. — ⁴ Därav å konto 1278 kronor 99 250: 25. — ⁵ Därav å konto 1278 kronor 96 430: 82. — ⁶ Därav å konto 1278 kronor 6 757: 83.

Av de under år 1946 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 329 (f. å. 582) förkommet och 1 606 (1 969) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 312 (562) och av de sistnämnda 1 452 (1 790) bifallna.

Under år 1946 prövades av skiljenämnder 22 (27) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 18 av 1946 års ärenden (20) fastställdes och beträffande 4 (7) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1946 och år 1945 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning, se sid. 117.

Godsregleringsärenden

Saknat och övertaligt gods

Under år 1946 inkommo till reklamationskontoret 52 911 (f. å. 48 427) förlustrapporter, därav om resgods 3 682 (4 240), och 31 471 (25 358) tillöversrapporter, därav om resgods 10 987 (9 478). Genom kontorets egna åtgärder kunde 13 440 (10 232) förlustrapporter, därav om resgods 1 057 (1 145), och 11 510 (8 750) tillöversrapporter, därav om resgods 1 084 (1 216), 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 18 653 (18 080) förlustrapporter, därav om resgods 1 820 (2 091) och 12 822 (10 381) tillöversrapporter, därav om resgods 8 451 (7 034). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 66·9 (64·3) %.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
		Antal	Ersättnings- belopp kronor	Antal	Ersättnings- belopp kronor	
Förkommet gods.....	1946	10 418	1 007 769: 45	114	207 725: 85	1 010 408: 88
	1945	8 727	863 021: 42	225	120 923: 67	850 497: 23
Skada genom: bräckage.....	1946	11 491	618 589: 32	4 426	312 452: 81	677 521: 54
	1945	10 157	637 351: 55	5 343	370 013: 47	664 235: 66
rangering (även bräckage)	1946	858	216 714: 09	12	16 019: 80	222 151: 40
	1945	478	105 791: 29	14	5 649: 82	103 873: 61
väta.....	1946	847	94 480: 15	161	27 445: 84	86 716: 23
	1945	953	91 438: 18	218	43 420: 32	89 588: 17
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt..	1946	663	53 894: 42	56	17 960: 65	48 918: 92
	1945	625	57 127: 91	78	22 632: 91	49 041: 56
eld och värme.....	1946	641	243 359: 09	53	51 451: 98	236 057: 41
	1945	113	39 194: 86	52	59 943: 31	32 136: 76
frost.....	1946	218	17 867: 74	187	34 846: 62	17 699: 83
	1945	87	6 565: 72	72	6 840: 28	6 303: 08
godsets naturliga beska- fenhet.....	1946	19	2 917: 69	148	29 817: 25	2 837: 28
	1945	37	1 858: 80	131	29 525: 97	1 842: 59
minskning.....	1946	1 140	45 306: 22	758	77 281: 37	46 481: 60
	1945	790	45 490: 20	851	75 351: 59	42 891: 18
stöld.....	1946	845	45 037: 39	81	61 897: 31	37 626: 97
	1945	739	41 352: 91	105	34 013: 85	34 111: 72
försening.....	1946	915	44 172: 41	121	48 454: 90	44 050: 14
	1945	1 186	62 405: 71	169	54 519: 36	64 364: 70
andra orsaker.....	1946	527	63 436: 70	143	37 000: 15	61 034: 22
	1945	570	63 272: 15	142	28 067: 40	55 844: 40
Summa	1946	28 582	2 453 544: 67	6 260	922 354: 53	2 491 504: 42
	1945	24 462	2 014 870: 73	7 400	850 901: 98	1 994 730: 66

I förestående hava icke medtagits ersättningsanspråk, som jämlikt cirk. nr 664/46 avgjorts av klassificerade SJ stationer. Dylrika ersättningsanspråk hava avgjorts till ett antal av 2 038 med ett utbetalt ersättningsbelopp av kronor 31 126: 85.

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

År 1946.....	962 962 kronor
» 1945.....	852 366 »
» 1944.....	601 057 »
» 1943.....	704 946 »
» 1942.....	500 569 »

Förlorade och tillvaratagna effekter

Under år 1946 inkommo 14 874 (f. å. 15 774) anmälningar angående förlorade och 40 371 (41 625) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 3 063 (2 957) anmälningar angående förlorade och 3 066 (2 974) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 357 (260) anmälningar angående förlorade och 5 982 (5 973) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

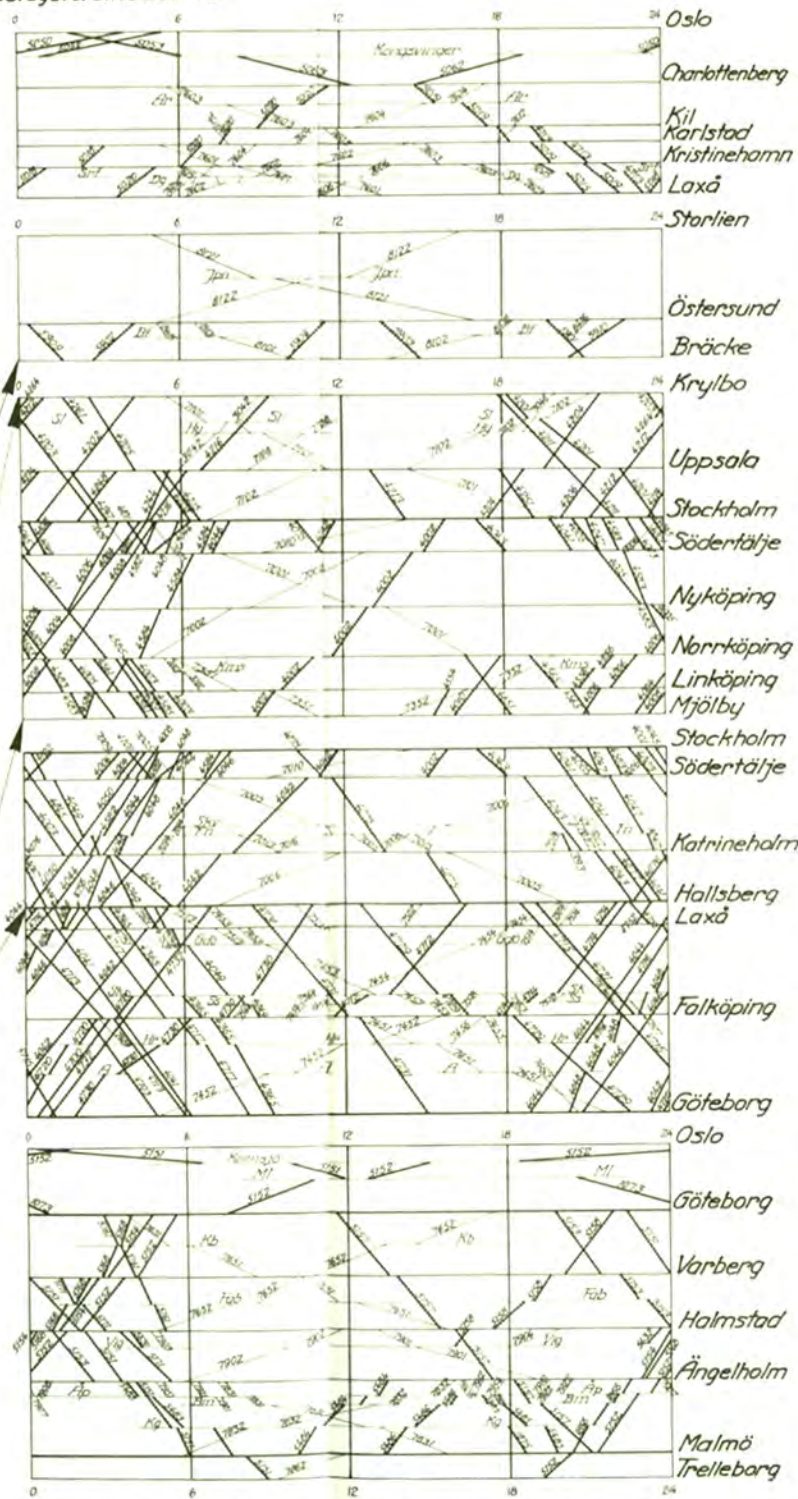
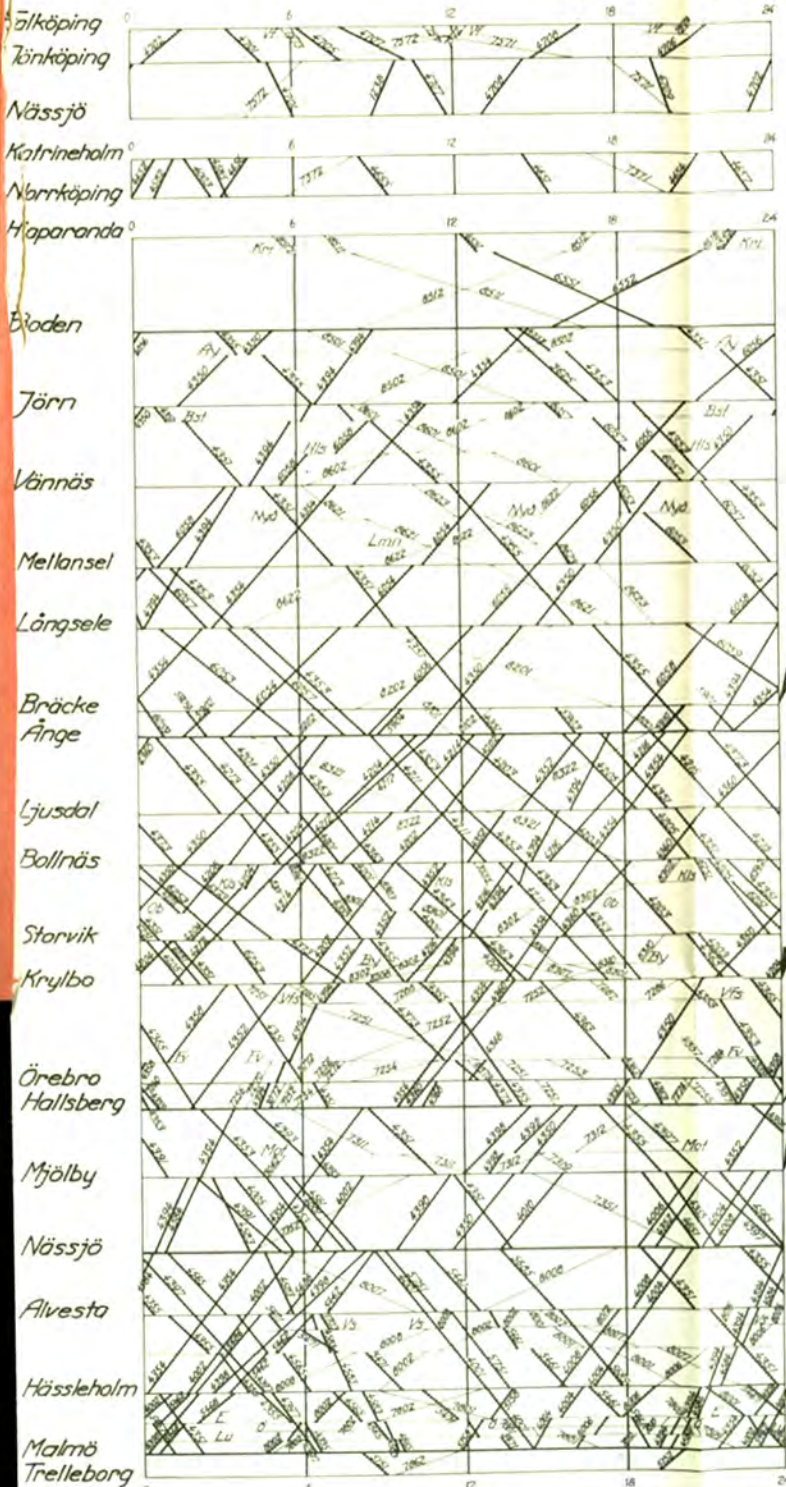
Restititioner av biljett- och fraktagifter

(In- och utländsk trafik)

År	Avgjorda biljettrestitutions- ärenden		Avgjorda frakttrestitutions- ärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1946	26 151	486 910	1 831	956 800
1945	23 295	383 096	1 609	1 237 119
1944	17 674	292 761	1 701	645 390
1943	16 486	280 115	2 043	780 442
1942	16 388	308 941	2 391	1 287 700

GODSTÅGSTIDTABELL nr 146,

upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.

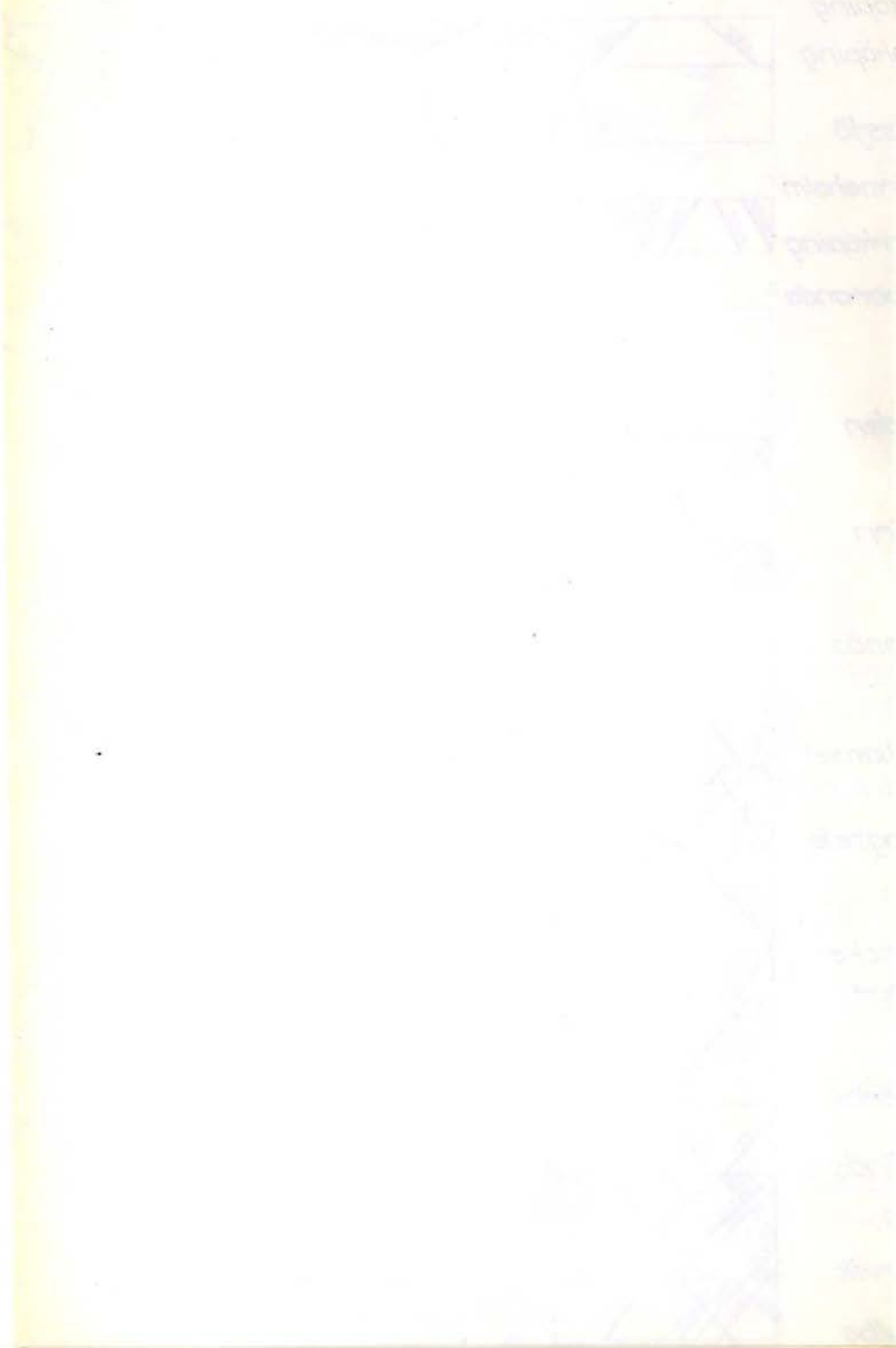


Tåg med nummer från 7001 och uppåt gå i regel vardagen, ännu gå i regel dagligen utom SotH eller dag efter SotH.

Tryckt hos Statens Järnvägar 1946

6002

1875



Handwritten annotations in a cursive script, likely Swedish, are present on the right side of the page. These annotations are organized into vertical columns, corresponding to the different sections of the technical drawing. The text is difficult to read due to the fading and the cursive style.

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

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk.

Drifttjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1946.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1945. (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—1947 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåren 1925—1948/49.

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1945.

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 järnvägstelefonväsendet, 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.

1947: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 september 1947 angående förhöjning av befordringsavgifterna för transporter å statens järnvägar.